



L'ODYSSÉE DU M/S
« JACQUES DAGET »
Jean-Jacques TROUBAT

PREMIÈRE PARTIE
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 tenté et réussi 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. Cette petite unité devait contribuer à assurer la liaison entre Zinder (Afrique occidentale) et Fort-Lamy (Afrique équatoriale). Établir des relations avec l'Afrique équatoriale était en effet l'un des buts de la SATT. Celle-ci, sous l'impulsion de son administrateur-délégué, M. Georges Estienne, réalisateur du service transsaharien Colomb-Béchar-Gao, venait de prolonger en 1934 la ligne desservant le Hoggar jusqu'à Zinder et Fort-Lamy, en passant par le Nigeria. Après avoir étudié et parcouru cet itinéraire terrestre, il s'avéra que la voie la plus économique quant à l'aménagement, et la seule praticable en toutes saisons pour relier les deux colonies françaises d'Afrique occidentale et équatoriale, empruntait la voie du lac, Fort-Lamy devant être considéré comme une île accessible seulement par eau pendant près de six mois de l'année.

« L'explorateur René Estienne » avait été baptisé en souvenir du frère cadet de Georges Estienne, qui fut tué sur son camion près de Bou Denibb le 18 mai 1927 au cours d'une reconnaissance saharienne. C'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 production 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'Orstom 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 durant les folles années 1946 à 1963. Un bâtiment à usage de laboratoire avait ensuite été construit au Centre Orstom de Fort-Lamy, et inauguré en 1965.

Or en hydrobiologie, il n'est pas de recherche possible sans moyens navigants, surtout pour une étendue d'eau aussi importante que le lac Tchad (21.000 km² à l'époque). Il avait donc été prévu pour le Centre de Fort-Lamy, un bateau spécialisé correspondant, en réduction, à un bateau océanographique. A l'époque les hydrobiologistes utilisaient pour se déplacer sur le lac une petite arcachonaise « Nausicaa ». 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, mais cependant munie d'une étrave pour tenir les creux d'environ 50 centimètres qu'il est possible de rencontrer sur le lac Tchad.

Un appel d'offres fut lancé à quatre chantiers africains en 1967. Il apparut que l'engin ne pouvait être construit sur place. Il fut donc décidé qu'il serait construit 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 ». (J. D. est un biologiste)

Par courrier du 12 décembre 1968, le Directeur général répondait à un courrier du directeur du Centre de Fort-Lamy en lui précisant que la construction du bateau se poursuivait suivant le planning initialement prévu, que des essais officieux étaient fixés au 13 décembre et que les essais officiels auraient lieu le 18 du même mois.

Petite anecdote : lors des essais officieux, le bateau, à sa mise à l'eau, dut, par mesure de sécurité, rester accroché à son engin de levage, car il roulait bâbord sur tribord au moindre déplacement d'un individu à son bord, d'où affolement de la part du constructeur. Il fallait 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 3,5 à 4,5 m. On verra plus loin que ce petit mètre supplémentaire allait nous poser d'énormes problèmes. Les essais officiels ont donc été repoussés au 25 avril 1969.

Voici quelques-unes des caractéristiques de ce bateau une fois les essais effectués en décembre 1968 et les travaux de construction terminés.

Longueur hors tout	13 mètres.
Longueur à la flottaison	11,8 mètres.
Largeur hors membres	4,5 mètres.
Creux	1,2 mètre.
Profondeur de carène moyenne	0,6 mètre.
Tirant d'eau minimal	0,6 mètre.
Poids total à vide	33 tonnes

(Poids qu'il convient de garder en mémoire pour la suite).

Précisons qu'en état de naviguer, ce bateau avait une autonomie de l'ordre de 1.650 milles marins et un poids de 50 tonnes.

Avant que ne soit décidée la mise en chantier de ce bateau de recherche destiné au lac Tchad une étude complète des possibilités d'acheminement d'un tel engin 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 suscep-

tibles d'être chargés sur des camions normaux ou même dans des avions cargo. Une étude réalisée dans ce sens montra alors qu'une telle solution... était techniquement possible, mais que le remontage à Fort-Lamy posait de très difficiles problèmes et que le prix de revient se trouverait 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 de l'Orstom à Paris 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 le dit transporteur aussi bien à Fort-Lamy qu'à Tripoli. Il fallut repartir de 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 les constatations suivantes.

