## IX

# QUAND LE DROMADAIRE N'EST PAS LE SEUL VAISSEAU DU DÉSERT

Le 31 mars 1969, les habitants d'Alger, la presse et la télévision locales assistaient au départ d'un camion semi-remoraue portant un curieux bateau destiné à naviguer sur le lac Tchad. Après avoir quitté la ville, le lourd véhicule (son chargement pesait 33 tonnes) prit la direction du sud. Ceux qui avaient assisté à son départ, ou qui en avaient entendu parler, ne surent jamais ce au'il était devenu sur la longue route au'il emprunta pour traverser le désert. Ils ignorèrent également ce qu'il advint par la suite de ce bateau, ou plutôt de ce laboratoire flottant car sa silhouette massive n'évoquait guère celle d'un navire destiné à fendre les flots, fussent-ils ceux d'un lac. En fait, son acheminement terrestre jusqu'à sa destination finale. N'Guigmi au Tchad, devait poser de multiples problèmes et donner lieu à de pittoresques aventures avant de se terminer le 19 juillet par une mise à l'eau laborieuse.

La carrière aquatique de ce bateau ne devait pas non plus se dérouler sans de multiples avatars. Elle se termina de façon aussi inattendue que prématurée. C'est cette odyssée qui est racontée ici pour la première fois par celui qui l'a vécue de bout en bout, Jean-Jacques Troubat. Ce technicien avait été engagé par l'Orstom le 1er avril 1969 pour assurer, à Fort-Lamy, la maintenance et remplir les fonctions de patron du bateau-laboratoire, alors en cours de construction en France. Né en décembre 1942 à Dakar, Troubat avait passé toute sa jeunesse au Sénégal. Polyvalent, mécanicien, conducteur de poids lourds, pilote d'avion et de bateau, il appartient à la pléiade des techniciens

expatriés qui, au sein de l'Orstom, ont accompli et continuent d'accomplir, dans un anonymat le plus souvent total, des tâches obscures mais indispensables pour que les chercheurs puissent effectuer leurs travaux dans les meilleures conditions. Laissons maintenant la plume à J.-J. Troubat pour nous conter le récit de ses aventures.

Jacques Daget

# L'odyssée du *M/S Jacques Daget* par Jean-Jacques Troubat

#### LA TRAVERSÉE DU SAHARA

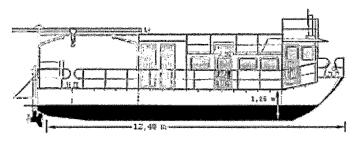
Traverser le Sahara avec un bateau, je n'étais pas le premier à me lancer dans une telle aventure. D'autres l'avaient tentée et réussie avant moi, mais dans des conditions bien différentes. Le 25 mars 1850, l'Anglais Richardson et les Allemands Barth et Overweg quittaient Tripoli. Dans leurs bagages, ils emportaient, démontée en quatre parties, une petite embarcation qui devait leur servir à naviguer sur le lac Tchad. Une grande partie du transport se fit à dos de dromadaires. Le 23 décembre 1937, une autre embarcation l'Explorateur René Estienne quittait Alger, traversait le Sahara par l'itinéraire de la Société algérienne des transports tropicaux (SATT) et rejoignait Bosso au Niger, à l'embouchure de la Komadougou, site choisi pour sa mise à l'eau dans la partie nord du lac Tchad. L'Explorateur René Estienne avait été baptisé en souvenir du frère cadet de Georges Estienne, administrateur-délégué de la SATT, qui fut tué sur son camion près de Bou Denibb le 18 mai 1927 au cours d'une reconnaissance saharienne. L'Explorateur René Estienne était une embarcation marine à coque d'acier, de 10 mètres de long, 2,65 mètres de large, jaugeant 20 tonneaux. Pour le transport, elle avait été chargée sur un Renault de 6 tonnes de la SATT.

Le lac Tchad est un phénomène géologique et géographique exceptionnel à plus d'un titre, tout particulièrement sous son aspect producteur de matières alimentaires. L'Orstom avait donc lancé un grand programme intégré visant à l'étude de la cuvette et du lac et réunissant des spécialistes de diverses disciplines, allant de la sédimentologie à l'ichtyologie, en passant par la physico-chimie des eaux et les chaînes

alimentaires pélagiques et benthiques. Pour ce faire, l'institut avait créé en 1963, à Fort-Lamy, une section d'hydrobiologie dont la direction avait été confiée à Jacques Daget, biologiste des pêches qui avait travaillé au Mali de 1946 à 1963. Je dois le remercier ici pour ses encouragements à relater cette histoire.

En hydrobiologie, il n'est pas de recherche possible sans moyens navigants, surtout pour une étendue d'eau aussi importante que le lac Tchad qui faisait alors 21 000 km². Il avait donc été prévu pour le centre de Fort-Lamy un bateau spécialisé correspondant, en réduction, à un bateau océanographique. Un architecte naval agréé fut consulté. Il fit les plans d'un bâtiment correspondant aux besoins des utilisateurs, avec pour disposition générale celle d'un navire à fond plat, à faible tirant d'eau, avec des locaux habitables en superstructures, une timonerie à l'avant, une plage de travail à l'arrière et une forme de coque très simple, cependant munie d'une étrave pour tenir dans les creux d'environ 50 centimètres qu'il est possible de rencontrer sur le lac Tchad.

#### Plan du Jacques Daget



| Longueur hors-tout                                      | 13 m                |
|---|---------------------|
| Longueur à la flottaison                                | 11,8 m              |
| Largeur hors membres                                    | 4,5 m               |
| Creux   | 1,2 m               |
| Profondeur de carène moyenne                            | 0,6 m               |
| Tirant d'eau minimal                                    | 0,6 m               |
| Poids total à vide                                      | $33 \ \mathbf{t}^*$ |
| *noids qu'il convient de garder en mémoire pour la suit | te.                 |

Un appel d'offres fut lancé auprès de quatre chantiers africains en 1967 mais il apparut que l'engin ne pouvait être construit sur place. Il fut donc décidé qu'il le serait en France. Sur les douze entreprises consultées, trois chantiers firent parvenir leurs offres : la Scima, la Stim et les Ateliers de la Charente. Après ouverture des plis, la commission des marchés pour l'Orstom arrêta son choix. Ce fut au chantier naval de La Rochelle, la Stim, qu'échut la tâche de construire le Jacques Daget.

Lors des essais officieux, dès sa mise à l'eau, le bateau dut par mesure de sécurité rester accroché à son engin de levage. Il roulait bâbord sur tribord au moindre déplacement d'un individu à son bord, d'où affolement de la part du constructeur. Il fallut de toute urgence modifier ce navire, en ajoutant sur ses flancs des caissons étanches, style ballasts, ce qui eut pour effet immédiat d'augmenter sa largeur de 3,50 à 4,50 mètres. On verra plus loin que ce petit mètre supplémentaire devait nous poser d'énormes problèmes. Les essais officiels furent donc repoussés au 25 avril 1969.

Précisons qu'en état de naviguer, ce bateau avait une autonomie de 1 650 milles marins et un poids de 50 tonnes.

Avant que ne soit décidée la mise en chantier d'un tel bateau, une étude complète de ses possibilités d'acheminement avait été menée à Paris et à Fort-Lamy. Les propositions des transporteurs français étaient assez décevantes et préconisaient le découpage du bateau en tranches afin de l'embarquer par morceaux séparés susceptibles d'être chargés sur des camions normaux ou même sur des avions cargo. Une étude réalisée dans ce sens montra alors que, si une telle solution était techniquement possible, le remontage à Fort-Lamy posait de très difficiles problèmes tandis que le prix de revient se trouvait majoré de plus de 80 %.

