

Photo TROUBAT

## "LE BATEAU" ODYSSEE D'UN NAVIRE DE RECHERCHE A TRAVERS LE SAHARA (VERS LE LAC TCHAD)

■ par Jean-Jacques TROUBAT, ORSTOM\*

\* Extrait d'un ouvrage à paraître aux Editions de l'ORSTOM :  
"20 000 lieux sous les mers. La Marine ORSTOM"

souvenirs recueillis par Patrice ROEDERER

**L**

Le 31 mars 1969, les habitants d'Alger, la presse et la télévision locales assistaient au départ d'un camion semi-remorque 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 qu'il était devenu sur la longue route qu'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, en l'occurrence N'Guigmi, 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 et elle se termina de façon aussi inattendue que prématurée. C'est toute cette odyssee 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 le 1er décembre 1942 à Dakar, il avait passé toute sa jeunesse au Sénégal. Polyvalent, mécanicien, conducteur de poids lourds, pilote d'avion et de bateau, J.J. Troubat 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.

Qu'il me soit permis de leur rendre hommage en la personne de J.J. Troubat

*qui incarne parfaitement les qualités que l'on exige d'eux sur le terrain : débrouillardise, compétence, efficacité, modestie. Toujours en première ligne, souvent seuls pour faire face à de lourdes responsabilités tout en sachant qu'ils n'en retireront aucun avantage, certains ont même payé de leur vie leur dévouement au service de la Science et de la Coopération avec les pays insuffisamment développés. Aveugle et capricieuse comme la Fortune de l'Antiquité, l'Aventure des Temps modernes frappe parfois à la porte de ceux qui ne l'attendaient pas. Mais, laissons maintenant la plume à J.J. Troubat pour nous faire le récit des ses aventures.*

Jacques Daget

## I - LA TRAVERSEE 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 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). Etablir des relations avec l'Afrique équatoriale étaient en effet l'un des buts de la Société Algérienne des Transports Tropicaux. 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 char-

gée 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 l'étude de la cuvette et du lac et réussissant des spécialités 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 km<sup>2</sup> à l'époque). 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 fait 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".

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 3,50 à 4,50 m. On verra plus loin que ce petit mètre supplémentaire devait 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 1650 milles marins et un poids de 52 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 susceptibles d'être chargés sur des camions normaux ou même sur 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 à zéro et envisager rapidement d'autres solutions; il faut 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 LYBIE

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 Lybie 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 excluèrent 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 3,50 m, ce qui aurait obligé à démonter les caissons.

#### TRANSPORT À PARTIR DE LAGOS.

La 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 9,80 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 rupture de charge.

#### 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 3,50 mètres. Il y avait toujours le problème des dimensions et en plus c'était 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 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 impatientes 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 Fort-Lamy de désigner le plus rapidement possi-

ble 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 avancé 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.

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

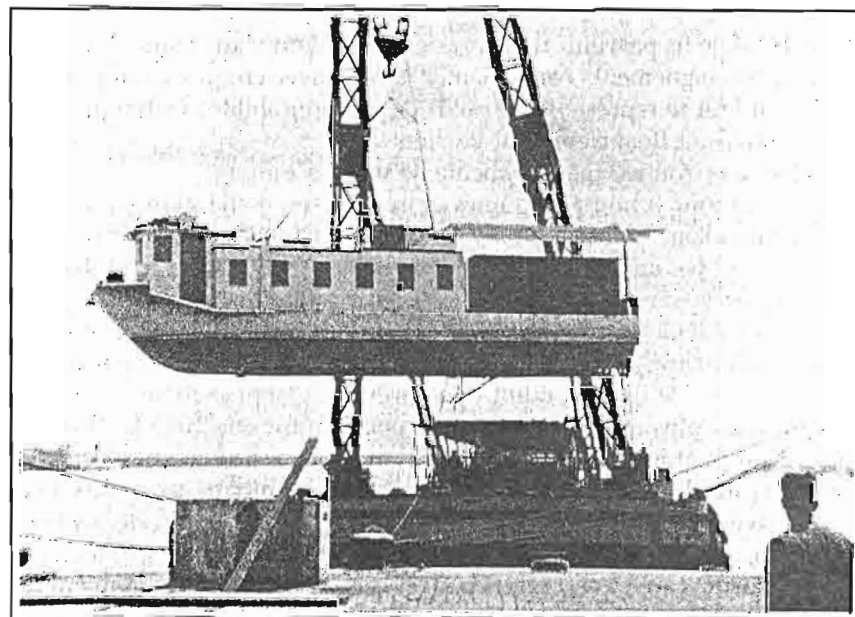


Photo TROUBAT

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 entraînaient des frais qui n'avaient pas été prévus dans l'étude du marché.