Transport à partir de la Libye.

Il fallait traverser une zone d'insécurité dans la région du Tibesti. En raison du très mauvais état des pistes, les liaisons routières entre la Libye et le Tchad avaient été pratiquement abandonnées. Le ministre des transports de la république du Tchad nous avait déconseillé très vivement d'effectuer le transport par cette voie.

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.

Transport à partir 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 dont la hauteur, 4,10 mètres, ne permettait pas le passage du convoi, même surbaissé. L'entreprise L. Vincent avait envisagé une solution consistant à prendre des dispositions spéciales pour faire passer l'ensemble à travers ce point critique, mais le matériel disponible sur place ne le permettait pas. Seule restait la possibilité d'utiliser le train de Douala/Yaoundé, puis la route jusqu'à Fort-Lamy. Or il aurait fallu ramener la largeur du bateau à 3,5 m, ce qui aurait obligé à démonter les caissons.

Transport à partir de Lagos.

Là aussi, le transport posait des problèmes en raison des dimensions de la charge, tant par route que par voie ferrée, car à un moment il avait été envisagé d'utiliser la voie ferrée Lagos/Maiduguri. En effet le gabarit maximum d'une plate-forme des chemins de fer nigériens, longueur 9,8 mètres, largeur 2,47 mètres, était incompatible avec les dimensions du bateau données plus haut.

Transport à partir de Pointe-Noire.

Bien que plus complexe, cette éventualité a fait l'objet d'une étude détaillée en raison 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 par route, enfin Fort-Archambault/lac Tchad par le fleuve Chari. Malheureusement aucun engin de manutention capable de lever une charge de 33 tonnes ne se trouvait aux différents points de transbordements.

Transport à partir d'Alger

Notre correspondant à Alger (Walon) nous fit savoir qu'il était possible d'organiser un transport sur Fort-Lamy via Zinder, et en toute sécurité, à condition que la largeur de l'embarcation soit de l'ordre de 3,5 mètres. Il restait donc toujours le problème des dimensions et cela s'avérait être le parcours le plus long. Les chances de voir arriver le matériel en bon état étaient minces avec un coût du transport très élevé (supérieur à la valeur du bateau).

Devant toutes ces difficultés, la direction de l'Orstom envisagea la possibilité d'acheter un véhicule spécial pour assurer l'acheminement. Il était vraisemblablement possible d'acquérir d'occasion, en Algérie, un véhicule susceptible d'effectuer la traversée Alger/Fort-Lamy. Le prix d'un tel engin pouvait varier de 120.000 à 150.000 FF. Une telle opération devait être menée par les voies diplomatiques (autorisations d'achat, de transport, de sortie et d'entrée etc...). Le transport incomberait alors entièrement à l'Orstom, il fallait recruter un équipage spécial de 4 à 5 hommes. Une fois la mission terminée, il fallait revendre le camion après avoir acquitté les droits de douane (45 % environ de sa valeur). Encore fallait-il trouver un acquéreur sur place. Tels étaient les problèmes soulevés par cette solution.

Transport par avion.

Pour compléter l'étude, il fut envisagé également un transport par voie aérienne de Bordeaux à Fort-Lamy, après un transport routier exceptionnel de La Pallice point de construction à Marignac. Or un éventuel acheminement par voie aérienne, compte tenu de la capacité des appareils en service à cette époque, n'était possible qu'à la condition de fractionner le chargement en 6 ou 8 parties. Le remontage à l'arrivée aurait posé naturellement de gros problèmes. De plus, il apparut tout de suite 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 envisageables à l'époque, sur tous les itinéraires possibles, ayant été étudiés, et aucune solution satisfaisante ne se dégageant, c'était l'impasse. Cette situation était due en grande partie à la rupture des liaisons routières entre Tripoli et Fort-Lamy.