Or, en septembre 1967, le centre de Fort-Lamy avait appris que des transports lourds destinés aux pétroliers étaient couramment effectués entre Tripoli et le Tchad. Fort de ces renseignements, le centre remettait à la direction parisienne de l'Orstom la proposition chiffrée d'un transporteur tchadien susceptible d'acheminer le bateau entier de Tripoli à Fort-Lamy. Ce fut un gros soulagement pour les responsables qui décidèrent de retenir cette solution. Malheureusement, en décembre 1968, alors qu'il fallait fixer la date d'embarquement du bateau à destination de Tripoli, il fut impossible d'entrer en contact avec ledit transporteur. Il fallut repartir à zéro et envisager rapidement d'autres solutions ; il fut fait appel à différentes entreprises spécialisées dans les transports exceptionnels (Walon, L. Vincent, Peschaud) et des conseils furent demandés à des organismes utilisateurs de moyens lourds dans les régions sahariennes. Ces démarches menées conjointement permirent de faire certaines constatations.

À partir de la Lybie, il fallait traverser une zone d'insécurité dans la région du Tibesti. De plus, en raison du très mauvais état des pistes, les liaisons routières avec le Tchad avaient été pratiquement abandonnées. L'hypothèse d'un acheminement via Tripoli étant exclue, on étudia les possibilités d'approche par la côte occidentale d'Afrique qui offre trois voies d'accès en direction de Fort-Lamy au départ de Douala, Lagos ou Pointe-Noire.

De Douala, les ouvrages d'art qui jalonnaient la piste excluaient le passage de convois exceptionnels, principalement en raison de l'existence d'un pont, haut de 4,10 mètres, qui ne permettait pas le passage du convoi, même surbaissé. Seule restait la possibilité d'utiliser le train Douala-Yaoundé, puis la route jusqu'à Fort-Lamy. Il aurait fallu cependant ramener la largeur du bateau à 3,50 mètres, ce qui aurait obligé à démonter les caissons.

De Lagos, le transport posait aussi des problèmes en raison des dimensions de la charge, tant par route que par voie ferrée — car il avait été envisagé un moment d'utiliser la voie ferrée Lagos-Maiduguri. Le gabarit maximum d'une plateforme des chemins de fer nigérians (9,80 mètres sur 2,47 mètres) était incompatible avec les dimensions du bateau.

L'éventualité de partir de Pointe-Noire, bien que plus complexe, fit l'objet d'une étude détaillée à cause des difficultés insurmontables rencontrées par ailleurs. Il s'agissait de mettre l'embarcation sur wagon à Pointe-Noire puis d'effectuer le trajet Pointe-Noire-Brazzaville par voie ferrée, Brazzaville-Bangui par les fleuves Zaïre et Oubangui. Bangui-Fort-Archambault โล enfin par route. Fort-Archambault-lac Tchad le fleuve Chari. par Malheureusement aucun engin de manutention n'était capable de lever une telle charge.

Notre correspondant à Alger (Walon) nous fit savoir qu'il était possible d'organiser, en toute sécurité, un transport sur Fort-Lamy via Zinder, à condition que la largeur de l'embarcation soit de l'ordre de 3,50 mètres. Il y avait toujours le problème des dimensions et c'était le parcours le plus long. Les chances de voir arriver le matériel en bon état étaient minces. Quant au coût du transport, il était très élevé, supérieur même à la valeur du bateau.

Pour compléter l'étude, il fut aussi envisagé un transport par voie aérienne de Bordeaux à Fort-Lamy, après un transport routier exceptionnel de La Pallice à Mérignac. Toutefois, un éventuel acheminement par cette voie, compte-tenu de la capacité des appareils en service à cette époque, n'était possible qu'à la condition de fractionner le chargement en six ou huit parties. Le remontage à l'arrivée aurait posé naturellement de gros problèmes. Il apparut également que le seul avion européen capable d'effectuer un tel transport était l'Antonov 22, présenté au salon du Bourget en 1968. Or, petit détail non négligeable, cet avion n'était pas encore en exploitation commerciale.

Tous les moyens et les itinéraires envisageables à l'époque ayant été étudiés, aucune solution satisfaisante ne s'étant dégagée, c'était l'impasse. Face à ces difficultés, la direction de l'Orstom envisagea l'achat d'un véhicule spécial pour assurer l'acheminement.

Talonné par des impératifs de temps (saison des pluies) et par les chercheurs impatients d'utiliser ce matériel, l'idée du transport par Alger via Zinder revint sur le tapis. Il restait à trouver le transporteur susceptible de faire ce travail. Après avoir choisi l'itinéraire et la société de transport algérienne — qui fut la SNTR (Société nationale des

transports routiers) —, le directeur général de l'Orstom demanda au directeur du centre de Fort-Lamy de désigner le plus rapidement possible un agent pour accomplir cette mission. Sa tâche devait consister à surveiller non seulement l'ensemble des opérations de transport et de manutention, mais aussi, et dans toute la mesure du possible, à éviter les vols ou dégradations qui risquaient de se produire au cours de la traversée du Sahara.

Il fallut trouver l'individu. Les bonnes volontés ne manquèrent pas mais tous les candidats eurent des raisons valables pour ne pas partir le moment venu. Jeune orstomien recruté pour faire naviguer le *Jacques Daget* sur le lac Tchad, je fus donc chargé d'assurer cette mission, prévue pour durer une vingtaine de jours. La décision d'embarquement du bateau sur un cargo, le *Sainte-Maxime*, prévue le 30 avril 1969, fut avancée au 26 avril, pour une arrivée à Alger une semaine après.

Pour la petite histoire, nous allons détailler le déroulement du convoyage du *Jacques Daget* d'Alger à N'Guigmi sur l'itinéraire routier emprunté bien plus tôt par l'*Explorateur* René Estienne

Ce trajet était celui de l'ancienne transsaharienne qui passait par Tamanrasset avant que la chaussée ne soit goudronnée : tracé légèrement différent de l'actuel. Le 8 mai 1969, je quittai Fort-Lamy pour Paris, afin de procéder aux dernières formalités. Dans le même temps, le *Jacques Daget* faisait le trajet La Rochelle-Alger sur le *Sainte-Maxime*.

À mon arrivée à Alger, le 17 mai 1969, je pris contact avec la société Walon qui avait pris en charge les formalités de transport et de douane. Sans perdre de temps, avec les responsables de la SNTR, nous allâmes voir le *Jacques Daget*, posé à sec sur son quai. Nous fixâmes au 20 mai la date du chargement sur le véhicule de transport terrestre. De mon côté, comme me l'avait demandé la direction de l'Orstom, je fis parvenir un courrier à Fort-Lamy dans lequel je donnais tous les renseignements concernant le convoi, croquis à l'appui.

Au jour J, nous dûmes repousser le chargement au lendemain à cause d'un vent violent. Le 20 mai ne fut cependant pas une journée perdue car les responsables de la SNTR, en voyant le bateau de plus près, s'aperçurent qu'il allait poser un gros problème. L'ensemble bateau-véhicule ne pouvait pas passer sous les grues de quai. Il fallut donc prévoir son déplacement vers un quai plus adéquat.

Cette manœuvre fut effectuée le 21 à l'aide d'un ponton flottant tiré par un remorqueur. Le *Jacques Daget* fit ainsi plus d'un kilomètre pendu à un câble à 8 mètres au-dessus de la mer. Arrivé à l'emplacement choisi, nous le chargeâmes directement sur le camion, ce qui demanda quatre heures de travail.

Une fois le bateau sur sa plateforme (qu'il avait fallu changer entre temps, car la première remorque choisie ne pouvait supporter une telle charge), on se demanda si on allait pouvoir sortir du port et traverser la ville avec une masse aussi imposante. Pour éviter tout déplacement du chargement dû à la différence de largeur d'un mètre entre le bateau et la remorque, qui aurait eu pour effet de déséquilibrer l'ensemble, nous dûmes faire travailler nos méninges. Nous décidâmes de souder par endroit la coque à la remorque et d'assurer le tout avec de fortes élingues en acier.

