

# LA CROISIÈRE DES SABLES (1977)

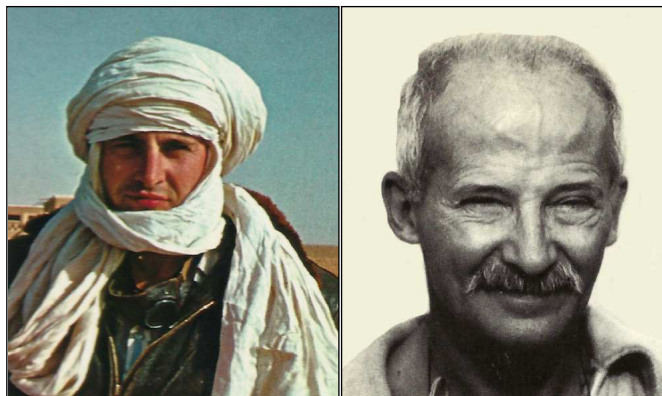
Paul Courbon

La plupart des pistes qui traversent le Sahara africain sont nord-sud, permettant un échange entre les zones plus riches du nord et du sud. Par contre dans le sens est-ouest, de désert à désert, au nord du Sahel, il n'y a rien à échanger. Il n'y a donc pas utilité de la création de pistes. Celles qui existent sont donc peu nombreuses et ne couvrent pas l'intégralité du parcours ouest-est. Christian Galissian, reporter à Sipa-press qui s'était déjà fait remarquer par l'ascension du Kilimandjaro en moto et une autre expédition à moto sur les glaciers d'Islande, l'avait remarqué. C'est ainsi que lui vint l'idée d'organiser une croisière qui imite un peu la Croisière Noire Citroen qui du 24.10.1924 au 26.06.1925 avait parcouru 28.000 km pour rejoindre Colomb-Béchar au Cap. Il y avait eu la Croisière Jaune en 1932, Christian Galissian imagina la Croisière des Sables [2]!

La préparation de l'expédition va durer plus d'un an. Avec l'aide de Constantin Brive, journaliste à l'Auto-journal et de Bernard Matthieu, électron-libre formateur en entreprises, il se mit en quête de sponsors pour réaliser ce projet. Ce ne fut pas chose facile comme décrit dans l'ouvrage Cap-Vert Mer Rouge [1]. Il réussirent à intéresser SAVIEM pour les camions, TOTAL pour le ravitaillement en carburant, Thomson CSF pour les

liaisons radio, l'IGN pour le détachement d'un navigateur (Le GPS n'existait pas encore) et la société PANZANI pour la nourriture. Je ne connais pas les autres aides qui ont pu être obtenues.

Les participations de ces sociétés acquises et les membres de l'expédition connus, il y eut plusieurs réunions à Paris, pour définir le rôle de chacun, organiser les détails de la mission et...faire connaissance. Il ne faut pas oublier toutes les démarches faites auprès des diverses ambassades des pays que nous voulions traverser.



Christian Galissian et Constantin Brive

## PARTICIPANTS A LA CROISIÈRE DES SABLES (En déc. 1976)

NOM (Age)	Profession	Rôle dans la Croisière
Christian GALISSIAN (32 ans)	Reporter Sipa-press	Chef d'expédition
Constantin BRIVE (65 ans)	Reporter Auto-journal	Adjoint
Bernard MATTHIEU (34 ans)	Juriste	Intendance
Albert LABENS (58 ans)	Secrétaire général CIDR	Réveil-matin/ chauffeur
Alix BLAIN (24 ans)	Mécanicien Saviem	Mécanicien
Bernard GRASLAND (31 ans)	Chauffeur Saviem	Chauffeur SM8
Serge DERAISON (40 ans)	Preneur de son SFP	Réalisation film
Guy MAÇOU (47 ans)	Cameraman SPF	Réalisation film
Michel PIGNOT (37 ans)	Radio Thomson CSF	Liaisons radio
Paul BORDES (25 ans)	Pilote moto	Chauffeur
Paul COURBON (41 ans)	Ingénieur IGN	Navigateur
Marc BOURICHE (29 ans)	Médecin -Psychologue	Médecin durant un mois
Patrice ROBERT (32 ans.)	Médecin	Remplace M. Bouriche





Les camions SAVIEM alignés devant l'hôtel de ville de Paris, le 15 décembre 1976. SAVIEM a disparu en 1978, remplacé par Renault Véhicules Industriels (R.V.I.).

## LE DEPART

Le 15 décembre 1976, tout est bouclé. Le soir, camions et équipiers sont réunis en grande pompe à l'hôtel de Ville de Paris. Là, sous la présidence de M. Lafay, succèdent plusieurs discours, à la fin desquels notre convoi part, accompagné par des motards sur 30 km ! Nous dormirons plus loin, sur une aire d'autoroute, il fait -8° !