Talonné par des impératifs de temps (saison des pluies) et par les chercheurs impatients d'utiliser ce matériel, à la suite d'un échange de courrier très fourni, 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, en l'occurrence la

« SNTR » Société Nationale des Transports Routiers, le Directeur général de l'Orstom, par courrier du 24 avril 1969, demandait 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 susceptible d'accompagner le convoi. Ce ne furent pas les bonnes volontés qui manquèrent, mais tous les candidats eurent de bonnes raisons 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. Pour que la pilule me paraisse moins amère, on fit miroiter à mes yeux l'aspect touristique du voyage. Tel que prévu, celui-ci devait durer une vingtaine de jours. La décision d'embarquement du « Jacques Daget » sur un cargo, le « Sainte Maxime », prévu le 30 avril 1969, fut avancée au 26 avril 1969, avec arrivée à Alger une semaine après. Pour ne pas perdre de temps, le départ sur Fort-Lamy fut fixé pour les jours suivants, selon les prévisions de notre Secrétaire général.

Pour la petite histoire, nous allons raconter en détail le déroulement du convoi du « Jacques Daget » d'Alger à N'Guigmi sur l'itinéraire routier emprunté par « l'explorateur René Estienne ». Ce trajet était celui de l'ancienne transsaharienne par Tamanrasset, avant que la chaussée ne soit goudronnée, et suivait un tracé légèrement différent de l'actuel. Le 8 mai 1969, je quittai Fort-Lamy (Tchad) pour Paris, afin de procéder aux dernières formalités. Il me fut remis une liste de consignes rédigée par le secrétaire général sur ce que je devais faire à Alger, au cours du voyage et à l'arrivée. Là encore entre la réalité et les prévisions, il y eut un vrai fossé. Tout se régla à grands coups d'improvisations successives. Dans le même temps le « Jacques Daget » faisait le trajet La Rochelle-Alger sur le cargo « Sainte Maxime ».

Sur le continent africain, les délais prévus sont rarement respectés. Comme rien n'était prêt pour recevoir le « Jacques Daget » à son arrivée, il fallut bien remettre au lendemain ce qui ne pouvait être fait le jour même. Au lieu d'un déchargement direct du cargo sur un camion, il fallut mettre le « Jacques Daget » à terre dès son arrivée à Alger, assurer son gardiennage durant son stationnement à quai, puis le charger sur une remorque à l'aide d'un ponton-grue. Ces diverses opérations entraînèrent des frais qui n'avaient pas été prévus dans l'étude du marché.

A mon arrivée à Alger, le 17 mai 1969, je pris tout de suite contact avec la société Walon qui avait pris en charge les formalités de transport et de douane. Je fus reçu par le directeur adjoint, M. Perrin. Sans perdre de temps, avec les responsables de la SNTR, nous allâmes voir le « Jacques Daget », posé à sec sur son quai de déchargement et dans la foulée 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 avec croquis à l'appui.

Il faut se représenter le poids des responsabilités techniques, administratives et financières qui pesaient à ce moment-là sur les épaules d'un jeune orstomien inexpérimenté de vingt-six ans.

Au jour J, nous ne pûmes entreprendre le chargement à cause d'un vent violent. L'opération dut être repoussée au lendemain. En fait, le 20 mai ne fut pas une journée perdue, au contraire, car les responsables de la SNTR, en voyant le bateau de plus près, s'aperçurent qu'il allait poser un gros problème. En effet, du fait de sa hauteur (7,5 mètres) et de sa largeur (4,5 mètres), l'ensemble « bateau véhicule » ne pouvait pas passer sous les grues de quai. Il fallut donc prévoir le déplacement du bateau vers un quai plus accessible. Cette manœuvre fut effectuée le 21 mai à l'aide d'un ponton flottant tiré par un remorqueur. Le « Jacques Daget » a fait 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 plate-forme (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 du fait de la différence de largeur entre le bateau et la remorque (de l'ordre de un mètre), nous dûmes faire travailler nos méninges et finalement nous décidâmes de souder par endroit la coque à la remorque et d'assurer le tout avec de fortes élingues en acier. En effet tout glissement de la charge aurait eu pour effet de déséquilibrer l'ensemble tracteur-remorque.

A la sortie du port, les vraies difficultés commencèrent. Notre passage en ville a 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 (plus de 20 mètres de long et 7,5 mètres de hauteur, pour un poids total de l'ordre de 60 tonnes reposant sur dix huit roues). Il fallut arrêter le convoi, chercher un nouvel itinéraire et demander de nouvelles autorisations, ce qui dura encore une semaine de plus.

