

Du chameau au camion ou l'évolution des techniques de transport et de renseignement militaires et économiques au Sahara occidental, de 1902 à 1960

Daha Chérif BA ⁽¹⁾

Introduction

Le Sahara, dans les mentalités populaires aussi fantasques qu'exotiques, a toujours été dépeint comme une terre morne, dangereuse et farouche, durablement frappée par une malédiction éternelle. Mais, à la place de cette zone de mort et d'inanition, d'aridité désertique, d'âpreté climatique et météorologique, de ce « bled mezloutha », le pays pauvre, nu et déshérité, le Sahara n'est cependant pas une terre totalement infertile. Dans les plis des dunes où cheminent, théories sombres sur le sable clair, les caravanes des marchands, les eaux de pluie se sont rassemblées et entretiennent d'excellents pâturages pour les chameaux. La chute tragique du guide Libyen, le reflux des groupes Touaregs vers le sud, la présence des combattants d'Aqmi (Al Qa'ida au Maghreb islamique) et ceux du Mujao, la déclaration d'indépendance de l'Azawad, ont remis les forces armées françaises, maliennes et africaines au-devant de la scène militaire internationale. Confrontées aux multiples défis que leur imposent ces forces hostiles, les armées coalisées endurent les moments vécus, jadis, par les troupes coloniales dans le désert, face à l'ennemi quasi volatile et imprenable. Nous savons que les guerres de conquête coloniales firent de cet espace un enjeu géostratégique entre le Maghreb et l'Afrique occidentale française. À l'heure où l'État malien est menacé dans ses fondamentaux démocratiques par un putsch militaire, il n'est pas inutile de revisiter la civilisation des populations oasiennes, les défis du mouvement, du convoi, du ravitaillement dans les espaces désertiques. Si l'automobile d'abord et l'avion ensuite, mettent très rapidement les déserts à portée de main aux visiteurs touristes, aux troupes militaires aéroportées modernes, ce fut autrement pénible pour les

(1) Université Cheikh Anta Diop, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Département d'histoire, Dakar, Sénégal.

premières compagnies méharistes sahariennes au moment de la pacification, de la conquête des tribus rebelles et insoumises. Dans le cadre des opérations dans l'Anti-Atlas et sur les confins algéro-marocains-mauritaniens, la motorisation au Sahara marque un tournant important dans la modernisation des armées du désert. L'interrogatoire de l'histoire des guerres coloniales nous aide à jeter un éclairage sur les conditions de déplacement, de ravitaillement des troupes coloniales de 1902, date de la signature du décret portant création des « compagnies sahariennes du Tidikelt, du Touat et du Gourara » aux années 1960.

Notre contribution s'intéresse, d'abord, aux premières colonnes d'exploration et de reconnaissance menées en direction des oasis sahariennes. Ensuite, elle se penche sur la motorisation au Sahara qui permit aux Français de pacifier les dernières zones encore inviolées du Sahara et de réduire les résistances locales. Enfin, elle étudie la phase des grandes missions commerciales.

Les premières expéditions à travers les espaces et les oasis du Sahara

Les toutes premières expéditions françaises à travers le Sahara ne furent en vérité que des raids, des traversées assez rapides. Vinrent ensuite le temps des reconnaissances militaires, véritables flancs-gardes destinées à assurer la protection et la sécurité des Français au Soudan occidental. Enfin, les grandes liaisons confirmaient et consacraient la pacification imposée aux populations oasiennes. Au demeurant, ces trois grandes étapes, les traversées, les flancs-gardes, les liaisons, mirent à l'épreuve des hommes qui ont pris le courage de s'aventurer dans cet espace imprévisible. Les voyageurs devaient absolument être expérimentés, endurants et dotés d'une technique à toutes les épreuves.

Le premier d'entre eux fut René Caillié en 1828. L'homme subit et endura les affres du désert. Léopold Panet, en 1851, à partir de Saint-Louis et se passant pour un chrétien converti à la religion musulmane, atteint Mogador par Chinguetti. Bou-el-Mogdad, assesseur du Qadi de Saint-Louis, traversa en 1861 le Sahara occidental et par la Seguiet el Hamra et l'Oued Noun parvint à Mogador, Tanger puis Alger avant de se rendre à La Mecque. Camille Douls, sous les traits d'un musulman, en 1877, réussit à traverser la Mauritanie du Nord après s'être fait débarquer sur la

côte du Rio de Oro. Son voyage peut être pris comme une prouesse physique, sportive. Monteil, par le Sahara oriental, atteignit Tripoli à partir de Nguigmi. Enfin, en 1898-1900, la mission Foureau-Lamy, alliant les caractéristiques d'un raid de reconnaissance et une mission de liaison entre l'Afrique du Nord et l'Afrique centrale, marcha sur le lac Tchad. Leur mission, placée sous le patronage des Ministères de l'Instruction publique et des Colonies, bénéficia d'un financement très conséquent : l'État français mit sur la table une subvention de 300 000 francs et elle reçut la somme de 250 000 francs, un legs de Renoult des Orgeries. Un convoi de 1 000 chameaux transportait, entre autres, des vivres pour plus d'une année et une réserve de munitions considérables. A Agadès, Lamy fut assez mal accueilli, car le Sultan et les notables refusèrent de lui fournir des animaux pour renforcer le convoi. Égaré par ses guides, il attendra dans Agadès pendant plusieurs mois avant d'être sauvé par le chef de poste de Zinder qui lui envoya 200 chameaux¹.

C'est grâce aux chameaux, véritables vaisseaux du désert, mais très délicats à entretenir, que ces voyages ont pu être réalisés. Par ailleurs, le chameau appartient à une région ; il ne vit très bien et ne prospère que dans celle-ci ; le sortir de son pays d'origine, le changer de pâturage et de climat lui est le plus souvent préjudiciable. Il y a des chameaux de montagne, de plaine, des chameaux sahéliens et sahariens qui doivent toujours rester dans leur région d'origine ou dans une région équivalente. Le sel est le complément du pâturage. Les abreuvoirs doivent être fréquents. Ils doivent se faire à espace variable, suivant les saisons, le travail et le pâturage. Les chameaux des Bérabiches de l'Azaouad sont entraînés depuis des générations à boire rarement².

En Algérie, les autorités coloniales se souciaient de la situation du cheptel camelin dans la mesure où, en plus de la rareté des pâturages, les maladies et les épizooties étaient le lot quotidien des chameaux. Par exemple, dans les années 1914-1915, le cheptel camelin fut très éprouvé et il s'en était suivi une

¹ Cpt Chailly (1953), *Les grandes missions françaises en Afrique occidentale*, Dakar, IFAN, Initiations africaines, p. 103-107.