À la sortie du port, les vraies difficultés commencèrent. Notre passage en ville avait de nouveau permis aux responsables de la SNTR de se rendre compte qu'ils avaient mal préparé le trajet d'un convoi de ce gabarit : 20 mètres de long et 7,5 mètres de hauteur, pour un poids total de l'ordre de 60 tonnes reposant sur 18 roues. Il fallut arrêter le convoi, chercher un nouvel itinéraire urbain et demander de nouvelles autorisations, ce qui dura encore une semaine de plus.

À mon passage à Paris, avec les dernières recommandations, on m'avait indiqué la composition du convoi proposée par la SNTR à l'Orstom. Il devait comporter plusieurs véhicules : un semi-remorque pouvant transporter le *Jacques Daget* (avec trois hommes d'équipage), un camion pour le matériel (pièces détachées, carburant, eau) et une voiture d'escorte. En réalité, seul le camion semi-remorque avait été prévu. Il

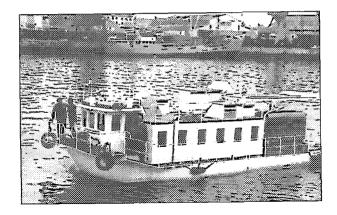
fallut donc adapter rapidement ce véhicule et lui adjoindre des réservoirs supplémentaires pour l'eau et le gasoil afin de garantir un minimum de sécurité à l'équipage.

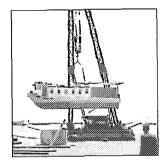
Le départ effectif d'Alger eut lieu le 31 mai à 13 heures, trois semaines après la date prévue. Pour nous mettre du baume au cœur, nous fûmes accompagnés par la presse et la télévision durant les premiers kilomètres. À partir de ce moment, de pittoresques épisodes se succédèrent. Les chauffeurs craignaient d'abord des difficultés aux passages de certaines gorges de l'Atlas, un peu après Blida.

Mais dès le tronçon Alger-El Goléa, il nous fallut démonter et remonter un à un tous les arcs de triomphe, banderoles, guirlandes, fils téléphoniques et autres babioles qui avaient été installés à l'entrée et à la sortie de chaque localité en l'honneur d'une visite présidentielle. Cela dura jusqu'à Laghouat. causâmes corser le tout. nous dommages au réseau téléphonique Laghouat-Ghardaïa : la ligne ayant eu la malencontreuse idée de nous couper la route, nous arrachâmes involontairement deux poteaux et leurs fils. Trente minutes après l'incident, nous fûmes rattrapés par un escadron de gendarmerie. Ayant fait stopper le convoi, je m'apercus que le Jacques Daget était affublé d'une paire de moustaches qui pendaient largement de chaque côté : restes du réseau téléphonique et début de grands palabres avec les autorités algériennes pour déterminer qui allait prendre en charge les dégâts. Le transporteur était allergique aux questions d'argent ; quant au bateau, seul responsable, on ne pouvait rien lui reprocher sinon ses dimensions. Enfin, après vingt-quatre heures de discussions, parfois houleuses, nous finîmes par nous entendre et par reprendre la route.

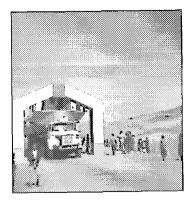
Le 8 juin, entre El Goléa et In Salah, nous rencontrâmes une piste très dure, une tôle ondulée de grande amplitude, et, surtout, un obstacle de taille, la dangereuse descente du plateau du Tademaït qui comporte sept kilomètres de lacets et une très forte déclivité.

À plusieurs reprises, les roues arrière de la remorque, extérieures au virage, se trouvèrent dans le vide, tandis que



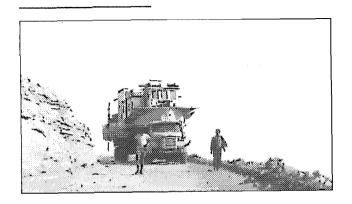


Entre ciel et mer, fonds Troubat



Un arc de triomphe, fonds Troubat

# La descente du Tademaït, fonds Troubat



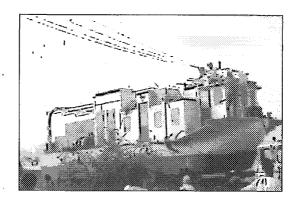
la coque frottait contre la paroi de la falaise. Nous parcourûmes la descente en deux heures, avec des sueurs froides, ayant constamment sous les yeux, au fond du ravin, de vieilles carcasses de camions moins chanceux que nous. Nous arrivâmes à In Salah le 9 juin à 10 heures.

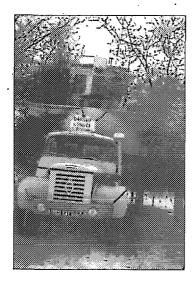
Après un ravitaillement en eau et gasoil, nous reprîmes la piste le 10 au matin pour effectuer le trajet In Salah—Tamanrasset. À quelques kilomètres d'In Salah, il fallut porter assistance à deux touristes espagnols qui avaient fait une chute de moto. Ces gens envisageaient de faire la traversée du Sahara, à deux sur une petite moto de 125 cm³ avec, en tout et pour tout, cinq litres d'essence et cinq litres d'eau pour assurer leur survie.

Après quelques difficultés dans les étroites et sinueuses gorges d'Arak, une route toute droite et relativement bonne s'offrait à notre regard. C'était la détente. À bord régnait une certaine bonne humeur car nous n'étions plus très loin de Tamanrasset, quand, tout à coup, nous entendîmes un bruit sinistre, suivi d'un claquement et de cris. Nous venions d'arracher la ligne électrique qui alimentait alors un ancien poste militaire français situé entre Inecker et In Amguel. Je me vis tout de suite confronté à de graves problèmes, mais contre toute attente, le chauffeur accéléra en me disant : "Ne te fais pas de souci, ils ne pourront pas nous poursuivre, ici ils n'ont que des chameaux ". Nous arrivâmes le 12 juin à Tamanrasset où d'autres ennuis nous attendaient.

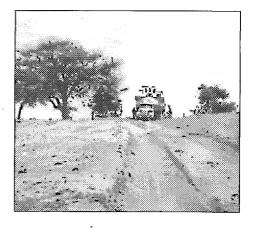
Au passage de la douane, le 13 juin, le bateau ne fit pas de difficultés, mais le camion, véhicule national, se vit bloqué pour fausse déclaration quant à sa valeur. La douane exigea que soit refait tout le dossier, ce qui ne pouvait être effectué qu'à Alger. Dépassé par les événements, le représentant local de la SNTR ne voulut prendre aucune responsabilité. Il fallut que je prenne les choses en main et essaie de désembourber la situation. Avec l'aide de la société Walon-Alger et après une semaine d'attente, la situation étant régularisée, la douane d'Alger donnais le feu vert.

Au moment de reprendre la piste, d'autres difficultés nous tombèrent sur le dos. Les autorités algériennes me firent





Dunes et arbres entre Zinder et N'Guigmi



appeler et me demandèrent de récupérer un individu d'une cinquantaine d'années, afin de le remettre aux autorités françaises à Agadès ou à Zinder. Selon leurs dires, il devenait encombrant, voire indésirable. Depuis une dizaine de jours, il hantait les rues de Tamanrasset à la recherche d'un sauveur capable de le véhiculer, tout en assurant sa survie jusqu'à Agadès — dure épreuve car il avait oublié l'usage du savon depuis belle lurette. Ce pauvre bougre n'avait comme seul bagage qu'un passeport. En plus de ce passager, il me fallut prendre en charge deux Renault R4, ayant chacune à leur bord deux personnes. Comme dernier convoi à sortir d'Algérie avant les pluies, nous devions assurer leur sécurité pour la traversée Tamanrasset—Agadès. Nous acceptâmes tout, instruits par les ennuis précédents qu'il ne fallait surtout pas contrarier les autorités.

Nous voilà donc partis de Tamanrasset pour Agadès, avec toute cette smala, le 18 juin. Pour les 900 kilomètres de sable insuffisamment balisés et sans points de repère, il nous fallut cinq jours.