A mon passage à Paris, avec les dernières recommandations, on m'avait indiqué la composition du convoi au départ d'Alger proposée à l'Orstom par la SNTR. 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 un camion semi-remorque avait été prévu. Il fallut donc adapter rapidement ce véhicule et lui adjoindre des réservoirs supplémentaires pour l'eau et pour le gas-oil afin de garantir un minimum de sécurité à l'équipage.

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

Sur 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 qui avaient été installés à l'entrée et à la sortie de chaque localité en l'honneur d'une visite présidentielle. Ce cinéma dura jusqu'à Laghouat. Pour corser le tout, nous causâmes quelques 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 tout un escadron de gendarmerie. Ayant fait stopper le convoi, je m'aperçus que le « Jacques Daget » était affublé d'une paire de moustaches pendant largement de chaque côté : c'était les restes du réseau téléphonique Laghouat-Ghardaïa, d'où gros palabres avec les autorités algériennes. Qui allait prendre en charge les dégâts ? Le transporteur faisait une allergie dès qu'il était question d'argent. Quant au bateau, seul responsable, on ne pouvait rien lui reprocher sinon ses dimensions. Enfin, après 24 heures de discussions parfois houleuses, nous finîmes par nous entendre et reprendre la route.

Le 8 juin, sur le tronçon El Goléa-In Salah, nous rencontrâmes une piste très dure, une tôle ondulée de grande amplitude, avec un obstacle de taille, la dangereuse descente du plateau du Tademait, sept kilomètres de lacets et une très forte déclivité. A plusieurs reprises les roues arrière de la remorque, extérieures au virage, se trouvèrent dans le vide, tandis que la coque frottait contre la paroi de la falaise. Nous parcourûmes ce tronçon en deux heures, avec des sueurs froides, ayant constamment sous les yeux, au fond du ravin, de vieilles carcasses de camions qui avaient eu moins de chance que nous. Nous arrivâmes à In Salah le 9 juin à 10 heures.

Après un ravitaillement en eau et gas-oil, nous reprîmes la piste le 10 juin au matin pour effectuer le trajet In Salah-Tamanrasset. A quelques kilomètres d'In Salah, il fallut porter assistance à deux touristes espagnols qui avaient fait une chute de moto. Ces individus 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.

C'est là que commencèrent mes ennuis avec les touristes. 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 autrefois alimentait en courant un 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 gros ennuis nous attendaient.

Au passage de la douane, le 13 juin, pas de difficultés pour le bateau, tandis que le camion, véhicule national, se vit bloqué pour fausse déclaration sur sa valeur. La douane immobilisa alors le convoi en nous demandant de refaire tout le dossier de douane, ce qui ne pouvait être effectué qu'à Alger. Dépassé par les événements, le représentant local de la SNTR ne voulait prendre aucune responsabilité. Il fallut que je prenne les choses en main et essaie de désembourber la situation. Avec l'aide de M. Perrin et après une semaine d'attente, la situation étant régularisée, la douane d'Alger donnait le feu vert.

Au moment de reprendre la piste, d'autres difficultés nous tombèrent sur le dos. Les autorités algériennes me firent appeler et me demandèrent de récupérer un individu d'une cinquantaine d'années, afin de le remettre aux autorités françaises à Agadès ou 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 véhicules légers (Renault R4) ayant chacun à leur bord deux

personnes. Nous devions assurer leur sécurité pour la traversée Tamanrasset-Agadès, en tant que dernier convoi à sortir d'Algérie avant les pluies. Comme il ne fallait surtout pas contrarier les autorités, vu les ennuis précédents, nous acceptâmes tout.

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 a fallu 5 jours. Entre-temps et pour faciliter les choses, un des véhicules légers qui suivaient le convoi tomba en panne un peu après le poste frontière d'Assamaka, que nous avons 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, aux environs de 6 heures, que je retrouvai ses occupants. Ils avaient abandonné leur véhicule et faisaient route à pied. Je peux dire qu'il y eut de gros palabres. Après avoir embarqué tout le monde, je partis à la recherche de la R4 que nous retrouvâmes peu de temps après. Une fois dépannée, nous rejoignîmes le convoi.

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

Nous arrivâmes à Agadès le 22 juin, cette fois sans aucun problème de formalités. A ma grande surprise, une voiture de l'Orstom Fort-Lamy nous attendait, ce qui arrangea bien les choses. Plus indépendant, je pus aller voir les autorités et reconnaître le trajet pour la traversée de la ville, ce qui se fit sans difficulté. J'avais espéré me débarrasser d'un de mes touristes (le 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. J'avais 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 à Zinder.