² Cdt. Rottier et Lt. Domergue (1931), « Le détachement d'Infanterie montée à chameau au Sahara soudanais », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale Française*, n° 8, janvier, p. 33-44.

diminution sensible du cheptel recensé. Dans la plupart des circonscriptions, les animaux eurent à souffrir de la pénurie de pâturages. Une épizootie de trypanosomiase, provoquée par le taon (debab), s'était déclarée à la fin de 1914 et s'était prolongée en 1915 dans les troupeaux de chameaux des Béni-Abbès. Dans l'Erg, une autre maladie, dont le caractère tardait à être connu, décima les chameaux. Pris au pâturage, les animaux mouraient le premier ou deuxième jour de route ; d'autres, en bon état apparent, tombaient subitement au pâturage même. Cette maladie décimait localement l'Erg. Les nombreux animaux demandés depuis 1900 aux indigènes pour les convois militaires, l'emploi des chamelles pour les transports, étaient autant de causes qui avaient provoqué la diminution du cheptel. D'autre part, la charge de l'impôt (zekkat) (4 francs par tête), à laquelle s'ajoutait le paiement de quatre journées de prestations, obligeaient l'indigène à payer de 8 à 10 francs par an et par tête de chameau et l'incitaient à vendre ses animaux dès qu'il ne peut plus en tirer un profit assez rémunérateur. C'est alors que la sortie des chameaux du territoire algérien, ainsi que celle des chevaux et mulets, fut prohibée par application du décret du 31 juillet 1914. En même temps, des primes d'encouragement à l'élevage du méhari, prélevées comme les années précédentes sur le budget des Territoires du Sud, furent distribuées aux indigènes se livrant à l'élevage et au dressage du méhari. Ces primes se sont élevées à la même somme de 6 800 francs en 1914 et en 1915³.

Le détachement d'infanterie montée à chameau au Sahara soudanais

Pour défendre leurs territoires soudanais riches et peuplés contre les incursions de pillards du Rio de Oro, de l'extrême sud Marocain et de la Tripolitaine, l'Afrique-Occidentale française et l'Afrique équatoriale entretiennent de l'Atlantique à la frontière égyptienne 13 groupes nomades, éléments d'infanterie montée à chameau, dont chacun comprend un nombre variable de sections de tirailleurs sénégalais, et un goum de nomades recrutés dans les tribus soumises dont l'effectif varie avec les régions de 15 à 60

³ Lutaud, M.-Ch. (1916), « Situation générale des Territoires du Sud de l'Algérie pendant les années 1914 et 1915 », Rapport d'ensemble. *Gouvernement général de l'Algérie*, Alger, Direction des Territoires du Sud, p. 64-66.

indigènes. Les goumiers connaissent parfaitement les besoins de leurs montures et, de ce fait, l'entretien de celles-ci ne donne que peu de soucis à l'officier commandant le groupe nomade. Rappelons qu'une reconnaissance méhariste ne consiste pas simplement à se rendre le jour convenu d'un point à un autre ; c'est aussi lever l'itinéraire parcouru, à faire l'étude politique, ethnographique, géographique, géologique, zoologique, botanique, des régions parcourues sans négliger les multiples devoirs d'un chef militaire en campagne, face à un ennemi imprévisible et insaisissable. La vie en peloton se menait sans cartes, sans poste radio, sans automobiles, moins encore d'avions. Seul avec un ou deux gradés français, dans un pays mal connu des indigènes (les Chaamba, principales recrues des compagnies sahariennes, ignoraient le Hoggar, les Ajjer, le Soudan et le Sahara occidental), le chef de peloton faisait une véritable incursion dans l'inconnu pour plusieurs mois⁴. Alors que dans une unité de cavalerie, l'officier commandant possède des notions très précises et codifiées sur les modalités de marche, d'hygiène, d'alimentation de son cheptel et trouve auprès du vétérinaire l'appui nécessaire et les conseils indispensables dans les cas de blessures ou de maladie, l'officier méhariste n'a généralement d'autres directives pour tous les détails d'entretien de ses chameaux que les consignes passées par son prédécesseur et les conseils parfois intéressés des indigènes nomades à son service, bergers ou goumiers. Il existe bien certains traités destinés aux officiers méharistes ; de tous, le plus complet est certes le guide de l'officier méhariste au Territoire militaire du Niger rédigé en 1910 par le capitaine Bouchez sous la direction du colonel Venel.

Les abreuvoirs ne devront pas être espacés au-delà des limites ordinaires ; ils auront lieu en hiver, tous les 6 jours, en été, tous les 3 jours, quand l'animal stationne dans des pâturages non salés, tous les deux jours dans des pâturages salés. Les heures de marche devront être choisies d'après la température. Les déplacements de nomadisation commandent une règle d'économie des animaux, qui doit être encore plus stricte. La nomadisation ayant pour but de refaire des animaux fatigués ou de maintenir en état ceux qui y sont déjà, le chef d'unité méhariste devra s'attacher

⁴ Soustelle, J. (1955), *Historique des compagnies méharistes 1902-1952*, Alger, Presses de l'Imprimerie officielle, p. 7-8.

à réduire au minimum les fatigues de son cheptel. Les déplacements en opération sont déclenchés pour s'opposer à une incursion ou pour poursuivre un rezzou ayant déjà fait des prises.

Le cheval et l'automobile dans les espaces désertiques

Les services que les chevaux rendent, écrivait le capitaine Mangin, payent largement le jour du combat, la peine prise pour les amener. Si chez les grands nomades, qui vivent loin des oasis et des marchés, les chevaux sont en très petit nombre, leur valeur est, à leurs yeux, considérable et il est surprenant que les forces coloniales méharistes en soient généralement dépourvues. Les Espagnols, ayant plus de facilité pour commencer l'extension de leur occupation par ce moyen, avaient envisagé de le mettre en action. Les autorités coloniales françaises, quant à elles, encouragèrent des politiques d'incitation et d'encouragement à l'élevage de la race chevaline. En Algérie, l'on parlait même d'industrie chevaline au service de l'armée coloniale. L'élevage du cheval est encouragé par des primes allouées sur les budgets de la Guerre, des Territoires du Sud et des communes, et distribuées par les comités d'achats de la remonte au cours de leurs tournées. Des encouragements sont octroyés aussi au moyen de prix distribués dans les courses de chevaux, mais, en raison de l'état de guerre, aucune réunion hippique n'a eu lieu en 1915. Des primes annuelles sont distribuées dans les Territoires du Sud⁵.

Avec le temps, l'imposition de l'automobile dans les espaces désertiques difficiles était devenue une réalité. Il faut souligner que l'automobile, au désert, prit son départ à peu près dans les mêmes moments que l'avion. A tous deux, la Guerre a servi de catapulte. L'introduction de l'automobile et de l'avion au Sahara devait bientôt changer les choses et rendre facile et accessible à tous ce qui, hier encore, était inaccessible, sinon dangereux. L'origine de ce mouvement de modernisation du Sahara date de 1915 ; sous l'impulsion du Gouverneur général et en 1922-1923 la firme Citroën réussissait, coup sur coup, grâce à l'utilisation des voitures à chenilles, deux traversées complètes du Sahara entre l'Algérie et la boucle du Niger. La Maison Renault créait ensuite la « Six roues » qui, avec le Maréchal Franchey d'Esperey et M. Gradis disputait ses palmes à l'autochenille.

⁵ Lutaud, M.-Ch. (1916), *op.cit.*, p. 61-63.