Pour la petite histoire, nous allons raconter en détail le déroulement du convoyage 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".

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 donnai 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 de 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



Photo TKOUBAT

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 fallu 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 coeur, 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 stoppé 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 cm<sup>3</sup> 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 cinq 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

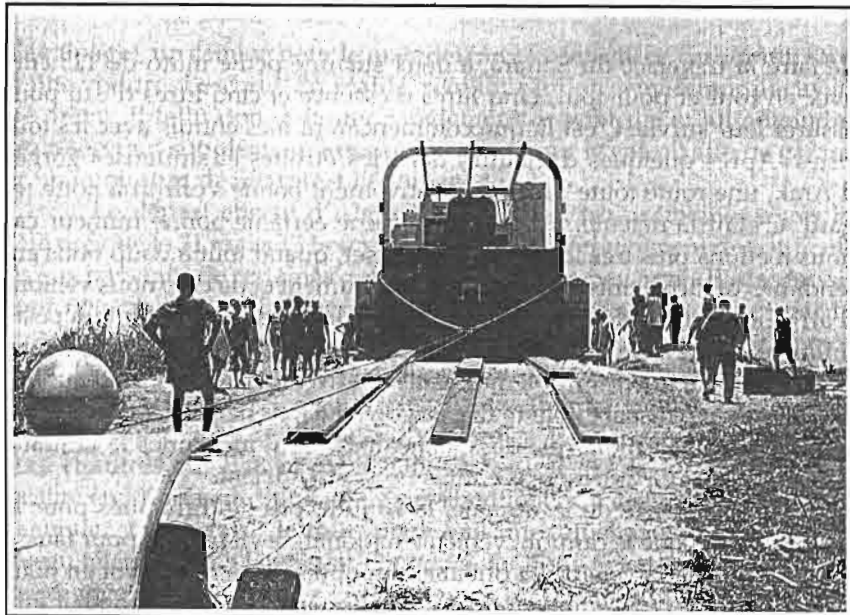


Photo TROUBAT

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 trou-

vait 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 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. 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 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 consul de France avec une convocation. Après un échange de politesse, on m'annonça que le consul me demandait des nouvelles d'un certain mon-

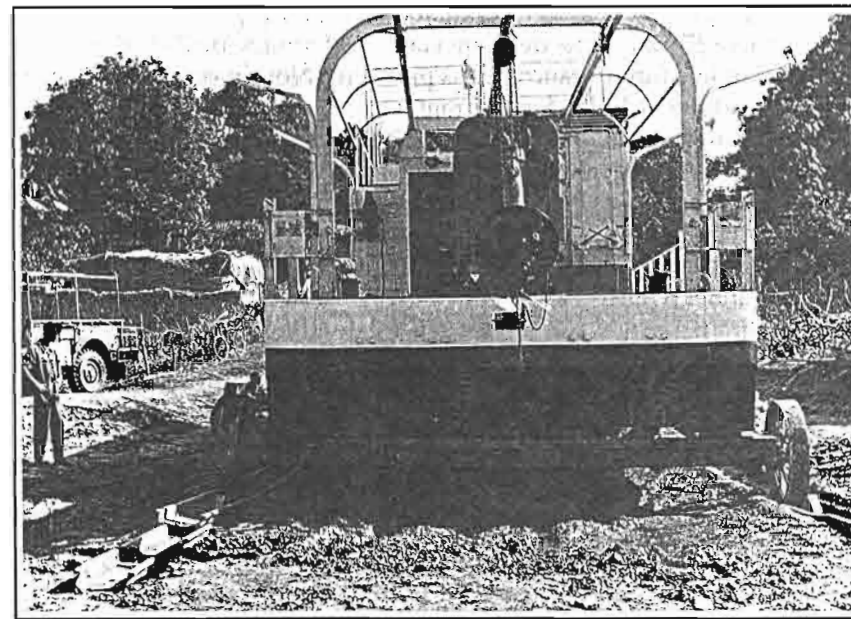


Photo TROUBAT

sieur 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 petit 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, 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'inquiétai 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 et de manèges de pelles. Le troisième jour au matin, le convoi était finalement bloqué entre deux montagnes de sables. 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 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 réu-

nion 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 ne m'attendais cependant pas à recevoir l'ordre de réussir sans aucun moyen. Je décidai alors d'appliquer la seule tactique possible, en utilisant les moyens du bord : manoeuvres, 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-Mainé 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.