Nous repartîmes pour Zinder le 23 juin, avec mon équipage au complet. En plus des problèmes liés au convoi, je devais mater 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. A notre arrivée à Zinder le 25 juin, pour éviter toute mauvaise surprise, je fis arrêter le convoi à l'entrée de la ville au poste de police où je déposai, avec les recommandations d'usage, mon fameux passager. Quant aux autres, plus libres, ils partirent de leur côté. Sans plus tarder je contactai l'Orstom pour donner des renseignements sur notre progression. En même temps, je demandai des nouvelles de l'équipe de M. Faure (chef de garage au Centre Orstom de Fort-Lamy) 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. Zinder resta privée d'électricité durant le passage du convoi, car il fallut passer sous 70 lignes à haute tension. La gentillesse et la compréhension des habitants nous facilitèrent la tâche.

Perché sur le haut du chargement, m'évertuant à faire glisser une ligne électrique, j'eus la surprise de voir arriver une délégation du consulat de France avec une convocation. Après un échange de politesse, on m'annonça 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. Au même instant rappliquèrent deux policiers qui déclarèrent que notre touriste s'était fait la paire. Monsieur le consul très contrarié m'expliqua alors la raison pour laquelle il aurait aimé lui mettre la main dessus. L'année précédente après avoir été hébergé par le consulat, notre brave homme était parti avec l'argenterie, ce qui n'avait pas plu à ses hôtes.

J'ai oublié de mentionner que depuis El Goléa nous étions accompagnés par un instituteur, en vacances scolaires. Ne sachant que faire de ses jours de repos, attiré par tout 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 fut telle que nous l'acceptâmes jusqu'à N'Guigmi. Il participa même à la mise à l'eau du bateau et avec l'accord de M. Audry, chef de Centre Orstom de Fort-Lamy, il put faire le restant du voyage jusqu'à N'Djaména (traversée du lac, remontée du Chari). Il n'en demandait pas tant. Après quelques jours dans la capitale du Tchad, il repartit pour rejoindre son poste en Algérie.

Revenons à nos moutons. A la sortie de la ville, je m'inquiétais de l'état de la piste que je devais prendre pour la poursuite du 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 pour N'Guigmi, le 27 juin. Cette dernière étape était longue de 750 kilomètres. Les 110 premiers furent franchis sans problème. Nous passâmes la nuit au pied d'une dune et le lendemain matin nous attaquions la dune. Deux jours plus tard nous avions fait deux kilomètres, à grand renfort de tôles de désensablage et de manèges de pelles. Le troisième jour au matin, le convoi était finalement bloqué entre deux montagnes de sable. Je décidai alors d'aller à N'Guigmi pour obtenir de l'aide en espérant retrouver l'équipe chargée de la mise à l'eau. Il faut préciser en effet qu'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 la triste nouvelle « convoi bloqué à 550 kilomètres du point de débarquement ». Dans la foulée nous contactâmes Fort-Lamy pour exposer la situation dans laquelle se trouvait le bateau : coincé jusqu'à nouvel

ordre et peut-être pour longtemps entre deux dunes de sable à 120 kilomètres de Zinder. Le même jour, M. Audry, chef de centre, M. Dejoux, chef de laboratoire, et M. Jouanny, constructeur du bateau qui avait émis le souhait d'être présent à la mise à l'eau, se rendirent par avion à N'Guigmi pour évaluer la gravité du problème. De nouveau, après réunion de tout l'état-major et discussion 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 moyens 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, M. Jouanny put se rendre compte des difficultés que Faure allait avoir 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 pour faire 200 kilomètres et nous consommâmes 1800 litres de gas-oil. Les derniers 280 kilomètres furent comparativement faciles. Le convoi arriva enfin à N'Guigmi le 11 juillet 1969 à 9 heures 30. La première phase du convoi du « Jacques Daget », sur 4500 kilomètres de route, était achevée.

L'odyssée de ce bateau ne s'est pas limitée à la traversée du Sahara, il y a eu la mise à l'eau, tour de force que nous devons à M. Fauré et l'utilisation de cet engin. Il y a donc une suite...