Pour faciliter les choses, un des véhicules légers qui suivaient le convoi tomba en panne peu après le poste frontière d'Assamaka que nous avions passé dans la matinée. Nous nous aperçûmes de sa disparition le soir, il me fallut équiper la deuxième voiture et partir à la recherche de la première. Ce n'est que le lendemain matin, vers 6 heures, que je retrouvai ses occupants. Ils avaient abandonné leur véhicule et faisaient route à pied. Il y eut de grandes explications. Tout ce petit monde embarqué, je partis à la recherche de la R4 abandonnée, retrouvée peu après. La voiture dépannée, nous rejoignîmes le convoi.

Dans la foulée, pour nous remonter le moral, nous restâmes ensablés un après-midi puis embourbés, le semi-remorque en portefeuille, une journée. Il avait plu durant la nuit et nous dûmes attendre que le sol sèche pour reprendre la piste. Comme après chaque pluie, les oueds étaient pleins et il fallait, à chaque traversée, consolider un passage avec du sable et des tôles. En ces occasions, nos touristes se révèlèrent utiles en nous apportant une aide appréciable.

Nous arrivâmes à Agadès le 22 juin, cette fois sans aucun problème de formalités. À ma grande surprise, une voiture de l'Orstom Fort-Lamy nous attendait. Plus indépendant, je pus visiter les autorités et reconnaître le trajet pour la traversée de la ville, ce qui se fit sans difficulté.

J'avais espéré me débarrasser de mon touriste solitaire. Il souhaitait en effet rester à Agadès où il avait des connaissances susceptibles de l'aider dans sa misère. Une fois de plus, un vilain grain de sable se mit dans les rouages. Tandis que j'effectuais des démarches pour la traversée de la ville, le préfet me fit appeler pour que je récupère de toute urgence mon brave touriste qui se trouvait dans les geôles de la préfecture, à la suite d'une bagarre dans un bar. Je reçus l'ordre de remettre ce monsieur en main propre au consul de France à Zinder. Cette fois encore je piquai une grosse colère et j'expédiai mon bonhomme sur le haut du chargement avec consigne de ne plus bouger jusqu'à l'arrivée.

Nous repartîmes le 23 juin, équipage au complet. Pour ajouter aux problèmes liés au convoi, je devais materner une équipe de bras cassés et affronter une piste de sable sillonnée de profondes ornières dans lesquelles le camion restait souvent coincé à cause de sa largeur d'essieux.

Pour éviter toute mauvaise surprise à notre arrivée à Zinder, le 25, je fis arrêter le convoi au poste de police, à l'entrée de la ville. J'y déposai, avec les recommandations d'usage, mon fameux passager. Quant aux autres, plus indépendants, ils partirent de leur côté.

Sans plus tarder, je contactai l'Orstom pour l'informer sur notre progression. Puis, je demandai des nouvelles de l'équipe de Faure, chargée de la mise à l'eau, qui devait quitter Fort-Lamy et nous rejoindre à N'Guigmi sur le lac Tchad. Je me rendis ensuite auprès des autorités pour organiser la traversée de la ville. La gentillesse et la compréhension des habitants nous facilitèrent la tâche car Zinder resta privée d'électricité durant le passage du convoi qui devait passer sous soixante-dix lignes à haute tension.

Perché sur le haut du chargement, m'évertuant à faire glisser une ligne électrique par-dessus, j'eus la surprise de voir arriver une délégation du consulat de France, porteuse d'une convocation. Après un échange de politesses, j'appris que le consul me demandait des nouvelles d'un certain monsieur... que je ne connaissais que trop bien. Pour le rassurer, je lui dis que je l'avais laissé sous bonne garde. À ce moment, rappliquèrent deux policiers qui déclarèrent que notre touriste "s'était fait la paire". M. le Consul, très contrarié, m'expliqua alors la raison pour laquelle il aurait aimé lui mettre la main dessus : l'année précédente, hébergé par le consulat, ce brave homme était parti avec l'argenterie, au grand déplaisir de ses hôtes.

J'ai oublié de mentionner que, depuis El Goléa, nous étions accompagnés par un petit instituteur, en vacances scolaires. Ne sachant que faire de ses jours de repos, attiré par le remue-ménage provoqué par le passage de notre véhicule insolite, il était venu nous voir et avait eu l'idée de nous demander s'il pouvait faire un bout de route avec nous, histoire de passer le temps. Contrairement aux autres, il ne fut jamais un poids pour notre équipe et nous aida toujours dans les moments difficiles. Sa gentillesse était telle que nous l'acceptâmes jusqu'à N'Guigmi. Il participa même à la mise à l'eau du bateau et, avec l'accord d'Audry, il put faire le restant du voyage jusqu'à N'Djamena – traversée du lac et remontée du Chari comprises. Il n'en demandait pas tant.

Revenons à nos moutons. À la sortie de la ville, je m'inquiétai de l'état de la piste que je devais prendre pour poursuivre le voyage. Les renseignements recueillis étaient décourageants. Jusqu'alors, aucun semi-remorque n'avait osé s'aventurer sur cette piste, tant était réputé difficile le franchissement des hautes dunes de sable du Manga.

Après d'abondantes recommandations, nous prîmes la piste vers N'Guigmi, le 27 juin, dernière étape longue de 750 kilomètres. Les 110 premiers furent franchis sans problème. Nous passâmes la nuit au pied d'une dune. Le lendemain matin nous l'attaquions. Deux jours plus tard, nous n'avions fait que deux kilomètres à grand renfort de tôles et de maniement de pelles. Le troisième jour au matin, le convoi était bloqué entre deux montagnes de sable.

Je décidai d'aller à N'Guigmi pour obtenir de l'aide et en espérant retrouver l'équipe chargée de la mise à l'eau. À l'annonce de l'arrivée du convoi à Zinder, Faure était parti de Fort-Lamy avec armes et bagages le 25 juin pour arriver à N'Guigmi le 27. C'est donc le 29 juin à minuit que je retrouvai Faure et lui annonçai, ainsi qu'à Fort-Lamy, la triste situation du convoi, bloqué jusqu'à nouvel ordre, et peut-être pour longtemps, entre deux dunes, à 120 kilomètres de Zinder et à 680 kilomètres du point de débarquement.

Le jour même, Audry, chef du centre de Fort-Lamy, Dejoux, chef de laboratoire, et Jouanny – constructeur du bateau qui avait souhaité être présent lors de la mise à l'eau -, se rendirent par avion à N'Guigmi pour évaluer la gravité du problème. De nouveau, après réunion et discussion de tout l'étatmajor, je fus chargé de trouver une solution. Je dus retourner à Zinder pour me renseigner sur les possibilités d'aide mécanique. Aucun engin n'était capable de nous désensabler. Impossible, dit-on, n'est pas français. Je décidai alors d'appliquer la seule tactique possible, en utilisant les movens du bord : manœuvres, pelles, tôles et déblaiement du sable qui nous barrait la route. Entre temps, Faure était reparti pour Fort-Lamy, car il était impossible de préciser la date d'arrivée au point de débarquement. Cette visite ne fut pas entièrement négative, Jouanny put se rendre compte des difficultés que Faure allait rencontrer pour la mise à l'eau.

De tout le trajet, c'est sans aucun doute la partie Karguiri-Maïné Soroa qui fut la plus dure, la plus incroyablement pénible : nous mîmes 10 jours et consommâmes 800 1 litres de gasoil pour 200 Comparativement, kilomètres. les derniers 280 kilomètres furent faciles. Le convoi arriva enfin à N'Guigmi le 11 juillet 1969 à 9 heures 30. La première phase du convoyage du Jacques Daget sur 4 500 kilomètres de route était achevée.

#### MISE À L'EAU ET PREMIER VOYAGE

Dès l'arrivée du convoi à N'Guigmi, j'avais prévenu Fort-Lamy. Après expertise des dégâts occasionnés au cours du voyage, Faure put entamer les préparatifs de déchargement et de mise à l'eau. Tout le mérite de l'une des péripéties les plus critiques, la mise à l'eau du bateau, revient à la compétence de F. Faure, sans lequel il n'y aurait pas eu de suite à l'aventure.