## II - MISE A L'EAU ET PREMIER VOYAGE

Dès l'arrivée du convoi à N'Guigmi, j'avais prévenu Fort-Lamy. Le 14 juillet, MM. Audry, Dejoux, Faure, Jouanny et le commissaire aux avaries arrivèrent par avion de la capitale tchadienne. Après l'expertise

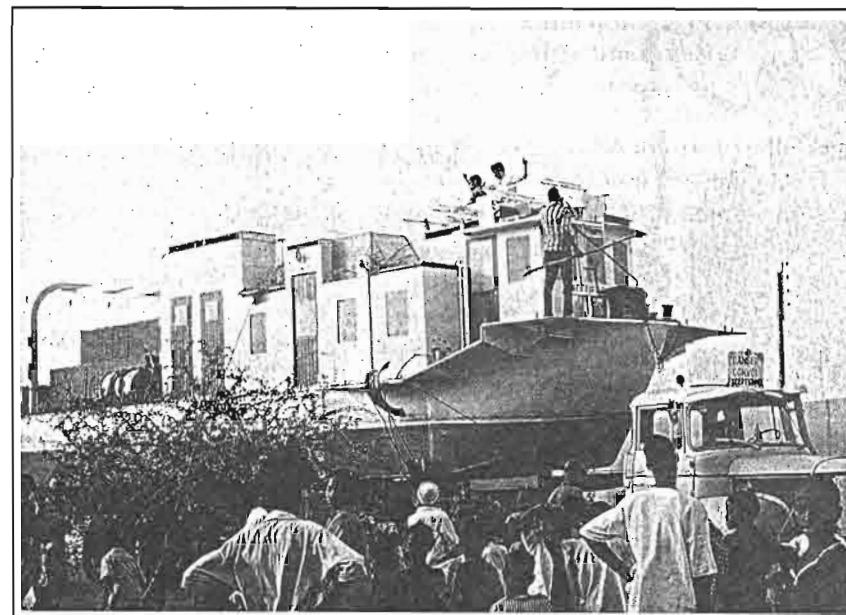


Photo TROUBAT



des dégâts occasionnés au cours du voyage - déformation du bordé de fond, petites déchirures aux angles du tableau arrière dues au râpage des élingues de fixation, arrachement des supports des feux lors du passage entre les arbres, peinture de coque enlevée par frottement le long des arbres et arbustes, décollement à l'intérieur de l'habillage en Formica imitation bois consécutif à la chaleur - Faure put entamer les préparatifs de déchargement et de mise à l'eau. Il fallut d'abord enlever toutes les protections prévues pour le voyage, le plus dur étant de dessouder les pattes de fixations reliant le bateau à la remorque (précautions prises au départ).

De mon côté, profitant du retour par avion sur Fort-Lamy de tout ce beau monde venu nous accueillir, et avec l'accord de M. Audry, je partis passer quelques jours auprès de ma famille car le régime oignons, dattes, patates m'avait fait perdre au moins une dizaine de kilos : je n'en accusais plus que 66 sur la balance.

Mais revenons au déchargement, véritable tour de force à l'actif de Faure. 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 en effet de creuser un immense trou à 25 mètres du bord, d'une profondeur de 1,80 mètre et d'une longueur correspondant au moins à la longueur du convoi c'est à dire 35 mètres (longueur du convoi plus pente d'accès), de façon à ramener le bateau au niveau du sol, le halage devant se faire avec un véhicule muni