Si l'aviation saharienne fut une œuvre essentiellement militaire, l'automobile dut ses premiers succès aux efforts des industriels et aux initiatives privées. D'ailleurs, grâce à ces dernières, le tourisme automobile transsaharien prit un véritable essor. Il atteint son apothéose à la fin de 1936 lors de la course automobile ralliant Alger au Cap. Aussi, le Sahara est-il troué et parcouru par deux voies automobiles de transports publics ? L'une exploite la ligne El-Goléa, In-Salah, le Hoggar avec antenne vers Zinder et Tchad. Elle suit la piste séculaire des caravanes, piquetée d'oasis, de points d'eau permanents, donc de peuplements isolés. C'est l'artère naturelle vers les territoires peuplés, du Tchad, de l'Oubangui-Chari, du Congo-Nord privés de débouchés maritimes. Elle prolonge le rail de Djelfa, se raccordant ainsi au grand portique d'Alger. Elle offre au tourisme des sites de nature, d'un pittoresque varié très prenant. L'autre traverse sur les deux tiers de son parcours, un millier de kilomètres, un épouvantable néant, prodigieuse plaine d'alluvions sans soupçon de végétation, le « pays de la soif et de la mort », où les Touaregs ne risqueront jamais un méhari. L'eau à l'escale de Bidon V se vend aussi cher que l'essence. Elle touche à un petit chemin de fer à voie étroite dans un pays dépeuplé par des départs assez importants. Elle ne peut vivre qu'au détriment de voies ferrées aboutissant aux fenêtres marines de Dakar, Conakry, Fort-Bouet. Au demeurant, cette ligne du grand Tanezrouft possède les faveurs de l'aviation comme celles de l'automobile. Sur la route du Tanezrouft, une voiture progresse à haute vitesse. Sur elle, passèrent de lourdes diligences allant ponctuellement de nuit et de jour, vivant sur elles-mêmes : essence, eau, cuisine, sleeping, T.S.F. L'avion y a été aussi favorisé : pas de remous, peu ou pas d'agressions de sable, partout, rares difficultés de lecture de pistes ou de balisage. Tout le Tanezrouft est un aérodrome, sans émergence ou creux gênants malgré la méfiance contre le pays Targui où sont tombés Flatters, Foucauld, Laperrine⁶. L'Égypte a fait plusieurs reconnaissances en régions insoumises, entre Koufra et l'Ennedi, avec un détachement d'automobiles non escortées et les Italiens doivent leurs succès en Tripolitaine, à l'intervention dans la bataille d'automobiles blindées. La France accusait, ici aussi, un

⁶ Gl. Deschamps (1935), « Avion et automobile au Sahara », Bulletin trimestriel, *Les Amis du Sahara*, numéro spécial : le tourisme saharien, n° 17, Alger, octobre, p. 14-15.

retard assez considérable face à ses voisins. Elle venait, en ce temps, d'à peine mettre sur pied, ses services de transport par automobile⁷.

La guerre devait permettre à l'automobile des progrès considérables, jusque-là réalisés. En effet, durant l'hiver 1921-1922, Citroën lança dans une offensive expérimentale ses autochenilles entre Tougourt et In Salah. Les résultats étaient concluants. Aussi, en fin d'année, en moins d'un mois, une mission commandée par MM Haardt et Audouin-Durreuil franchissait le désert sur l'itinéraire Ouargla, In Salah, Mouydir, Tanezrouft, Tin Zaouatine, Kidal, Tabankort et Bourem. Dès lors, les raids se renouvelèrent et, en 1925, Haardt et Audouin-Durreuil traversèrent de nouveau le Sahara, puis passèrent en Oubangui-Chari. La même année, Gradis et le Maréchal Franchet-D'Esperey, partis de Colomb Béchar, gagnaient Bourem et Cotonou et prouvaient que la « roue suffisait à franchir le désert, point n'était besoin de chenilles ». En 1925, a lieu encore le raid transdésertique du Capitaine et Mme Delavignette, puis celui du Colonel Courtot venant de Gabès et joignant Zinder par le Kawar. En 1925-1926, les deux frères Estienne cherchent un itinéraire commercial entre Reggan et Bourem. Dès lors, s'ouvrait une nouvelle phase dans l'histoire du Sahara, celle de la « route » et de la « motorisation »⁸. Les voyages sahariens étaient organisés en trois catégories⁹.

Au demeurant, l'utilisation renouvelée de moyens motorisés en zone désertique a fini de démontrer la possibilité et l'efficacité de leur emploi. La distance, le manque d'eau, les difficultés du terrain, comme éléments de défense passive, prennent une importance moindre devant les engins modernes. Grâce à eux, la cloison saharienne entre l'Afrique du nord et l'Afrique noire commence à s'émietter. De 1930 à 1932, les Italiens se servirent de gros effectifs automobiles pour la conquête du Fezzan et des oasis de Koufra. A une moindre échelle, dès la même époque, les Nord-Africains employèrent activement les moyens automobiles à la sécurité du sud algérien et marocain. Mais il faut la campagne de l'Anti-Atlas, en 1934, pour évaluer la qualité du nouvel instrument

⁷ Cpt. Bonafos. (1930), « Le cheval et l'automobile dans la région désertique », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 7, octobre, p. 41-47.

⁸ Cpt. Chailley, *op.cit.*, t. X, p. 114-115.

⁹ Nabal, A. et Bolotine, G. (1935), « Automobiles au Sahara », *Bulletin trimestriel, Les Amis du Sahara, Spécial Tourisme*, n° 17, p. 55 -65.

de pacification saharienne. Cette dernière opération constitue la plus vaste expérimentation des formations motorisées en région désertique. Cette manœuvre s'est déroulée dans l'Anti-Atlas occidental, dernier refuge de la dissidence, encore intact devant l'œuvre de pacification au Maroc. Môle montagneux, difficilement accessible, d'aspect revêché, tourmenté d'un climat excessif, c'est bien le site qui convient le mieux à des rebelles. Ses reliefs chaotiques, ses roches, ses pierrailles, qu'aucune voie ne traverse, sa pauvreté sont autant d'obstacles à la pénétration française. L'approche des troupes françaises, au cours des années précédentes, n'avait pas réussi à dépasser sensiblement Tiznit, Taroudant, Tatta, Akka. Ce sont au moins d'excellents points de départ pour investir l'Anti-Atlas par les seules zones parcourables donnant accès à la montagne.

Dans son instruction personnelle et secrète du 9 décembre 1933, le général commandant supérieur fixait ainsi le but de l'opération : amener à soumission l'Anti-Atlas occidental en portant le front de la pénétration sur le Bani entre Akka et Foum el Hassane et sur la ligne d'eau Oued Seyad Noun. Cette opération devait être suivie d'une exploitation jusqu'au Dra'a, et, éventuellement d'une occupation de Tindouf si les circonstances le permettaient. Le commandement disposait ainsi, avec supplétifs et partisans, d'un total de 30 000 hommes comprenant toutes les armes, des Sahariens, de nombreuses escadrilles, et surtout : un détachement de 7 unités mécanisées appuyées de 2 groupes d'artillerie de même pied, avec de considérables moyens automobiles de transport et de service. Ce sont ces éléments motorisés qui en dernière analyse constituent le gros atout dans le jeu de l'assaillant. La manœuvre adoptée tient compte étroitement de ces divers facteurs : mission, ennemi, terrain, moyens¹⁰. Dès le 1^{er} mars, le retentissement de la manœuvre a fait effondrer le front devant le groupement ouest. El Hanafi vient de faire sa soumission et guide les colonnes sur Bou Izakarène. Même répercussion devant le groupement Marratuech qui bouscule les Ait Abdallah et fait, le 6 à Tamanart, sa jonction avec le

¹⁰ Cpt. Arrighi (1935), « La motorisation du Sahara. Opérations dans l'Anti-Atlas et sur les confins algéro-marocain-mauritaniens en 1934 », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 24, janvier, p. 43-48.

groupement Trinquet. A cette date toute la zone montagneuse est en tache.