Ce dernier avait effectué une reconnaissance le 4 avril pour choisir le point de déchargement, prévenir les autorités et leur expliquer le but de tout le remue-ménage envisagé. Il était prévu de creuser un immense trou à 25 mètres du bord du lac, d'une profondeur de 1,80 mètre et d'une longueur correspondant au moins à la longueur du convoi plus sa pente d'accès, soit 35 mètres. Pour amener le bateau au niveau du sol, le halage devait se faire avec un véhicule muni d'un treuil mouflé : il était prévu un plan incliné, renforcé de palplanches, et un chemin de rouleaux constitué de tubes de deux pouces de diamètre remplis de sable pour éviter leur écrasement.

Les travaux de terrassement furent entrepris le matin du 28 juin, avec une première équipe de trente manœuvres embauchés pour l'occasion. Au soir, le débroussaillement des abords du lac et la délimitation du trou étaient terminés. Mais, pour arriver à bout des travaux de terrassement, il avait fallu doubler le nombre de manœuvres. Les opérations de creusement commencèrent le deuxième jour et, en fin de journée, le trou était profond de 1,20 mètre. Les infiltrations d'eau empêchant de creuser plus profond, il fallut compenser les 60 centimètres manquants en rehaussant le plan incliné avec la terre déblayée.

Le 14 juillet, Audry, Dejoux, Faure, Jouanny et le commissaire aux avaries arrivèrent par avion de la capitale tchadienne. Tout le monde était au rendez-vous. Il fallut enlever toutes les protections montées pour le voyage, le plus dur étant de dessouder les pattes de fixations reliant le bateau à la remorque.

Dans l'après-midi, le camion se mit en position. Malgré les conseils prodigués au chauffeur, le camion s'embourba jusqu'aux essieux dans la fosse. Pour l'en sortir, il fallut l'aide de trente manœuvres avec leurs pelles.

Le 15 à 11 heures, le halage commença. Les premiers essais furent négatifs, à cause du mauvais ancrage du camion chargé de tirer. Il était nécessaire de soulever le bateau pour aider au halage. Ce levage fut très laborieux, faute de moyens suffisamment puissants. Le système d'ancrage du camion fut amélioré, le déplacement efficace du bateau put commencer. On profita de l'espace alors apparu entre la remorque et le bord du fossé pour repeindre les œuvres vives de la coque d'une couche d'anti-fouling. Cette gymnastique se poursuivit pendant toute la durée du déchargement.

Le 16 juillet vers 10 heures, le camion était libéré, le bateau entièrement posé sur son slip. À cause de son poids et de la déformation du dispositif sur le plan incliné, le halage devint encore plus difficile. Il fallut l'aide d'un second camion pousseur pour compléter l'effort de traction. En tout dernier ressort, les manœuvres durent intervenir. Quelques heures après la mise à l'eau, un vent violent poussa une île flottante de papyrus qui apparut à l'entrée de la rade et alla s'installer à l'endroit même du chantier, coinçant notre pauvre bateau, impuissant faute de système de propulsion contre la rive. Vu le poids et le volume de l'île à déplacer, tout effort manuel fut nul. Fatiguée, l'équipe abandonna, et remit l'opération au lendemain.

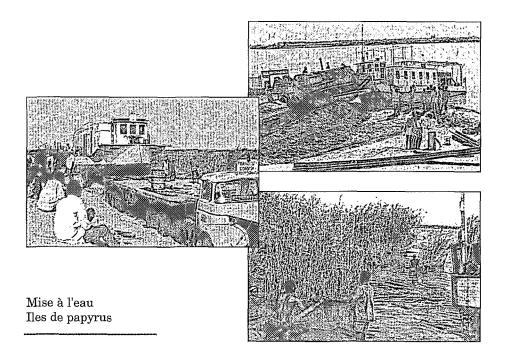
Au petit matin, agréable surprise pour l'équipe : l'île avait disparu. Ceci permit de continuer les essais moteurs, le contrôle d'étanchéité des ballasts et la mise en place du Schotell (système de propulsion). Le bateau fut nettoyé. À 18 heures, il était fin prêt à appareiller.

Dans la nuit du 18, à 2 heures du matin, le vent se leva en quelques minutes et devint très violent. Il prit pour cible le *Jacques Daget*; Faure se leva et vérifia l'ancrage. Notre embarcation était bousculée et chassait sur ses amarres. À 2 heures 30, le vent redoubla de violence, suivi d'une forte pluie. Le *Jacques Daget* ne tint plus, il ripa sur son ancre, prit

le vent et partit dans le milieu du bras. Dans l'affolement général, Faure arma un petit youyou et, à la lueur des phares d'un des camions, il partit à la poursuite du bateau. Heureusement, après une course d'une centaine de mètres, l'ancre s'accrocha et immobilisa le bateau ce qui permit à Faure de le récupérer et de le ramener à son point de départ.

Les deux ou trois jours suivants furent consacrés à de petites mondanités en l'honneur du *Jacques Daget*. Pour les remercier du soutien qu'ils avaient apporté à Faure lors de la mise à l'eau, tous les notables furent cordialement invités. Une visite du bateau avait été prévue ainsi qu'une petite sortie en face de N'Guigmi.

La journée du 22 juillet fut consacrée à la prise en main du *Jacques Daget*, au nettoyage et aux derniers préparatifs avant la grande traversée. Le mercredi 23 au matin, le moment du départ arriva enfin. Tout était prêt, l'équipage au



complet, avec le *capita*, chargé de nous servir de guide pour la partie lacustre. En bon navigateur, nous avions établi une route à suivre qui devait nous permettre, en tenant compte des aléas inévitables sur un tel parcours, d'arriver à l'embouchure du fleuve Chari. De mon côté, ne connaissant pas le lac, et surtout après ce que j'avais vu des îles flottantes et du vent, j'éprouvais une certaine angoisse en entreprenant ce voyage.

Après quelques minutes de marche à un régime de rodage, nous arrivâmes aux eaux libres. La stabilité de notre embarcation fut mise à l'épreuve par une petite houle et un vent debout. Nous croisâmes quelques îlots de papyrus dérivant çà et là. Le cap suivi passait au large, les fonds étant douteux. La côte, que l'on apercevait sur l'horizon à babord, semblait être une plage s'étendant à perte de vue. Il était difficile de se rendre compte de ses détails, les amers étant rares et notre position imprécise. Qui plus est, les équipements de navigation étaient plutôt sommaires : il n'y avait qu'un compas de bord. À tribord, s'étendait un horizon d'eau sans limite. Au soir, après une navigation sans histoire, nous décidâmes par précaution de mouiller en eau libre, à cause des hauts-fonds supposés proches de la côte. Notre première soirée sur le lac fut féerique.

C'est au milieu de la nuit que tout se gâta. Aux environs de minuit, le vent se leva avec force, provoquant une forte houle avec des creux de plus de 50 cm. Notre pauvre coque de noix à fond plat fut malmenée. Au petit matin, nous avions dérivé à quelques encablures des côtes, à la limite des hauts-fonds. Le sondage indiqua que nous n'avions que quelques centimètres d'eau sous la coque. Nous mîmes en route prudemment. À l'arrière du bateau, une traînée d'eau boueuse indiquait que nous venions de frôler la catastrophe.

La journée du 24 juillet se déroula sans gros problème. Notre seul souci était de suivre un cap sans trop perdre de vue la rive, histoire de nous rassurer. C'est seulement en fin d'aprèsmidi que nous apercûmes quelques îles qui annoncaient l'approche de la Grande Barrière<sup>22</sup> dont

<sup>22</sup> • Succession d'îles et d'îlots alignés suivant un axe est-ouest, partageant le lac en deux grandes zones.

l'épaisseur est de l'ordre de 20 kilomètres. Autre phénomène rassurant, nous venions de croiser une énorme pirogue en papyrus, appelée *kadei*, chargée d'individus. Renseignements pris, nous étions en eaux tchadiennes. À l'entrée de la Grande Barrière, notre *capita* dit qu'il y avait des risques à se hasarder de nuit dans cette zone et nous conseilla de stopper avant la nuit, de façon à nous mettre à l'abri d'une île.