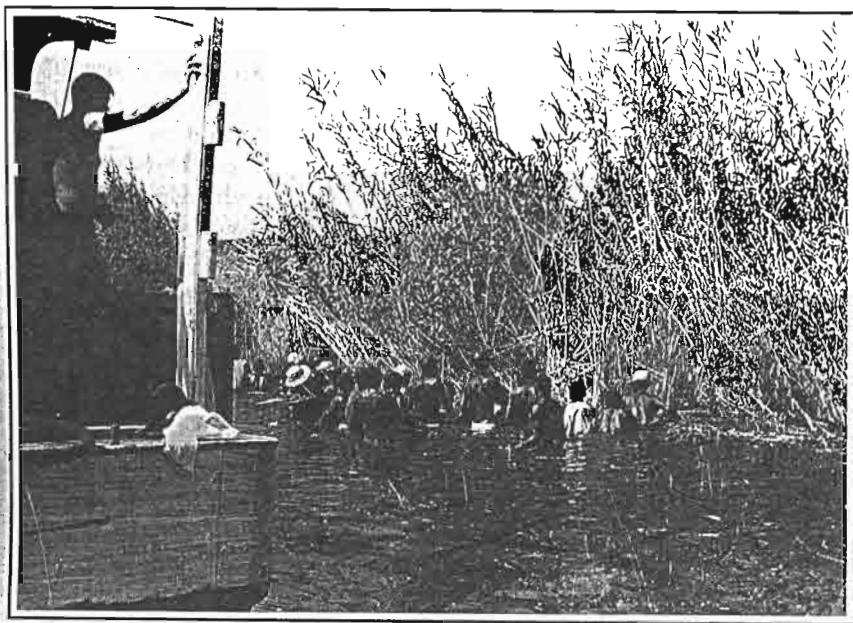


Photo TROUBAT

d'un treuil mouflé. De plus, pour faciliter l'opération, il était prévu un plan incliné renforcé de palplanches et d'un chemin de rouleaux constitué de tubes de deux pouces de diamètre remplis de sable pour éviter l'écrasement. Les travaux de terrassement furent entrepris le matin du 28 juin, après avoir embauché une première équipe de trente manoeuvres. Au soir de cette même journée, le débroussaillage des abords du lac et la délimitation du trou étaient terminés. Pour arriver à bout des travaux de terrassement, il fallut doubler le nombre de manoeuvres. Les opérations de creusement commencèrent le deuxième jour et, en fin de journée, le trou avait une profondeur de 1,20 mètre. Ne pouvant creuser plus profond à cause des infiltrations d'eau, il fallut compenser les 60 centimètres manquants en rehaussant le plan incliné avec la terre retirée du trou.

Tous les préparatifs pour le déchargement étaient terminés le soir du 29 juin. Il convient de souligner que c'est ce même soir, aux environs de minuit, que j'avais annoncé à Faure que le bateau avait de fortes chances de prendre racine entre Zinder et N'Guigmi. Ainsi qu'il a été dit plus haut, à cette annonce, tout le monde avait replié bagage et Faure était reparti pour Fort-Lamy le 1er juillet en laissant le gros matériel sur place.

Le 11 juillet, le convoi arriva à N'Guigmi après 41 jours de route. L'annonce de cette nouvelle provoqua un branle-bas de combat à Fort-Lamy. Trois jours après, le 14 juillet, tout le monde était au rendez-vous; congratulations, contrôle des avaries, petites mondanités se succédèrent. Dans l'après-midi, le camion s'embarqua dans la fosse jusqu'aux essieux. Pour l'en sortir, il fallut l'aide de trente manoeuvres avec leurs pelles.

Le 15 juillet à 11 heures, le halage commença. Les premiers essais furent négatifs, à cause du mauvais ancrage du camion chargé de tirer. Il faut préciser qu'il était nécessaire de soulever le bateau pour aider au halage, et ce levage fut très laborieux faute de moyens suffisamment puissants. Nous ne disposions que d'un cric forestier et d'un cric hydraulique. Après avoir amélioré le système d'ancrage du camion chargé de tirer, de l'avoir positionné dans l'axe de traction, puis fixé dans l'eau avec l'avant émergé et un mouflage plus important, le déplacement du bateau put commencer avec efficacité. En même temps, on profita de l'espace libre entre la remorque et le bord pour repeindre les oeuvres 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 était entièrement posé sur son slip, mais à cause de son poids et de la déformation du dispositif sur le plan incliné, le halage devint alors encore plus difficile. Il fallut l'aide d'un second camion pour compléter l'effort de traction en poussant. En tout dernier ressort, ce sont les manoeuvres qui durent intervenir. Le bateau fut enfin dans son élément, tout le monde poussa un cri de soulagement. Toute l'équipe pensait alors que les épreuves étaient

terminées; c'était compter sans les caprices de la météorologie tchadienne.

Quelques heures après la mise à l'eau et une fois les manoeuvres renvoyés, un vent violent venant du sud-est se leva et souffla avec force. Une île flottante de papyrus fit son apparition à l'entrée de la rade; poussée par le vent, elle alla s'installer à l'endroit même du chantier, coinçant notre pauvre bateau contre la rive. Sans perdre de temps, et non sans une légère angoisse, avec l'aide des rares personnes restées sur place, nous tentâmes de le dégager. Le bateau, impuissant, n'avait aucun moyen de manoeuvre, sans système de propulsion n'étant pas encore en place. Vu le poids et le volume de l'île à déplacer, le résultat de nos efforts fut nul. Fatigués, à la tombée de la nuit, nous dûmes abandonner, et remettre l'opération au lendemain, en espérant avec l'appui de ferventes prières que le vent tournerait dans la nuit, lui seul pouvant déplacer l'île flottante de papyrus...