Les missions des motorisés sont la promptitude de la mise en œuvre, l'invulnérabilité relative, la puissance des feux, celles qui leur conviennent sont celles où la vitesse alliée à la puissance constitue l'élément primordial de manœuvre. Pour ce qui est du matériel roulant, les voitures de combat et de liaison essayées sur le terrain sont à peu près acceptables. Citroën, Renault ont présenté des modèles de touristes sahariennes très intéressantes. Les camions Lafly, Panhart, Berliet, surtout les modèles légers, se sont bien comportés. Pour les voitures de combat, l'épreuve couronnée par des résultats assez satisfaisants, n'est pas totalement probante. Tout en louant l'efficacité des A.M.C. Berliet et Panhart, en accordant une préférence à la première en raison de ses aptitudes au franchissement, on s'accommoderait mieux d'un modèle plus léger et apte à la circulation en terrain vierge. Nous avons d'une part, la vitesse et la légèreté, d'autre part, la cuirasse et l'armement. Les tracteurs d'artillerie Citroën-Kegresse ont travaillé poussivement à limite de puissance. Au Sahara, leur système de propulsion semble devoir céder le pas au système des roues motrices. Globalement, tous les matériels ont montré des points faibles : défauts de circulation et de franchissement, défauts de protection contre le sable, in-habitabilité, insuffisance de puissance, de simplicité et de rusticité des organes moteurs. Ces résultats s'expliquent par le fait que ces matériels sont des déracinés, que seule l'économie d'une fabrication d'engins intégralement coloniaux a voués à la carrière saharienne. Par ailleurs, conçus en vue de leur utilisation en Europe, en cas de mobilisation, ils ont été, après quelques adaptations de détail, expatriés outre-mer, à la requête des besoins coloniaux. Il en est résulté une consommation de rechanges énormes, des réparations de tous les instants et une usure prématurée de ces matériels particulièrement coûteux. L'appropriation du matériel au Sahara est un autre défi à relever pour les autorités militaires et administratives coloniales.

Désormais, les motorisés joueront des rôles importants dans l'avancée de la conquête territoriale. Autour des gros réservoirs de dissidence, le dispositif va se constituer une ceinture, assez forte pour contenir la force centrifuge des nomades dangereux. Au

moyen de postes distants de 300 à 400 kms, au cœur du Sahara, des postes de contrôle et de police très mobiles, tiennent en particulier les points d'eau et les carrefours importants des pistes caravanières. La tâche d'assurer la police et la sécurité du désert reste toujours offerte à l'activité des motorisés dans les colonies riveraines du Sahara. Le bilan de la campagne marocaine de 1934 est considérable : la réduction de la dernière poche de la dissidence, l'installation à Tindouf aux frontières sahariennes de l'Afrique méditerranéenne et de l'Afrique noire, leur jonction réaffirmée à El Guerdane. Il est devenu constant d'attribuer ces succès foudroyants à l'emploi des motorisés¹¹.

Les initiatives des « Amis du Sahara » sont remarquables en ce sens. Le succès du Rallye Saharien du centenaire de l'Algérie a démontré que des voitures automobiles de série pouvaient sans grandes difficultés circuler sur les pistes du désert et même traverser à deux reprises le Sahara. Depuis ce moment, l'équipement des voies sahariennes s'est poursuivi sans interruption. Les pistes ont été constamment améliorées ; elles ont permis de réaliser avec une voiture de tourisme, des vitesses moyennes variant de 30 à 45 kilomètres à l'heure suivant les régions et la nature du sol. Le nombre des dépôts d'essence s'est multiplié et les services sahariens des firmes Standard et Shell ont démontré qu'ils pouvaient en toutes circonstances assurer le ravitaillement en essence en n'importe quel point des pistes du Sud. De nombreux ateliers de réparations pour voitures ont été installés à El-Goléa et In-Salah, un autre fut implanté à Tamanrasset. Grâce au nombre sans cesse croissant des véhicules mis en service par les entreprises de transport automobile, le dépannage peut être facilement assuré. Enfin, en ce qui concerne le confort des voyageurs, des hôtels de premier et de second ordre existent dans tous les principaux centres sahariens, des bordjs-hôtels ont été installés à toutes les étapes où l'on trouve abri et nourriture à suffisance. Le grand tourisme pouvait alors entrer dans une phase d'activité et le moment était venu d'encourager les automobilistes à visiter les contrées, sans contredit, les plus originales du monde. D'ailleurs, la conférence de Tunis des Gouverneurs généraux et résidents de l'Afrique accorda un soutien à la manifestation

¹¹ Cpt. Arrighi, *op.cit.*, p. 58-69.

sportive, le circuit touristique d'une durée d'un mois qui permettra aux automobilistes de pousser jusqu'au Hoggar, organisé par les « Amis du Sahara ». Cette organisation étudiée et établie avec la plus grande précision, s'est assurée le concours des Automobile-Clubs de l'Afrique du Nord ainsi que des sociétés Shell et Standard.

Les avions au-dessus du Sahara ; sous les ailes de l'avion

La présence des avions militaires et civils au Sahara est comparable au coup d'aile du passereau au tir d'aile de l'oiseau royal. L'euphorie et le triomphalisme étaient de mise. Certains, qualifiant le continent africain de masse amorphe pauvre en baies et en voies navigables, soutiennent que l'Afrique demeurée à l'écart de la vie intellectuelle jusqu'à l'orée du XX^e siècle ne s'est révélée au monde contemporain que grâce à la naissance de l'avion et de l'aviation. Aussi, la route impériale des Pharaons, appelée aussi la ligne de vie, devint-elle la route des « Imperial Airways » disposant de confortables paquebots aériens à quarante places qui relient l'Égypte au Soudan et à l'Afrique australe. Par ailleurs, la richesse de la boucle du Niger en plumes d'autruche, en poudre d'or et en esclaves avait fait naître un trafic important entre le Soudan et la côte barbaresque, qui n'avait pas fait connaître la civilisation européenne au centre africain ni l'Afrique centrale à l'Europe. C'est ici la ligne de mort.

Pour l'histoire, dès 1910, le Gouverneur Ponty avait pressenti l'importance de l'aviation et en 1912, le lieutenant Fécamp et l'administrateur Carles, sur un Nieuport 50 CV, effectuaient le trajet Bambey-Thiès-Dakar (Colonie du Sénégal). Véritablement, l'année 1912 marque les débuts de l'aviation dans la région saharienne. Pendant de longues années, la lutte épique menée par le monde de l'aviation pour et dans le Sahara était restée inconnue en dehors des milieux d'initiés et d'adeptes des airs. Les premières escadrilles de l'Afrique du Nord, à Biskra et dans le Sud tunisien, sont constituées des Farman, véritables « cages à poules » de 80 CV enlevant 200 kg de passagers et autant d'essence, pour trois heures de vol. Une escadrille complète avait alors été implantée à Biskra avec comme mission d'explorer toute la région des Ziban et de l'Oued Rhir et d'exécuter des reconnaissances au-dessus des hautes dunes du Souf ainsi que