Le 25, aux premières lueurs du jour, après inspection, nous appareillâmes et mîmes le cap sur une trouée repérée dans cette chaîne d'îles. Après quelques minutes, nous nous engageâmes dans une passe qui déboucha dans un grand bassin. Nous pensions être sortis de cette barrière de végétation. Après un ou deux kilomètres, on distingua un chenal. Selon notre capita, la route était bonne mais il jugeait préférable de tirer sur la côte tchadienne, près de laquelle les fonds sont plus francs. Après six heures de changements de cap, nous aperçûmes les eaux libres du sud. À 19 heures, nous étions mouillés à l'abri d'une grande île, face au delta du Chari. Ainsi se terminait notre première traversée du lac Tchad.

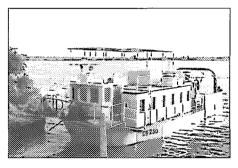
Le 26 juillet, nous appareillâmes dès le lever du soleil. Grâce à une bonne connaissance des passes de la part du *capita* et grâce à la maniabilité du bateau, nous entrâmes dans le delta sans anicroche, malgré un niveau d'eau très bas en certains endroits. Une fois dans le bras principal, nous remontâmes le fleuve jusqu'à Djimtilo, petit village sur la rive tchadienne et premier contact avec la terre ferme après quatre jours de navigation. Nous mîmes à profit la journée du 27 pour nous détendre et réparer les avaries survenues au cours de cette traversée.

Le 28 juillet, au petit matin, nous quittâmes notre village pour une autre escale. Nous passâmes notre temps à briquer et préparer le bateau en vue de son arrivée à Fort-Lamy. Au terme d'un voyage de 54 jours après notre départ d'Alger le 29 juillet 1969, nous amarrions le bateau, après un accostage impeccable, à l'endroit prévu par l'Orstom, non loin des jardins de la maison de l'ambassadeur de France. Les formalités de douane furent faites immédiatement.

Deux ou trois jours avant l'arrivée du Jacques Daget à Fort-Lamy, lors d'un entretien avec l'ambassadeur de France, le directeur du centre avait souligné l'importance que l'Orstom attachait à l'événement : l'arrivée du premier navire construit pour servir dans les eaux intérieures africaines. L'ambassadeur attira l'attention du président de la République tchadienne. Le service de l'information de la présidence reçut pour directive de mettre en œuvre les différents services de presse.

Concrètement, ce remue-ménage se solda, le 30 juillet, par la prise de quelques photos par les services de presse, par la présence du représentant de l'agence France-Presse à qui nous fîmes un rapide exposé, ainsi que par celle de la radiodiffusion nationale tchadienne. Nous eûmes droit à un communiqué de deux minutes qui passa au bulletin de midi et un exposé de 20 minutes qui passa le soir sous forme de "magazine". Il y eut d'autres articles dans la presse locale ou africaine : un article paru le 14 août 1969 dans les informations économiques du Bulletin de la Chambre de Commerce de Fort-Lamy, un article dans le New Nigerian du 2 août.

#### INAUGURATION ET MISE EN SERVICE



Le  $\mathit{Jacques}\ \mathit{Daget}\ \mathrm{après}\ \mathrm{transformation}$ 

L'inauguration de ce bateau-laboratoire a beaucoup compté dans sa carrière. Début juillet, un important courrier fut échangé entre Paris et Fort-Lamy sur la façon dont devait se dérouler cette cérémonie : simple cocktail avec un protocole réduit, ou cérémonie plus fastueuse, impliquant la présence ou la représentation de la direction générale et du conseil d'administration de l'Orstom, donc un protocole plus lourd et la participation de l'ambassadeur de France et des personnalités tchadiennes. Qui allait patronner la cérémonie? Se déroulerait-elle dans un cadre uniquement tchadien ou dans le cadre de la commission du bassin du lac Tchad? La deuxième solution fut retenue.

À cause des dégâts dus au voyage, le pauvre bateau dut repasser entre les mains d'ouvriers de diverses corporations pour subir de nombreuses modifications et améliorations. Tout ayant été remis en état, la date de l'inauguration fut fixée au 21 décembre 1969.

De très officiels discours furent prononcés, notamment par G. Camus, alors directeur général de l'Orstom. Voici un extrait de son discours adressé au président de la République et aux autorités tchadiennes pour expliquer l'utilité de ce bateau ainsi que l'origine de son nom :

Et puisqu'il fallait un nom à ce bateau, plutôt que d'en choisir un parmi les astres, la mythologie, la faune ou les gloires disparues, il a semblé légitime de rendre hommage à un homme qui, au sortir de l'École polytechnique, a choisi de consacrer exclusivement sa carrière à l'Afrique et a apporté à la connaissance de la faune ichtyologique du fleuve Niger, puis du lac Tchad, une contribution d'une exceptionnelle qualité. De plus, c'est grâce à la personnalité de Jacques Daget qu'a pu être constituée l'équipe hydrobiologique de Fort-Lamy et je suis assuré qu'il voit aujourd'hui, avec une pleine satisfaction, ses jeunes collègues dotés de moyens de travail plus efficaces, mais à coup sûr moins pittoresques, que son légendaire Tilapia, dont la caractéristique principale consistait à descendre le Niger sans pouvoir le remonter autrement que halé. Il est vrai que le Jacques Daget a dû, lui, être convoyé par voie maritime de La Rochelle à Alger, puis sur plateforme automobile à travers le Sahara, dans des conditions qui furent, elles aussi, parfois pittoresques, mais souvent difficiles.

## Le ministre tchadien du Plan, M. Digimbaye, répondit :

Pour conclure, il m'est très agréable de respecter les usages en exprimant tous mes vœux au Jacques Daget. Qu'il effectue des missions innombrables et fructueuses dans les sinuosités de nos fleuves impassibles ou dans le dédale des archipels lacustres! Qu'il échappe aux traîtrises des hauts-fonds, aux fantaisies des îlots dérivants, aux colères subites du lac! Et qu'il continue à porter bien haut les couleurs et le renom de l'Orstom, de la France et des quatre États riverains du lac Tchad.

#### Une vie courte mais bien remplie

En dépit du faste déployé lors de son inauguration et de tous les vœux exprimés à cette occasion, la vie du *Jacques Daget* devait être brève. D'après mes calculs, elle dura très exactement 2 586 jours.

Le bateau effectua sa première mission scientifique fin décembre 1969. Je dis bien scientifique, car sa première tentative de sortie avait tourné court. Le lendemain de l'inauguration, le directeur général, accompagné de sa suite, avait souhaité faire une petite promenade sur le Chari puis pousser jusqu'au lac. Cette balade ne dura que quelques heures, le directeur, malade, n'ayant pas supporté la petite houle du fleuve.

Une fois équipé de son matériel scientifique, notre bateaulaboratoire appareilla pour une mission de trois semaines fin 1969. Se trouvaient embarqués, outre un équipage de trois hommes (deux barreurs et un cuisinier), une équipe de chercheurs de différentes disciplines, épaulée par des agents techniques locaux. Pour ma part, j'allais faire mes débuts de patron et de responsable de ce bateau qui devait nous permettre d'explorer l'immensité du lac Tchad. Cette première mission nous permit surtout d'évaluer les qualités et les défauts de l'engin. D'emblée il se révéla puissant, maniable et stable par mauvais temps. Mais, car il y avait un mais, et de taille, les zones sur lesquelles nous avions à travailler étaient très peu profondes. Nous éprouvions de ce fait beaucoup de difficultés à naviguer, le tirant d'eau en bout de pale atteignant 1,17 mètre. Au cours de nos déplacements, alors que nous ne connaissions pas encore les chenaux navigables, le pénible travail de halage prit souvent le pas sur la propulsion motorisée.