A Marseille, nous embarquons sur le Massalia qui doit faire une croisière jusqu'à Dakar avec une escale à Lanzarote, aux Canaries. Là, au cours d'une excursion, j'oublie mon appareil photo sous un siège du car, je commence bien ! Une semaine d'ennui au milieu de croisiéristes, divertis par des amuseurs professionnels et avec lesquels nous n'avons pas grand chose à partager.

Nous fêtons Noël à Dakar où nous testons nos véhicules en tout terrain et réglons les derniers détails. Nous sommes reçus par le président sénégalais Léopold Sedar Senghor. Après avoir enfin reçu l'autorisation de la Mauritanie, le 30 nous quittons Dakar et faisons étape à Saint-Louis. Le 31 au soir, nous campons à peu de distance de Nouakchott.



## L'AFRIQUE N'EST PAS TOUJOURS BONNE HOTESSE ! (...sans contrepet)

Après l'abandon du Rio de Oro par les Espagnols, le Front Polisario s'opposa par les armes à l'annexion de ce territoire par le Maroc au nord et la Mauritanie au sud, créant en clandestinité la République Arabe Saharaoui Démocratique. La Croisière des Sables, avec le tapage médiatique qui l'accompagnait aurait constitué un otage de choix. Aussi, le gouvernement mauritanien refusa notre itinéraire initial qui allait vers le nord du pays, avec de beaux passages hors piste, pour rejoindre Taoudeni au nord Mali. On nous imposa un itinéraire sud beaucoup plus facile et une escorte militaire qui nous accompagna jusqu'à la frontière du Mali sur la mauvaise piste de Tombouctou. Nous perdions ainsi un très beau et difficile itinéraire dans le désert. Nous nous rattraperions ailleurs.

Beaucoup plus loin, nous eûmes encore un retour de manivelle de l'Afrique en ébullition. Nous avions prévu, à mon instigation, de passer par le Tchad où un gouffre volcanique énorme et inviolé nous attendait [3, 4]. Nous avions pris 500 m de cordes, descendeurs et jumars. Mais, dans le Tibesti où se trouve l'abîme, Hissene Habré avait fait des siennes et pris en otage l'ethnologue Françoise Claustre (Qui sera libérée pendant la croisière). Les incidents de parcours et le manque d'autorisation firent échouer notre projet.

Cette situation perdue en Afrique avec les événements actuels et le rallye Paris-Dakar, par exemple, est parti en Amérique du Sud. C'est triste.

## C'EST PARTI !

Le 4 janvier à 17 heures, nous quittons enfin Nouakchott par la route asphaltée allant vers Boutilimit et Aleg, escortés par deux Land Rover de l'armée, équipées de mitrailleuses et canon sans recul. Nous nous arrêtons à 115 km de là. La suite en Mauritanie sera sans histoire ; nous suivons la route asphaltée jusqu'à Moudjéria, où nous la quittons pour prendre un très mauvais itinéraire passant par le Col de Djouk et rejoignant Kiffa où nous arrivons le 7 janvier à 11 heures, reçus par le préfet. Nous avons une courte entrevue avec le président Moktar Ould Daddah en tour-



née. C'est le deuxième chef d'état auquel nous serrons la main ! Des pistes défoncées de profondes ornières nous mènent à Tamchaket, Aïoun-el-Atrous et Nema (Ces pistes sont aujourd'hui asphaltées). Ensuite, les pistes sont encore plus mauvaises jusqu'à la frontière du Mali, où notre escorte militaire nous abandonne le 13 janvier. Nous avons bien sympathisé avec ces soldats du désert.



La piste menant à Tombouctou est mauvaise : large avec beaucoup de sable mou, ou longeant des marigots. Nous arrivons le 15 à la cité mystérieuse que René Caillié fut le premier Européen à atteindre en 1828. Nous dormons à l'hôtel et faisons le plein d'essence prévu par Total. Nous repartons le 16 sur la mauvaise piste pleine d'ornières longeant le Niger et qui doit être impraticable en temps de pluie. Au bout de 320 km, nous rejoignons la route goudronnée de 90 km menant à Gao, où nous arrivons le 17 à 23 h. Nous avons parcouru 2.200 km depuis Nouakchott, dont seulement 200 en hors piste.

A Gao, le médecin nous abandonne. Il voulait faire une étude sur les comportements humains dans des conditions difficiles et, à Paris, avait fait remplir à chacun d'entre nous un questionnaire de plus de 300 questions pour cerner notre profil psychologique. Il a été le premier (et le seul) à craquer. Sans doute d'un tempérament trop sensible, écorché vif bien qu'il le cache, il n'avait pas supporté la cohabitation avec le caractère difficile de Galissian. Dix-sept ans plus tard, dans une expédition spéléologique que je faisais au Tchad [3, 4], le psychiatre qui faisait partie de l'équi-

**Le Niger à Gao, spectacle irréel après 2.300 km de désert.**



pe, bien qu'il excellât à nous manipuler, s'était révélé l'un des plus fragiles.