Au petit matin, une agréable surprise nous attendait. L'île avait disparue, ce qui 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. A 18 heures ce même jour il était fin prêt à appareiller. Dans la nuit du 18, à 2 heures du matin, le vent se leva et en quelques minutes il devint très violent et prit pour cible le "Jacques Daget". Faure se leva et vérifia l'ancrage. Notre embarcation était malmenée et chassait sur ses amarres. 2 heures 30, le vent redoubla de violence, suivi par une forte pluie; le "Jacques Daget" ne tint plus, il ripa sur son ancre, prit le vent et le voilà parti 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. Par mesure de précaution, il décida de doubler toutes les amarres. Le vent faiblit et il n'y eut pas d'autres incidents à signaler pour le reste de la nuit.

Le même phénomène se reproduisit dans la journée: Le vent ramena à l'entrée de la rade de petits îlots de papyrus qui finirent par boucher la passe, rendant l'accès aux eaux libres très difficiles. Dans l'immédiat, Faure avait d'autres soucis. Il devait faire les tests d'étanchéité, effectuer les pleins gaz-oil et d'eau, faire les essais du système de remplissage des ballasts, mettre en route le groupe électrogène et, sur le petit plan d'eau qui reste libre, faire les essais de navigabilité.

Le vendredi 19 juillet, nous reçûmes à Fort-Lamy un message de Faure nous annonçant que le bateau était dans son élément, prêt à appareiller. M. Audry et moi-même repartîmes pour N'Guigmi le 21 juillet. Dès notre arrivée, M. Audry se rendit auprès du préfet et en profita pour proposer une petite manifestation en l'honneur du "Jacques Daget". Tous les notables y furent cordialement invités pour les remercier du soutien qu'ils avaient apporté à Faure lors de la mise à l'eau du bateau. Une visite

de celui-ci avait été prévue ainsi qu'une petite sortie en face de N'Guigmi. Or le 20 juillet, la situation en ce qui concerne le vent et les îles flottantes n'avait fait qu'empirer. Une barrière de végétation d'une trentaine de mètres d'épaisseur s'était installée entre le bateau et les eaux libres, rendant l'accès de celles-ci très difficile. A notre arrivée le 21 juillet, un vrai jardin fleuri entourait le "Jacques Daget".

La journée du 22 juillet fut consacrée à la prise en main du bateau, au nettoyage et aux derniers préparatifs avant la grande traversée. Le mercredi 23 juillet au matin, le moment du départ arriva enfin. Tout était prêt, nous avons embarqué les bagages, le carburant, des provisions etc. L'équipage était au complet, avec le "capita" chargé de nous servir de guide pour la partie lacustre, notre jeune instituteur et moi-même faisant office de maître à bord. En bon navigateur nous avons établi une route à suivre qui devait nous permettre d'arriver à l'embouchure du fleuve Chari, en tenant compte des aléas inévitables sur un tel parcours. D'après les renseignements recueillis, nous ne devons rencontrer que papyrus et roseaux impraticables. Il faut souligner que de mon côté, ne connaissant pas le lac et surtout après ce que j'avais vu concernant les îles flottantes et le vent, j'avais une certaine angoisse en entreprenant ce voyage.

Après quelques minutes de marche à un régime de rodage de 1 000 tours/minute, nous arrivâmes à l'entrée des eaux libres. La stabilité de notre embarcation fut mise à l'épreuve par une petite houle et un vent debout. Nous constatâmes alors avec soulagement que les eaux de la partie nord du lac étaient entièrement libres, magnifiquement libres, presque d'un bleu méditerranéen ce qui me rendit optimiste quant à la suite du voyage. Nous croisâmes quelques îlots de papyrus dérivant ça et là. La côte que l'on apercevait à l'horizon sur notre gauche, semblait être une plage s'étendant à perte de vue. Le cap 135 suivi passait au large, pour des raisons de sécurité, les fonds étant douteux. Il était difficile de se rendre compte des détails de cette rive, les amers étant rares et notre position imprécise. Il faut dire que les équipements de navigation étaient plutôt légers, il n'y avait qu'un compas de bord. Ce que nous pouvions voir à tribord était une étendue d'eau sans limite.