dans la direction d'Ouargla et du Mزاب. En 1916, cette escadrille prit une part décisive dans le rétablissement de la paix et de la sécurité dans cette région montagneuse et resta à la disposition du général commandant en chef les troupes d'Afrique pour être employée à la répression du mouvement *senoussiste* qui menaçait sérieusement les territoires sahariens de l'Algérie et de la Tunisie. Le Sud tunisien possédait déjà une escadrille saharienne depuis 1915. Cette formation avait exploré toute la région frontière tuniso-tripolitaine, mais dans un rayon assez restreint, lorsqu'en septembre 1916 l'on décida l'envoi d'une reconnaissance à plus longue portée, jusqu'aux abords de Ghadamès, afin de s'assurer de l'importance réelle des groupements ennemis signalés dans cette contrée. La reconnaissance, composée de plusieurs avions, était guidée par le lieutenant-colonel Le Bœuf, ancien commandant des troupes du Sud tunisien, qui connaissait assez profondément le pays. Mais, très bientôt, aviateurs algériens et tunisiens, méharistes des compagnies sahariennes, goumiers et nomades du désert ne tarderont pas à rivaliser dans la recherche des voyageurs d'un des avions disparus dans cette immensité de sables mouvants de l'erg oriental. Le 18 janvier 1918, les restes du colonel Le Bœuf et de son compagnon d'infortune, le lieutenant De Chatenay, furent découverts par un nomade en chasse. Ces disparitions tragiques de l'escadrille de Biskra n'arrêtèrent point l'enthousiasme ardent des aviateurs. Une autre expédition considérable pour l'époque fut organisée vers le Mزاب en avril 1917 avec succès. Cette escadrille était constituée de Farman 80CV appelés ironiquement « cages à poules » qui ne présentaient aucune garantie de sécurité. Pour la première fois, les populations de la région voyaient « les oiseaux de France » dans leur ciel jusque-là resté inviolé.

Grâce aux efforts du gouverneur général Lutaud, du général en chef Moinier, en 1917, des bimoteurs rotatifs Caudron furent envoyés dans le ciel du Sahara. Leurs essais au Sahara furent d'ailleurs assez malheureux. Au cours de l'hiver 1917-18 en particulier, le capitaine Laurent, en pilotant un de ces appareils au-dessus de Biskra, fit une chute qui nécessita l'amputation d'une jambe. Une réorganisation de l'aviation saharienne suivit cet envoi. Biskra conserva une escadrille et une seconde escadrille, destinée à In-Salah, fut installée provisoirement à Ouargla pour

coopérer à la répression du brigandage en pays touareg. Au mois de mars 1918, cette escadrille exécuta son premier grand raid saharien. Du coup, rallier Tomboucton devint l'ambition, l'obsession des escadrilles françaises. Le parcours aérien de Ouargla à In-Salah, faisant 700 km fut tenté et réalisé en une seule journée, en 1918. Les avions, ce faisant, firent cette distance en trois étapes : Hassi-Berkane, In-Ifel, Guettara, lieu de ravitaillement en carburant. L'année 1919 fut marquée par Nivelles, général en chef, mordu inconditionnel de l'aviation, qui rallia la distance d'Alger à Gabès par Ouargala et Touggourt. Les hautes autorités françaises témoignaient alors un puissant intérêt à l'aviation nord-africaine. Leurs démarches réitérées auprès du gouvernement de la Métropole avaient finalement abouti, le 1^{er} février 1919 à la création de deux escadrilles sahariennes, l'une à Ouargla et l'autre à Colomb-Béchar, appuyées de deux autres escadrilles, dites de lisière saharienne, ayant pour base Biskra et Colomb-Béchar. Désormais, l'Algérie possédait deux escadrilles dites « de lisière saharienne » à Biskra et à Colomb-Béchar. Au mois de novembre 1919, le ministre de la Guerre s'entendit avec son collègue des Colonies pour faire procéder à l'étude d'une liaison aérienne entre le Sud algérien et la boucle du Niger. L'itinéraire choisi partait d'Ouargla et passait successivement par In-Salah, le Hoggar, Tin Zaouaten, Kidal, Bourem pour atteindre Tombouctou. Le choix se porta alors sur Vuillemin et Dagneaux, spécialistes des grandes expéditions aériennes qui seront accompagnés par une escadrille du régiment d'aviation d'Algérie-Tunisie sous les ordres du général Laperrine. Vuillemin atteignit la ville de Tombouctou, le 18 mars 1920, puis Dakar, le 31 mars. Les risques et les pertes humaines étaient réels et cette liaison ne pouvait se faire avec de l'improvisation. Elle requiert méthode et organisation terrestre avec un personnel qualifié. C'est à quoi s'attacha l'escadrille de Béchar. Pour l'application de ces directives essentielles, le gouvernement prit la décision que la liaison aérienne avec l'AOF ne se ferait plus désormais par raids sans lendemain, mais par une « pénétration progressive aboutissant à une liaison permanente ». Un plan comportant trois voies de pénétration ayant respectivement pour base de départ Colomb-Béchar, Laghouat et Biskra fut établi. In Salah allait ainsi devenir le point de concentration de ces trois lignes, et, de cette oasis, une seule voie serait aménagée pour atteindre le Niger en

passant par le Hoggar. En même temps, trois escadrilles sahariennes étaient créées, une à chaque base. Durant les hivers 1921-22 et 1922-23, ces escadrilles entreprirent plusieurs reconnaissances à rayon limité et commencèrent à organiser rationnellement l'infrastructure de ces voies aériennes. La campagne de l'hiver 1923-24 fut particulièrement active pour l'escadrille du Sud-Oranais sous l'impulsion du capitaine Paolacci, qui, de 1921 à 1924, aménagea, balisa, posa des bases radio-télégraphiques ; l'axe Béchar, Adrar, Ouallen, Niger était réalisé. La campagne 1924-25 apporta à l'aviation militaire la palme de la victoire : la liaison Algérie-Soudan et vice-versa fut brillamment accomplie par Paolacci et trois avions soudanais du colonel Tulasne en janvier 1925. Aussi, s'ouvrait un chapitre de navigation saharienne au long cours. En 1925, Pelletier d'Oisy et Vuillemin, partis de Paris, atterrirent à Béchar puis à Niamey. Les capitaines Arrachard et Lemaitre franchirent le parcours Paris, Villa-Cisneros, Dakar, Tombouctou. Toute l'Europe était remuée et des entreprises naquirent un peu partout : le Belge Thierry entreprit, en fin de 1925, l'expédition Bruxelles, Congo-Belge ; l'Anglais Pulford en 1926 s'élança jusqu'au Cap ; le Belge Medaets, de Bruxelles gagna le Congo belge et opéra de suite le retour. En 1927, le commandant Dagnaux, parti du Bourget, survola le désert, gagna le Congo belge et parvint à Tananarive, ayant couvert 12 000 km sur un simple avion terrestre de 500 CV.

En 1933, sous le commandement du Général Vuillemin, 28 appareils, en 28 étapes, parcourent 28 000 kms dans le ciel africain. Partis de Perpignan, ils survolèrent le Maroc, puis le Sahara. De Gao, ils se dirigèrent ensuite sur Dakar pour repartir sur Niamey, Zinder et l'Afrique Équatoriale française. Peu à peu, les lignes d'aviation commerciale s'organisent : le désert, d'abord franchi en plusieurs bonds, était maintenant à la mesure d'une seule étape. Un arrêté du 4 juillet 1935 relatif aux conditions de vol dans les Territoires du Sud de l'Algérie imposées aux aéronefs autres que ceux de l'État et des lignes commerciales régulièrement autorisées organisait la navigation aérienne. Tout voyage aérien au-dessus des Territoires du Sud de l'Algérie est soumis à l'application des règles du désert du 19 janvier 1926 en vigueur dans l'Algérie du Nord ainsi qu'aux prescriptions du présent arrêté. Dans le survol de ces territoires, les aviateurs seront dans

l'obligation de suivre les pistes qui, d'après leur degré d'équipement et d'aménagement, ont été divisées en 3 catégories. Le ministre de l'Intérieur, si le départ a lieu en dehors de l'Algérie ou des Territoires placés sous l'autorité du Gouverneur général de cette colonie, et de toute région voisine, le Gouverneur général, si le départ a lieu dans les Territoires du Nord de l'Algérie ou d'une région voisine de ces territoires, le commandant militaire, si le départ a lieu dans les Territoires du Sud ou d'une région voisine de ces territoires, donnent l'autorisation de leur survol. En plus de ces précautions, le ravitaillement, les vivres l'eau, du poste T.S.F., les pilotes doivent disposer d'une carabine et 20 cartouches au-dessus de certaines régions indiquées par le Gouverneur général ou son délégué¹².