À la fin de la mission, notre cahier de doléances était très chargé, surtout quant au système de propulsion, ce qui provoqua une grande réunion de l'état-major. Il fallait trouver un remède à ce handicap afin de pouvoir nous déplacer à vitesse réduite sur certaines zones peu profondes ou franchir certains hauts-fonds. À défaut, l'utilisation du Jacques Daget aurait été limitée à très court terme car des crues déficitaires allaient se succéder d'année en année. On envisagea la possibilité de relever de 40 cm, à la demande, le Schottel, uniquement dans les cas ou il serait matériellement impossible de faire autrement, la position de marche normale restant celle du Schottel baissé. Il n'était pas question de renvoyer le bateau à La Rochelle. J'eus le privilège de me pencher sur ce problème et de proposer une solution technique pouvant être réalisée avec des moyens limités par les ateliers du centre de Fort-Lamy.

Bien entendu, il avait fallu renoncer à toute modification du système de propulsion. Nous fûmes obligés de l'utiliser tel quel, ce qui nous demanda à chaque sortie des efforts physiques énormes, sans compter les ennuis mécaniques liés aux mauvaises conditions de navigation rencontrées dans certaines zones.

Malgré tous ces soucis, le moral des équipes à bord resta toujours excellent. Bien souvent, nous étions une dizaine d'individus à cohabiter plusieurs jours sur cette petite surface, avec tous les problèmes que cette situation entraîne inévitablement. Il n'en demeurait pas moins qu'à chacune des sorties on découvrait des paysages extraordinaires, on vivait des moments inoubliables, des coups de vent violents donnant naissance à des tempêtes de plusieurs heures. La vie à bord n'était ni monotone ni ennuyeuse ; chaque sortie apportant son lot d'imprévus.

Il est difficile après tant d'années de se souvenir de toutes les anecdotes. L'une d'elles me revient à l'esprit : ce n'est pas l'histoire de la sardine qui a bouché le port mais celle d'un poisson qui a stoppé le bateau. En pleine eau libre, on ressentit un choc violent et le moteur principal s'arrêta, sans que le bateau soit immobilisé. On pensa à un tronc d'arbre ou à un hippopotame. En relevant le propulseur, on eut la surprise de voir un énorme poisson du genre *Citharinus*, coincé entre le corps du propulseur et l'hélice.

Je me rappelle d'un autre incident, survenu en février 1970, et qui aurait pu être dramatique. Nous étions partis pour une tournée d'une dizaine de jours dans le nord-est du lac derrière la Grande Barrière. Vu la lenteur et les difficultés des déplacements du bateau dans cette région, nous avions décidé d'un commun accord de mouiller à proximité d'une île et, pour effectuer le travail, d'utiliser de petites embarcations du type Zodiac. Aussitôt dit, aussitôt fait, dans la matinée du 12 février, on arma un Zodiac et une petite équipe de trois individus partit faire des prélèvements plus à l'intérieur de l'archipel sur 5 à 10 km. Jusque-là, rien d'anormal. Ce ne fut que le soir, ne voyant rien revenir, que je me posai quelques questions : ont-ils eu des problèmes mécaniques ? Se sont-ils perdus? Je n'avais qu'une chose à faire : attendre sur place en espérant que, pour nos trois aventuriers, la nuit ne serait pas trop pénible, sans abri et au milieu d'une région infestée de moustiques.

Le lendemain, au petit jour, toujours pas d'embarcation en vue. Toute la journée, sur une petite coque équipée d'un moteur, j'essayai de retrouver trace de mes compagnons. Au long du parcours, j'interrogeai les pêcheurs : ils n'avaient vu aucun Blanc sur un petit bateau.

La deuxième nuit d'attente vit grandir mon angoisse. Dans le secteur en question, hormis les moustiques, se trouvait une forte concentration d'hippopotames qui constituent un grand danger pour des embarcations légères. Comment faire pour demander de l'aide, sans poste radio émetteur à bord. Au matin du troisième jour, je décidai de partir avec ma petite coque vers Baga-Sola, village situé sur les berges du lac à une

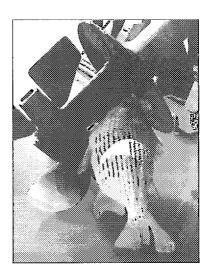
cinquantaine de kilomètres au sud-est du *Jacques Daget*, dans l'espoir de trouver un poste radio auprès des autorités locales et de donner l'alerte.

Chemin faisant, j'eus la surprise de trouver au milieu de la Grande Barrière, une famille de missionnaires évangélistes installée sur une île appelée Haïkoulou et qui disposait d'une radio. Nous pûmes contacter Fort-Lamy. Le branle-bas de combat fut déclenché dans les heures suivantes et, le lendemain, ce fut un ballet aéronautique, avec un Noratlas 2 501 et sa compagnie de largage et un avion privé qui quadrillèrent toute la zone du lac entre la Grande Barrière et le nord. Ce cinéma dura toute la journée sans résultat. Inutile de dire que tout le monde était dans l'angoisse. Les familles s'affolèrent.

Au matin du 16 février, je vis arriver un petit avion privé qui décrivit un cercle au-dessus du Jacques Daget et m'envoya un message. Mes compagnons avaient été retrouvés, ils étaient à Bol, préfecture sur les bords du lac, où l'Orstom avait une antenne. Ils attendaient sagement que l'on vienne les chercher. Après explications, on put comprendre ce qui s'était passé. À la suite d'un ennui mécanique, ils avaient regagné les berges du lac puis le village de Baga Kiskra. De là, ils avaient fait prévenir le docteur de Bol, qui était venu les chercher avec leur matériel, sans laisser aucune trace de leur passage. Ce remue-ménage s'était passé dans la journée du 12 février et personne n'avait eu le réflexe de me faire prévenir, négligence qui avait coûté cher.

Une autre anecdote, beaucoup plus technique, concerne le bateau. Comme prévu par le règlement, il avait été inscrit au Registre international de classification de marine en mai 1969 sous le n° 567547. Il devait subir une visite spéciale en mai 1973, avec un protocole de contrôle très lourd qui nécessitait de mettre le bateau à sec. À Fort-Lamy, aucune installation portuaire ne permettait une telle opération. Là encore, on dut faire face à de grosses difficultés mais le système D fonctionna à plein régime. L'idée consistait à poser le bateau sur un gros chariot puis à sortir l'ensemble de l'eau sur un plan incliné de halage, à l'aide d'un engin de traction.





Chenal entre N'Djamena et Bol

Arrêt brutal provoqué par un gros poisson

Cette idée ayant été retenue, il ne restait plus qu'à construire un chariot suffisamment résistant pour supporter 40 tonnes et trouver sur les berges du Chari un site pouvant faire office de slip<sup>23</sup>.

Passons sur l'aspect technique des deux premières phases de l'opération. Venons-en tout de suite à la dernière phase de remise à l'eau. Les premiers mètres furent parcourus sans effort anormal et sans déformations du slip, il suffisait de donner du mou au treuil. Il ne restait que quelques minutes pour que le bateau se retrouve dans son élément quand retentit un craquement sinistre. L'essieu avant du chariot venait de casser à la hauteur de la roue droite, le bateau s'était affaissé sur l'avant. En quelques secondes, tout était remis en question. Il allait falloir soulever cette masse de 40 tonnes pour réparer l'essieu. Après des heures d'effort, force nous fut de constater notre impuissance à remettre le Jacques Daget sur ses roues. Une fois encore, les moyens de levage nous firent défaut, la seule solution étant de pousser

<sup>23 \*</sup> Plan incliné pour mettre à l'eau de petits bâtiments sur chariot.

l'ensemble sur les quelques mètres qui restaient à parcourir. Un camion Berliet fit les premiers essais sans que le bateau bougeât d'un pouce. Il fallut louer à une entreprise de terrassement un tracteur à chenilles de plusieurs centaines de chevaux, un "D8", pour que la masse d'acier consentît à se déplacer, au grand dam de la peinture toute fraîche.