Au soir, après une navigation sans histoire, nous décidâmes de mouiller en eau libre par précaution, à cause des hauts fonds supposés proches de la côte. En réalité, nous ne connaissions pas notre position. Notre première soirée sur le lac fut féérique. C'est au milieu de la nuit que tout se gâta. Aux environs de minuit le vent se leva avec force provoquant une très forte houle avec des creux de plus de 50 cm. Notre pauvre coque de noix à fond plat fut malmenée. Ne sachant que faire de nuit et au milieu de cette immensité vide de tout abri, dans un même élan, nous nous réfugiâmes tous à la timonerie en agrippant avec inquiétude l'énorme volant sans perdre de vue notre mouillage. Au petit matin, nous avons

dérivé, nous étions à quelques encablures des côtes, à la limite des hauts fonds. Après sondage nous n'avions que quelques centimètres d'eau sous la coque. C'est avec prudence que nous mîmes en route : 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 le cap sud-est sans trop perdre de vue la rive, afin de nous rassurer. C'est seulement en fin d'après-midi que nous commençâmes à apercevoir quelques îles qui nous annonçaient l'approche de la grande Barrière, succession d'îles et d'îlots alignés suivant un axe est-ouest, partageant le lac en deux grandes zones. L'épaisseur de cette barrière 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. A l'entrée de la Grande Barrière, notre "capita" nous conseilla de stopper avant la nuit de façon à nous mettre à l'abri sous le vent d'une île. Selon notre guide il y avait des risques à se hasarder de nuit dans cette zone. Nous mouillâmes sous la protection d'une île, dans un silence magnifique à peine troublé par des milliers d'insectes.

Le 25 juillet, nous nous levâmes aux premières lueurs du jour, comme nous en avions pris l'habitude depuis notre départ. Après inspection nous appareillâmes et mîmes cap au 140 sur une chaîne d'îles. Ayant repéré une trouée, après quelques minutes nous nous engageâmes dans une passe, serrant sur tribord la plus grande île en essayant de ne pas trop nous éloigner de notre cap. En sortant de ce premier chenal, nous entrâmes dans un second à peine visible au milieu d'un mur de roseaux. Nous ne rencontrâmes aucune difficulté de navigation, si ce n'est que la route suivie était assez tourmentée. Elle finit par déboucher dans un grand bassin et nous pensâmes tout de suite être sortis de cette barrière de végétation. Or voilà que le bassin se rétrécit et parut même fermé devant nous.

Après 1 ou 2 kilomètres, on distingua un chenal orienté au 120. Selon notre "capita" la route était bonne, mais il était préférable de tirer sur la côte tchadienne près de laquelle les fonds sont plus francs.

Après 6 heures de changements de cap, nous aperçûmes les eaux libres du sud. L'eau était moins belle, plus chargée en particules argileuses. Nous affichâmes un cap plein sud en estimant arriver à l'entrée du Chari à la tombée de la nuit. A 19 heures, nous mouillâmes à l'abri d'une grande île, face au delta du Chari. Ainsi se terminait notre première traversée du lac Tchad, couronnée par des congratulations et un souper plus copieux que les soirs précédents. Les anicroches au départ de N'Guigmi nous avaient rendus prudents quand à l'estimation de la durée totale du voyage jusqu'à Fort-Lamy...

Le 26 juillet, l'aube était magnifique, la lumière superbe. Tout était

recouvert d'humidité à cause de la brume de la nuit. Nous appareillâmes dès le lever du soleil. Grâce à une bonne connaissance des passes de la part du "capita" et à la maniabilité du bateau, nous entrâmes dans le delta sans accroc, malgré un niveau d'eau très bas en certains endroits. La technique d'utilisation des ballasts ne fut pas très utile, je dirais même qu'elle faillit nous causer des ennuis. Nous venions de toucher un banc de sable.

Au moment de vider les ballasts pour diminuer le tirant d'eau, la pompe de vidange nous lâcha et il fallut faire appel à la puissance du moteur, surtout à son système de propulsion.

Une fois dans le bras principal, nous remontâmes le fleuve jusqu'à Djimtilo, joli petit port sur la rive tchadienne et premier contact avec la terre ferme après 4 jours de navigation.

Nous mîmes à profit la journée du 27 juillet pour nous détendre et réparer les avaries survenues au cours de cette traversée (mauvais fonctionnement de la pompe Guinard et de l'embrayage du groupe moteur). Le 28 au petit matin nous quittâmes notre mouillage pour une autre escale en laissant derrière nous un beau sillage sur un fleuve d'huile. Nous passâmes notre temps à briquer et préparer le "Jacques Daget" en vue de son arrivée à Fort-Lamy. A quelques kilomètres du but, nous talonnâmes sérieusement, le bateau s'échouant presque sur un banc de sable. Quelques minutes suffirent pour tout remettre en ordre. Cet exploit on le doit encore à la puissance et à la bonne maniabilité du "Jacques Daget"...