Les guerres franco-allemandes ont été des moments historiques et décisifs dans le recours à l'aviation militaire dans les confins désertiques algéro-marocains. C'est que les dernières opérations militaires menées au Maroc en 1916 ont permis de constater chez les révoltés des perfectionnements d'organisation qui préoccupaient fortement la haute hiérarchie militaire coloniale et métropolitaine. Cette préoccupation était clairement exprimée par Lyautey dans sa correspondance du 2 mars 1916 au général Gallieni, ministre de la Guerre, du 29 octobre 1915 au 16 mars 1916. Parmi les objets saisis par les troupes coloniales françaises dans le camp d'Abdel Malek le 16 janvier 1916 figuraient tous les éléments d'un poste de T.S.F. D'autre part, le Djich des Beni Ouarain et Riata qui avait coupé la voie ferrée de Taza à Oujda le 18 février 1916 s'était servi de scies articulées de différents modèles et de pétards de dynamite ou de cheddite. Depuis le mois de mai 1915, les actions militaires se sont succédées sans interruption s'étendant progressivement de la frontière du Gharb au nord de Fès et de Taza puis dans le massif berbère jusqu'au Tadla et revêtant un caractère d'acuité et de ténacité de plus en plus vif.

D'autre part, le service de l'aéronautique a pris un développement tel qu'il semblait pouvoir accorder son concours

¹² Carde, J. (1935), « Arrêté du 4 juillet 1935 relatif aux conditions de vol dans les Territoires du Sud de l'Algérie imposées aux aéronefs autres que ceux de l'État et des lignes commerciales régulièrement autorisées », Bulletin trimestriel, *Les Amis du Sahara*, Spécial Tourisme au Sahara, n° 17, p. 82-94.

au Maroc sans porter atteinte aux autres besoins de la Défense nationale. Outre les effets matériels de cette modernisation des stratégies de guerre, elle était susceptible d'exalter le moral des populations révoltées et de les inciter à un redoublement d'agressivité qu'il importait de prévenir sans retard. Au point de vue matériel, les aviateurs seront d'excellents agents de liaison, d'exploration et d'exécution. La liaison entre les colonnes engagées au sol était devenue plus nécessaire que jamais depuis que le Maroc avait envoyé sur les frontières du nord-est la plus grande partie de ses unités actives. Celles qui sont restées au Maroc ont été organisées en groupes mobiles destinés à agir simultanément sur les objectifs à atteindre ; la concordance de leurs efforts exigeait entre eux une liaison étroite qui ne pouvait être pleinement réalisée que par des avions. Ce n'était également que sur l'aviation et ses procédés photographiques que le commandement pouvait compter pour avoir une connaissance précise du terrain et des groupements ennemis surtout depuis que l'armement de ces derniers s'était perfectionné et que les opérations se poursuivaient dans les régions montagneuses et désertiques du Maroc. Enfin, le bombardement de ces groupements et des douars qui les abritent par les avions commencera leur désagrégation et affaiblira d'autant leur résistance ultérieure. Au point de vue moral, la présence des avions sèmera l'inquiétude parmi leurs adversaires et sera pour les troupes coloniales françaises un puissant réconfort. D'ailleurs, l'emploi des aéroplanes au Maroc ne serait pas une innovation. Déjà, dès la fin de 1911, elle y avait été introduite et servait surtout d'école d'entraînement pour les jeunes aviateurs ; cependant en 1913, puis en 1914, au cours des opérations sur Taza, elle rendit de grands services tant dans l'exécution des reconnaissances que dans le bombardement des douars ou des rassemblements ennemis.

Les ravages terribles et les conséquences désastreuses de ces bombardements, surtout dans l'extrême sud marocain, interpellèrent les responsables militaires et politiques de la France. C'est en ce sens que Lyautey, s'adressant au Haut-commissaire à Oujda, lui rappelait avec force les grandes prescriptions sur le rôle de l'aviation : «... Il faut que désormais commandants Régions et Territoires s'inspirent absolument des directives suivantes. Limiter l'action de l'aviation à nécessités militaires réelles. Coopération tactique aux opérations. Assurer par bombardements sur groupements hostiles, sécurité des troupes en marche, action contre rassemblements hostiles bien définis dont il y a lieu de prévenir l'agression, châtiment de faits bien précis et en outre tout service de reconnaissance, photo et liaison. Mais, il faut rigoureusement s'abstenir de bombarder à tout propos sans provocation, marchés, campements, oasis, etc. Prière réagir contre tendance de quelques aviateurs à abuser bombardements. Tenir rigoureusement la main à ce qui précède. Intérêt à ce que vous preniez discrètement et sincèrement sur résultats bombardements, informations pour voir dans quelle mesure ils confirment renseignements »¹³. Mais, la pratique des appareils d'aviation rencontrait quelques difficultés provenant du climat, du caractère montagneux des régions, dans lesquels les colonnes devaient désormais opérer, et de l'ignorance des conditions météorologiques de ces régions¹⁴.

Il fallut la révolution de l'automobile pour créer les premières relations régulières entre Alger et Tombouctou et l'intervention de l'avion pour assurer la liaison rapide entre la France et son empire africain : en 1934, la Société Générale Transsaharienne organise la ligne aérienne Alger-Cotonou ; l'année suivante, les appareils de la Régie Air-Afrique parcourent en quelques heures la route Alger-Gao qui exigeait hier plusieurs mois ; leur trajectoire s'infléchit ensuite vers l'Est, passe à Zinder et à Fort-Lamy, puis descend à Brazzaville. Pour la première fois, un avion de tourisme se posait à N'Guigmi, au bord du Tchad ; il y a porté les journaux français vieux de cinq jours seulement et la nouvelle de la chasse à courre ; il a pris à bord, l'un après l'autre, les officiers du poste et même l'interprète indigène qui fera valoir à

¹³ *Lyautey l'Africain. Textes et lettres*, t. IV, 1919-1925, Paris, Plon, p. 77-78.

¹⁴ *Lyautey l'Africain. Textes et lettres*, t. III, 1915-1918, Paris, Plon, p. 103-105.

ses congénères la supériorité du blanc. L'avion poursuivit sa route vers la Nigéria anglaise aux curieuses populations, aux villages pittoresques, aux zones de chasse magnifiques. Après un bref arrêt à Kano, grande cité où grouille un prodigieux mélange de races noires vêtues d'invraisemblables tentures de toutes formes et de toutes couleurs, les touristes de l'air ont regagné Alger en vingt heures de vol, ayant dans l'espace de quinze jours accompli une randonnée qui eût hier exigé quatre mois¹⁵.