Quelques mois après sa remise en état, cet infortuné bateau eut à subir une autre épreuve de taille. Au cours d'une mission en période de décrue, au moment de rejoindre les eaux libres, il se trouva prisonnier, dans l'archipel Sud-Est, d'un seuil sableux faisant barrière. Il fallut qu'il attende la remontée des eaux.

À cette époque, l'Orstom avait installé un petit laboratoire de campagne à l'intérieur de l'archipel Est sur une petite île appelée Lafia, à une vingtaine de kilomètres de Bol. C'est là que le *Jacques Daget* passa trois ans comme annexe à ce petit laboratoire, en espérant des jours meilleurs. Une mission effectuée à la mi-1976 permit de le ramener à Bol.

Afin de permettre le trafic des bateaux entre N'Diamena (anciennement Fort-Lamy) et Bol, préfecture du lac, un chenal avait été taillé dans la végétation isolant l'archipel Sud-Est des eaux libres du sud du lac. Ce chenal de vingt kilomètres avait été réalisé grâce à l'aide financière du PNUD. Entrepris au mois de décembre 1976, il était achevé dans le courant du mois de mars 1977. J'obtins le feu vert pour tenter une sortie avant que cette petite voie de navigation ne soit de nouveau envahie par la végétation. Le niveau du lac ayant sérieusement baissé en moins de deux mois, je trouvai, à mon arrivée à Bol, le Jacques Daget aux trois quarts échoué et emprisonné par une kirta, île flottante de papyrus, poussée par le vent et venue bloquer l'arrière du bateau. Quatre jours d'efforts furent nécessaires à une équipe de dix manœuvres pour le dégager de sa prison végétale et le remettre à flot. Une fois l'embarcation en état de naviguer, nous entreprîmes de rejoindre les eaux libres où nous rencontrâmes de sérieuses difficultés. Sous l'influence du vent, l'entrée du chenal était bouchée par la végétation sur une centaine de mètres. Pour parcourir cette distance, il fallut utiliser le Jacques Daget comme pousseur et comme tracteur pour déplacer des tonnes de végétation, ce qui nous demanda une bonne matinée de travail. Les mêmes problèmes furent rencontrés à chaque étendue d'eau importante, qui permettait un déplacement des plantes flottantes sous l'effet du vent. Une autre difficulté tenait à la largeur du chenal, bien souvent inférieure à celle du bateau, ce qui nous ralentit énormément et limita nos possibilités de manœuvre. En outre, le chenal était peu profond. Dans certains secteurs, il n'y avait pas plus de 70 à 80 centimètres d'eau : il fallait pousser et tirer le bateau sur le longues distances, en faisant appel à des manœuvres recrutés sur place.

Il nous fallut deux jours et une nuit pour parcourir les 20 kilomètres du chenal. Malgré tous les incidents survenus au cours de ce trajet, la mécanique et la coque du *Jacques Daget* avaient très peu souffert. Une fois dans le fleuve Chari, nous ne pûmes remonter jusqu'à N'Djamena, faute d'une hauteur d'eau suffisante. Nous laissâmes le bateau à Hadidé, petite station de pêche située dans le delta du Chari.

Le Jacques Daget remis en service, il était prévu qu'il effectuerait de nombreux jours de sortie sous la responsabilité d'un nouveau patron, Sanseo, marin de profession, recruté pour prendre ma relève. Je devais en effet quitter le Tchad courant mai 1977 pour une nouvelle affectation. Après passation de service dans les règles à Sanseo, le 9 mai 1977, en présence de quelques utilisateurs du bateau et du responsable du centre Orstom de N'Djamena, je pouvais quitter le Tchad, après un très long séjour, pour la Côte d'Ivoire.

Fin mai, une équipe de deux ichtyologistes décida de faire une petite campagne de pêche d'une semaine dans le delta, à proximité de Hadidé. Elle comptait utiliser le *Jacques Daget* comme base logistique. Sanseo proposa de se joindre à eux afin d'effectuer les révisions prévues par un protocole, établi le 9 mai afin de rendre le bateau pleinement opérationnel pour une grande mission prévue au mois d'août de cette même année. Nos trois compères partirent pour Hadidé dans la matinée du 1er juin 1977. Après deux bonnes heures de

piste, ils arrivèrent vers 12 heures et prirent possession du bateau afin d'organiser leur séjour à bord. Pour améliorer le confort, et surtout pour conserver au frais le ravitaillement qu'ils avaient emporté, ils allumèrent le réfrigérateur à gaz aux environs de 13 heures, après avoir procédé aux vérifications d'usage, sans qu'aucune odeur suspecte ait pu signaler une fuite. Le matériel rangé, ils décidèrent de partir pour une petite reconnaissance sur le lieu de pêche. De retour à bord en fin de soirée, tout le monde alla se coucher vers 22 heures 30. À cette époque de l'année, les nuits sont chaudes, ils décidèrent donc de dormir à la belle étoile et s'installèrent sur le toit aménagé à cet effet.

Vers 23 heures 15, des cris et des appels réveillèrent nos camarades. Un habitant de Hadidé, qui se promenait sur la berge, avait apercu des flammes et une épaisse fumée à l'intérieur du Jacques Daget. Les dormeurs se levèrent sans trop comprendre ce qui avait pu se passer. Le feu s'était propagé si vite que des flammes sortaient par la porte arrière du laboratoire et gagnaient le pont où le gaz était stocké. Sanseo se précipita vers les bouteilles pour les fermer mais le système de fermeture était brûlant et toute manœuvre devenue impossible. L'extincteur installé à proximité était au milieu des flammes. Une fumée noire et suffocante interdisait l'accès à l'arrière. L'équipe fut obligée d'évacuer le bateau en passant par le toit et l'avant. Toutes les tentatives pour combattre le feu se révélèrent vaines car. en l'absence de pompe à incendie sur la terre ferme, on ne pouvait compter que sur les extincteurs de bord. Devant l'impossibilté d'agir et les risques d'explosion, l'abandon du bateau fut décidé. Par mesure de précaution, les habitants proches du sinistre furent évacués et la gendarmerie la plus proche, au village voisin de Mani, fut alertée. À 4 heures du matin, le gros de l'incendie était terminé mais le bateau se consumait toujours. Il était impossible de monter à bord. Le bilan des dégâts ne put être établi que dans la journée. Selon le rapport d'accident, le feu s'était déclaré au niveau du réfrigérateur à gaz situé dans le laboratoire, à l'arrière de l'embarcation.

## ÉPILOGUE

Ravagé par cet incendie accidentel, le Jacques Daget devint inutilisable aussi bien pour naviguer que pour servir de base fixe. De plus, il était impossible de le remorquer jusqu'à N'Djamena et de le réparer avec les movens dont on pouvait disposer sur place. L'épave fut donc abandonnée à son triste sort. La situation au Tchad n'allait d'ailleurs pas tarder à se détériorer. Les missions sur le terrain, de plus en plus difficiles à organiser, durent bientôt être totalement suspendues. Le personnel expatrié du centre Orstom fut progressivement affecté dans d'autres pays. Ne restèrent qu'un chercheur, directeur de centre, et un agent administratif. En février 1979, de violents combats entre factions rivales éclatèrent dans N'Djamena. Le centre Orstom fut entièrement détruit. Quant à l'épave du Jacques Daget, à l'occasion des hautes eaux mais dans des circonstances mal connues, elle fut enfin remorquée jusqu'à N'Djamena, probablement par l'armée française qui aurait envisagé une éventuelle remise en état. Toutefois celle-ci ne fut jamais entreprise et l'épave resta amarrée le long des berges du Chari, à hauteur de l'ambassade de France, en attendant d'être envoyée à la casse.