Au terme d'un voyage de 54 jours après notre départ d'Alger, le 29 juillet 1969, nous amarrions le "Jacques Daget", 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.

Au terme de ce périple, je peux dire que, si nous n'avions pas eu sur le tronçon Agadez-N'Guigmi l'accueil et l'appui efficaces de la part de grands organismes et sociétés comme l'OCLALAV et la SCOA, sans compter l'aide tout aussi efficace des différentes autorités administratives et des différents services vers lesquels nous nous étions tournés au cours de notre voyage, spécialement dans sa phase finale la plus délicate, ce n'est pas 54 jours qu'aurait duré notre périple, mais 6 mois. En connaissance des faits, le directeur de Centre de Fort-Lamy, par courrier du 22 août 1969, tint à remercier personnellement tous ceux qui avaient collaboré au succès de notre entreprise et à leur expliquer le rôle qu'allait jouer ce bateau-laboratoire sur le lac.

Deux ou trois jours avant l'arrivée du "Jacques Daget" à Fort-Lamy, à l'occasion d'un entretien avec l'ambassadeur de France, le directeur du Centre avait souligné l'importance que l'ORSTOM attachait à cet événement : l'arrivée du premier navire à être construit pour servir dans les eaux intérieures africaines, ce qui allait placer la République du Tchad

dans une situation privilégiée pour l'étude du lac, aucune des autres nations riveraines ne pouvant se targuer de posséder un tel engin.

## REMERCIEMENTS

Ces quelques mots ne suffiront... ni à exprimer ici ma gratitude à Mr AUDRY chef de centre à Fort-Lamy en 1969 et Mr C.DEJOUX chef du labo d'Hydrobiologie à la même époque, ni à rendre compte de l'aide qu'ils m'ont apportée durant toutes les phases de ce périple. C'est grâce à leur soutien dans les moments difficiles que j'ai pu continuer.

Tout le mérite d'une des phases les plus critiques, la mise à l'eau du bateau à N'Guigmi, revient à Mr F. FAURE responsable des services généraux à Fort-Lamy à cette époque. Sans son concours et sa compétence il n'y aura pas eu de suite à ce périple. Je le remercie vivement en tant qu'ami et collègue de travail, pour sa coopération et collaboration qui m'ont aidé tout au long de cette épreuve et tout au long de mon séjour à Fort-Lamy.

Je remercie infiniment Mr. DAGET, Inspecteur Général de Recherches à l'ORSTOM qui m'a encouragé à écrire cette histoire et accepté de relire le travail et en corriger les épreuves.

Que Mme Y. PONCET et Mr J.R. DURAND trouvent ici l'expression de ma vive reconnaissance pour l'aide qu'ils m'ont apportée dans l'achèvement de ce travail.\* J'associe à ces remerciements l'ensemble des chercheurs et techniciens qui m'ont témoigné leur sympathie et leur dévouement au cour des missions faites avec le bateau.



Photo TKOLIBAT



INSTITUT EUROPEEN DU PACIFIQUE

L'INSTITUT EUROPEEN DU PACIFIQUE DIFFUSE TOUS LES QUINZE JOURS

UNE REVUE DE PRESSE QUOTIDIENNE

"PACIFIQUE INFO-QUOTIDIEN"

+

DOSSIER  
SPECIAL

comportant

des éditoriaux des principaux membres de l'Association, deux pages par jour de nouvelles significatives sur les différentes parties du Pacifique et, le dimanche, des suppléments consacrés aux nouvelles de nos membres (activités, articles, etc... - 2 pages), à des informations générales et à des informations pratiques (2 pages), à une utile bibliographie et à un sommaire des revues (2 pages).

L'abonnement annuel pour 1995 est fixé à 3 500 Frs (1) et vaudra automatiquement adhésion à l'INSTITUT EUROPEEN DU PACIFIQUE, en l'absence d'avis contraire.

Les abonnements peuvent être souscrits auprès de M. G. ORDONNAUD - 102, rue de Lourmel - 75015 PARIS.

(Chèque libellé à l'ordre de l'Institut Européen du Pacifique)

### ATTENTION

Formule nouvelle

- adhésion 1 an/abonnement 3 mois = 1 000,00 Frs
- adhésion 1 an/abonnement 6 mois = 1 900,00 Frs

(1) Sans changement par rapport aux années précédentes.