Avec la liaison algéro-mauritanienne, dernier objectif atteint durant l'hiver 1934-1935, l'œuvre d'exploration de l'aviation militaire saharienne était virtuellement close. Méharistes et automobilistes rivalisèrent d'efforts et d'initiative pour ouvrir des voies nouvelles dans le Sahara occidental et mettre Atar, en Mauritanie, à quelques heures seulement de Colomb-Béchar ou des postes du Sud marocain. Il était désormais possible à l'aviation, avec une infrastructure routière opérationnelle, d'assurer un service régulier entre le Maroc et l'Algérie, d'une part, la Mauritanie et le Sénégal, d'autre part. D'ailleurs, le 7 décembre 1934, le général Armengaud, commandant la 5^e région aérienne, atterrissait à Tindouf, puis gagnait Dakar avec un groupe de quatre avions en passant par Atar et Saint-Louis du Sénégal. Dans le même mois, les escadrilles des confins algéro-marocains et des avions mauritaniens dirigés par le commandant Pelletier D'Oisy renouvelaient cette prouesse, tandis que le colonel Trinquet, commandant des confins, se rendait également à Dakar par la voie des airs et rentrait ensuite à son poste de commandement par le même moyen.

Il faut cependant relever que si l'automobile et si l'aviation se sont développés avec tant d'ampleur et de rapidité au Sahara, ils le doivent pour une grande part à la radiotélégraphie. C'est ainsi que tous les postes sahariens se dotèrent d'une station radiotélégraphique ; les émissions s'effectuent régulièrement plusieurs fois par jour de poste à poste, de sorte que l'on est constamment informé des moindres incidents qui se produisaient dans le désert. La sécurité des avions et des aviateurs fut garantie par des stations météorologiques qui complétaient le réseau de

¹⁵ « Transafric. Notes techniques sur le trajet aérien d'Alger à N'Guigmi (Lac Tchad) par le Hoggar », Bulletin trimestriel, *Les Amis du Sahara*, Inch'Allah, avril 1936, n° 19, p. 9-18.

postes de T.S.F. Au Sahara, zone venteuse par excellence et pays des longues étapes, la météo est obligatoire pour la navigation aérienne ; elle est la collaboratrice indispensable de l'avion. Dès 1928, l'Office National Météorologique assumait la responsabilité de la protection de la navigation aérienne au Sahara¹⁶.

Le Service géographique de l'Armée, en ce qui le concerne, entreprit alors la rédaction d'une carte comprenant la totalité du Sahara ; c'est le croquis du Sahara et des régions limitrophes à l'échelle du 1 000 000^e. Comme ses devancières, cette carte fut établie à l'aide des documents préexistants, et surtout de la carte Nieger. En 1920, les questions sahariennes devenant de plus en plus importantes, le Service géographique de l'Armée décida de dresser pour la partie Nord de ces régions une carte, publiée à l'échelle du 500 000^e et provenant d'un levé original de reconnaissance exécuté sur le terrain à l'échelle du 200 000^e. Cette carte, établie dans la même coupure que le 500 000^e des régions du Nord, la prolonge vers le Sud, en se raccordant avec elle. Le levé commencé en 1921 atteignit la région d'In-Salah. La mise en valeur des Palmeraies, notamment les études d'irrigation qui sont d'un intérêt capital dans ces régions, nécessite des documents à plus grande échelle. Aussi, par analogie avec les Plans directeurs, et en utilisant les mêmes procédés, le Service géographique a levé à l'échelle du 10 000^e bon nombre de Palmeraies. Nous n'oublions pas la carte générale aéronautique internationale, dont quatre feuilles couvrent la totalité du Sahara français, le croquis des pistes automobiles des Territoires du Sud, à l'échelle du 2 000 000^e. Ce croquis donne le tracé de toutes les routes et de toutes les pistes transsahariennes qui les prolongent. Les pistes automobiles y sont indiquées d'une façon spéciale, d'après leur classement et les distances sont portées le long des tracés. Ce croquis porte en outre l'indication des limites administratives des Territoires du Sud, les chefs-lieux administratifs, des lieux dits, et des puits, des hôtels transatlantiques, bordjs et divers campings, des dépôts d'essence, terrains d'atterrissage, postes télégraphiques, téléphoniques et de T.S.F., en un mot, tous les renseignements susceptibles d'intéresser non seulement le Touriste, mais encore tous ceux qui ont à s'occuper de questions

¹⁶ Lehureaux, L. (1935), « Les Français au Sahara », Bulletin trimestriel, *Les Amis du Sahara*, n° 14, janvier, p. 40-45.

sahariennes. Enfin, la Conférence inter-coloniale de 1931 avait demandé au Service géographique de l'Armée de prévoir le tirage d'une carte touristique de l'Afrique Française au 1/2 500 000 dont la 1^{ère} feuille (Algérie-Tunisie) sera terminée en avril 1932.

La Seconde guerre mondiale (1939-1945) ainsi que les guerres coloniales (1954-1962) transformèrent les espaces sahariens en de véritables champs de bataille. Les ambitions et les rivalités européennes débordèrent sur le Sahara pour en faire un pays de la mort. Engins de guerre au sol, escadrilles aériennes, sillonnèrent le Sahara dans toutes les directions. Ce célèbre désert, tant fantasmé, idéalisé, redouté, perdait alors de toute sa splendeur. Bref, pilotes civils et militaires firent des progrès extraordinaires durant toutes ces années. Ils se distinguèrent aussi dans les missions commerciales organisées à travers les sables du Sahara.

Les missions commerciales à travers le Sahara

Il ne faut point négliger le rôle stratégique joué, dans la grande phase d'appropriation du Sahara, par les Chambres de commerce françaises en général et celles d'Algérie et du Maroc, en particulier. Ceci s'inscrit dans ce que la France appelle l'action économique destinée à attirer les populations africaines. Généralement, la Métropole, finançant cette politique, veillait à ce que trois axes majeurs soient effectifs : le développement intensif des Travaux publics, le maintien aussi intégral que possible de la vie économique locale, les manifestations commerciales, telles que les Foires et les Expositions. Le tourisme dans les déserts et les oasis des Territoires du Sud, allait, petit à petit, faire partie des préoccupations des cercles d'affaires. Et la Chambre de commerce d'Alger s'est toujours intéressée à la pénétration saharienne et aux opérations qu'il serait possible d'effectuer au-delà du Sahara, si tant est qu'une Chambre de commerce doit non seulement s'occuper des besoins immédiats de ses ressortissants, mais encore des problèmes de l'avenir économique de la France coloniale. En 1926, la Chambre délèguait un de ses membres, M. Poulalion, pour la représenter au sein d'une mission organisée d'Alger au Niger. En 1928, elle confiait à M.Momy, le soin de diriger une mission ayant pour but d'amorcer, en accord avec les Chambres de Commerce d'Oran et de Constantine, un mouvement commercial avec le Soudan. Lors d'un concours de véhicules poids lourds, organisé par