Reproduction interdite - Directeur de la publication : Georges ORDONNAUD - 102, rue de Lourmel - 75015 PARIS  
Tél. 45.77.92.48 - FAX. 45.77.59.15

# INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

### Président d'honneur

M. Jean MORIN, Ancien Secrétaire Général de la Marine marchande.

### Président

M. Alain GRILL, Ingénieur général de l'Armement (2S)

### Vice-Présidents

MM. Bernard DUJARDIN, Contrôleur d'Etat  
Raymond SIMONNET, Administrateur général (CR) des Affaires Maritimes, Conseiller spécial à la Commission de l'Union européenne.  
Amiral Jean-Noël TURCAT, Président de l'Association des anciens élèves de l'Ecole navale.

### Secrétaire général Honoraire

M. Pierre VIDAL, ancien Président du Groupe Information Mer de l'AOVC (Association des Anciens officiers de Vaisseau)

### Secrétaire général

M. Régis MENU, Ingénieur d'études à l'ORSTOM.

### Trésorier

M. Roland LAVENANT, Industriel

### Secrétaire général adjoint

M. Daniel BOURNAZAC, Directeur de la communication du CCAF

### Administrateurs

MM. Alain AUGER, Géographe à l'ORSTOM.  
Edouard BERLET, Délégué général du CCAF.  
Pierre BLANC, Président d'honneur du Bureau Véritas  
René BRUE, Membre du Conseil économique et social de Provence - Alpes - Côte d'Azur  
Jean CHAPON, ancien Secrétaire Général de la Marine Marchande, Président du Conseil National des Usagers du Transport.  
Jacques CHAUVEAU, Président de l'AMERAMI, Vice-président de l'Association de préfiguration d'une Fondation du patrimoine maritime.  
Pierre GERLIER, ancien Vice-Président du Laboratoire Central d'Hydraulique de France  
Jean LE BOT, Directeur du Port de Lorient.  
Amiral Yves LEENHARDT, Ancien Chef d'Etat-major de la Marine nationale  
Gilbert MASSAC, Vice-Président de l'Association technique maritime et aéronautique.  
Jean-Claude MENU, Ancien membre de section au Conseil économique et social.  
Amiral Michel MERVEILLEUX du VIGNAUX, Président de la Société nationale de sauvetage en mer  
Guy PAICHEREAU, Ancien directeur du lamanage du Port de Nantes.  
Jacques PAROT, Capitaine de Frégate (H).  
Alain PARRES, Président du Comité central des pêches maritimes.  
Francis PISOT, AGEMA (Association des Ecoles Maritimes et Aquacoles)  
Antoine RUFENACHT, Ancien ministre, Président de l'Association nationale  
Hervé STALLA-BOURDILLON, Président du Comité marseillais des arm  
Fabrice THEOBALD, Délégué Général de la Chambre Syndicale des Cons  
Jean-Daniel TROYAT, Président de la Confédération européenne des Associations de  
Francis VALLAT, Président de SOFLUMAR.  
André VIGARIE, Professeur émérite de l'Université de Nantes.

## SOMMAIRE

3<sup>e</sup> TRIM. 1996

13

## EDITORIAL

par Alain GRILL Ingénieur Général de l'Armement (2S), Président de l'Institut Français de la Mer..... 3

## POLITIQUE DE LA MER

■ **Maintenir le poids de la pêche française dans l'Union européenne** par Philippe VASSEUR, Ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation..... 5

## ECONOMIE MARITIME TRANSPORTS

■ **Chronique du cabotage communautaire** par le Pr André VIGARIE, de l'Académie de marine..... 11

■ **Dialogue entre armateurs et chargeurs français : vers un nouvel aggrornamento** par Edouard BERLET..... 19

## LIAISON RHIN-RHONE

### ■ Point de vue :

La technostructure et le canal par Marc SCHREIBER..... 25

Documents 1 . La Liaison Rhin-Rhône : une infrastructure pour un grand axe par Marc SCHREIBER ..... 27

Documents 2 . Pour l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône - Motion du Conseil économique et social de la Région Provence-Alpes-Côte d'azur - Explications de vote de René BRUE administrateur de l'IFM..... 32

Documents 3 . Note à l'attention de l'assemblée générale de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle concernant la liaison Rhin-Rhône et l'axe centre Europe-Arc atlantique, par Jean-Claude MENU administrateur de l'IFM..... 36

## HISTOIRE

■ **"Le bateau" - Odyssée d'un navire de recherche à travers le Sahara vers le Lac Tchad** par Jean-Jacques TROUBAT, Orstom.. 39

## CULTURE ET PATRIMOINE MARITIMES

n° 443