la Direction des Territoires du Sud, l'assemblée consulaire décidait d'envoyer un délégué au Soudan et au Niger et elle chargeait de cette mission M. Lenepveu, pharmacien à Hussein-Dey. M. De La Soudière la représentait à la Foire de Tamanrasset. Il était temps alors, sur la base des renseignements rapportés d'Afrique occidentale française, de développer les relations économiques et touristiques entre elle et l'Algérie française. Du 13 avril au 9 mai 1935, une mission fut confiée au Général Meynier par le Gouverneur général de l'Algérie aux fins de développer les relations économiques et touristiques entre l'Algérie et l'Afrique-Occidentale française, développement auquel prennent part aussi bien les compagnies maritimes que les sociétés de transport par route ou par la voie des airs, les unes complétant les autres pour l'acheminement des marchandises de tous tonnages vers le Sud. Le départ de la mission d'Alger eut lieu le 13 avril par avion de la ligne régulière de la Régie Air-Afrique avec première escale à Gao. Le but essentiel de la mission était de grouper et conduire une caravane de commerçants algériens intéressés à l'ouverture de nouveaux débouchés ou à leur intensification, à l'étude et à la recherche de produits régionaux exportables en Algérie, de procurer aux missionnaires, dans le minimum de temps de déplacement, le maximum de documentation, de préparer à chaque étape, avec le concours du gouvernement, des Chambres de Commerce et des organismes économiques locaux, des réunions avec les importateurs et exportateurs de chaque contrée, de rechercher et de coordonner les meilleures formules de transports maritimes, automobiles, ferroviaires, aériens, compte tenu de la nature des marchandises, de leur lieu d'exportation ou d'importation, de provoquer des améliorations ou des modifications aux règlements administratifs et douaniers en vigueur, et des ententes économiques entre les deux gouvernements, enfin pour répondre au désir exprimé par le Gouverneur général Brévié, dans le but de divulguer les ressources touristiques qu'offrent l'A.O.F., voyages à travers des régions extrêmement pittoresques et originales, chasses, pêches, etc., la mission comporta une section touristique¹⁷.

¹⁷ Meynier, G. (1935), « Conférence sur les relations économiques et touristiques entre l'Afrique-Occidentale française et l'Algérie », Bulletin trimestriel, *Les Amis du Sahara*, Spécial Tourisme au Sahara, n° 17, p. 19-39.

Sur le plan économique, les réseaux de commerce et d'échange étaient très denses à travers les espaces sahariens. Les missions commerciales avaient pour but d'établir un état plus exhaustif des potentialités des ressources. Dans le passé, il fallait compter dix semaines pour se rendre à Gao ; l'avion y transporte les passagers en 24 heures. Cette amélioration considérable dans le transport et dans la mobilité a l'avantage de désenclaver, de rapprocher, d'arrimer les régions encore lointaines vers l'Algérie qui pouvait et devait profiter de cette nouvelle situation fort avantageuse. Les caravanes tendent alors à disparaître, l'automobile absorbant de plus en plus le trafic local. Gao, centre important sur le Niger qui arrose de nombreuses cultures de riz et de grains est un marché intéressant de bétail, de laine et de poisson. Au Nord, se trouve la ville administrative avec ses bâtiments construits en dur ; au Sud, s'élève la cité militaire. Un vaste camp d'aviation, bien aménagé et un petit port fluvial complètent l'ensemble. Gao, centre européen assez important, possède deux hôtels et plusieurs maisons de commerce qui espèrent trouver en Algérie les marchandises qui ne peuvent, pendant la période sèche qui dure près de six mois, leur parvenir par la voie fluviale. De Gao à Niamey, le général Meynier a emprunté le transport automobile qui permet mieux le contact avec les populations locales. Niamey, nouvelle ville importante, chef-lieu de la colonie du Niger, qui s'étend jusqu'au Tchad, réduite à son rôle de capitale administrative, tend, en raison de sa situation au milieu d'une contrée riche en bétail, en laine et en kapok, à s'agrandir et à s'embellir. Elle prépare son destin futur de grand carrefour de routes vers le Tchad, le Nigéria, le Dahomey et le Soudan. Niamey se trouve dans une situation très favorable au point de vue des transports, car elle est reliée tant à Alger qu'à Cotonou par des services automobiles et aériens. La mission Meynier traversa aussi les régions du Gourma, du Mossi et du Macina qui sont les plus peuplées de l'Afrique-Occidentale française. Bamako, chef-lieu du Soudan, est un centre économique important pour la culture des arachides, du coton, et des grains destinés à l'exportation. Ségou est un point de distribution des marchandises en provenance

d'Europe ; on y trouve aussi d'excellents vins d'Algérie. La mission a visité Kayes, centre resté commercialement assez important¹⁸.

Conclusion

Entre succès et exploits, drames et tragédies, les explorateurs, les militaires français ont réussi à parcourir, traverser et pacifier les espaces désertiques jusque-là redoutés par plus d'un. Il fallait, dès lors, à l'Empire français l'adhésion unanime des élites, de la presse de l'Afrique du Nord, des écoles pour établir une carte lisible de son domaine saharien. Le Service géographique de l'Armée fut d'un apport décisif en publiant plusieurs cartes du Sahara. Jusqu'en 1920, les différentes cartes du Sahara avaient été dressées à l'aide des itinéraires établis par les Compagnies sahariennes au cours de leurs reconnaissances, et des travaux des diverses missions qui avaient parcouru le désert saharien. Après la guerre, les questions sahariennes et surtout transsahariennes prirent une grosse importance. À la suite de notre étude de la place et du rôle qu'occupent les animaux de bât dans l'histoire coloniale française dans les espaces désertiques de l'Afrique de l'Ouest, nous arrivons au constat que, le chameau n'est pas pour les Français ce qu'il est pour les populations nomades. À l'étude des campagnes et des manœuvres, nous avons su qu'il faut aux motorisés des aires de circulation, des itinéraires acceptables, sinon faciles, où ils puissent garder à la fois leur vitesse et leur cohésion sans subir une gêne trop grande à leur déploiement. Les ergs, les rebords abrupts des plateaux, la montagne leur sont interdits. L'action de l'automobile est donc nécessairement canalisée par des zones de parcours déterminées et par les pistes existantes, en dehors desquelles les autres armes doivent la suppléer. C'est dire que l'automobile et l'avion viennent pour achever la conquête du Sahara.

Bibliographie

Capitaine Arrighi (1935), « La motorisation du Sahara. Opérations dans l'Anti-Atlas et sur les confins algéro-marocain-mauritaniens en 1934 », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 24, janvier, p. 41-78.

¹⁸ *Les Amis du Sahara. Tourisme Saharien*, saison 1935-1936, n° 17, p. 22- 34.

Capitaine Bonafos, (1930), « Le cheval et l'automobile dans la région désertique », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 7, octobre, p. 41-47.

Capitaine Chailley (1953), *Les grandes missions françaises en Afrique occidentale*, Dakar, IFAN, Initiations africaines, t. X.

Lieutenant Cornu (1937), « Quelques proverbes maures sur le chameau », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 35, octobre, p. 55-64.

Lyautéy L'africain (1919-1925), *Textes et Lettres*, t. IV, Paris, Plon

————— (1915-1918), *Textes et Lettres*, t. III, Paris, Plon.

Chef de bataillon Perier (1935), « Étude sur les trains et les convois de colonnes en Afrique occidentale française », *Revue militaire de l'Afrique-Occidentale française*, n° 27, octobre, p. 27-54.

Capitaine Rottier et Lieutenant Domergue (1930), « Le détachement d'Infanterie montée à chameau au Sahara soudanais », *Revue militaire de l'Afrique occidentale française*, n° 7, octobre, p. 25-40.

————— (1930), « Le détachement d'infanterie montée à chameau au Sahara soudanais », *Revue militaire de l'Afrique-occidentale française*, n° 6, juillet, p. 25-33.

Soustelle, J. (1955), *Historique des compagnies méharistes, 1902-1952*, Alger, Presses de l'Imprimerie officielle.

Variétés (1898), « Les troupes sahariennes », *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, Paris, mars, n° 3, p. 200-202.

Villain, G. (1898), « Nos troupes du Sénégal et du Soudan », *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, Paris, janvier, n° 1, p. 17-19.