## **ET MAINTENANT LE VRAI DÉSERT !**

Dans cette entrée en matière de Nouakchott à Gao, la route et les pistes nous ont privés du vrai désert, vierge de toute trace de véhicule. Seuls 200 km ont été parcourus hors piste. Mais après Gao, nous allons nous rattraper. Vingt kilomètres après cette ville, nous quittons la piste pour couper tout droit à travers le désert : plein est vers Agadez.

Ah ! ivresse des espaces nus, des immensités vides, des embûches de parcours, avec les ensablements, les épuisants maniements de plaques à sable, les ennuis mécaniques. Pour moi, dans le véhicule de tête, il y a le piquant de la recherche constante du meilleur itinéraire, avec les conseils et mises en garde aux véhicules qui suivent 200 m et plus en arrière. Comme le marin navigant sur « les gouffres amers », je dois constamment reporter notre route sur la carte !

Le soir, nous nous arrêtons impérativement avant la nuit qui nous aurait empêchés d'appréhender les pièges de l'itinéraire. Comme les cavaliers avec leur monture, nous commençons par nous occuper des véhicules avec le plein de carburant, le contrôle du niveau d'huile. Bernard Matthieu, en particulier, déballe tout ce qui concerne la cuisine et la table, avec toujours les mêmes pour lui donner un coup de main, cela fait partie de la vie d'équipe ! Quand en traversant un oued, nous avons pu collecter quelques branches

**Le hors piste est enivrant, mais il faut assumer les ensablements et le fech-fech.**







**Sous la mosquée d'Agadez, l'équipe moins deux : le nouveau médecin qui n'est pas arrivé et celui qui photographie!**

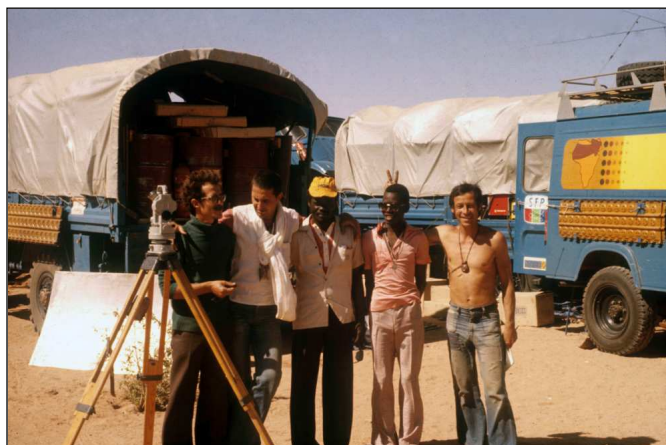
d'arbres, nous allumons un feu de camp. Le matin avant de partir je fais chaque fois l'adjudant pour que tous les déchets soient brûlés ou enfouis. Brive dira de moi : *Laissez ce désert aussi propre que vous l'avez trouvé !* En 1977, l'écologie et le respect de la nature étaient encore peu respectés en France, surtout par les vrais citadins.

Le 27 janvier après avoir parcouru 1.200 km depuis Gao, nous arrivons à Agadez avec sa mosquée caractéristique dont le minaret émerge du désert, comme un phare au dessus de l'océan.

### **Pause à Agadez**

Il y a eu de la casse dans nos 1.000 km hors piste. Comme nous le verrons plus loin, les TP3 Saviem sont fragiles. Avant d'aller plus en avant, il est nécessaire de recevoir de nouvelles pièces de rechange venant de Paris. Nous attendons aussi un nouveau médecin pour remplacer celui qui nous a quittés à Gao, certains « salariés » de l'équipe et leurs employeurs l'exigent. Nous resterons seize jours trop longs à Agadez,

**L' escale à Agadez nous permet de nouer des contacts.**



entrecoupés de quelques balades dans les environs.

### **Et ça repart**

Le 12 février, enfin, nous repartons. Nous suivons la piste de 290 km menant à Arlit centre minier uranifère. Le 15, nous obliquons plein est pour rejoindre Ifrouane hors piste, à travers les contreforts du magnifique massif montagneux de l'Aïr, où l'itinéraire n'est pas toujours évident. Après l'oasis d'Iferouane, nous empruntons les oueds qui permettent de traverser la partie la plus haute de l'Aïr et que j'ai repérés sur la carte et les photos aériennes.

Le 16, nous remontons un oued encaissé, l'*Oued Tchimbaragotchi*, où un étroit lit de sable se faufile entre les rochers et où il serait difficile de faire faire un demi-tour aux camions. C'est là que nous arri-

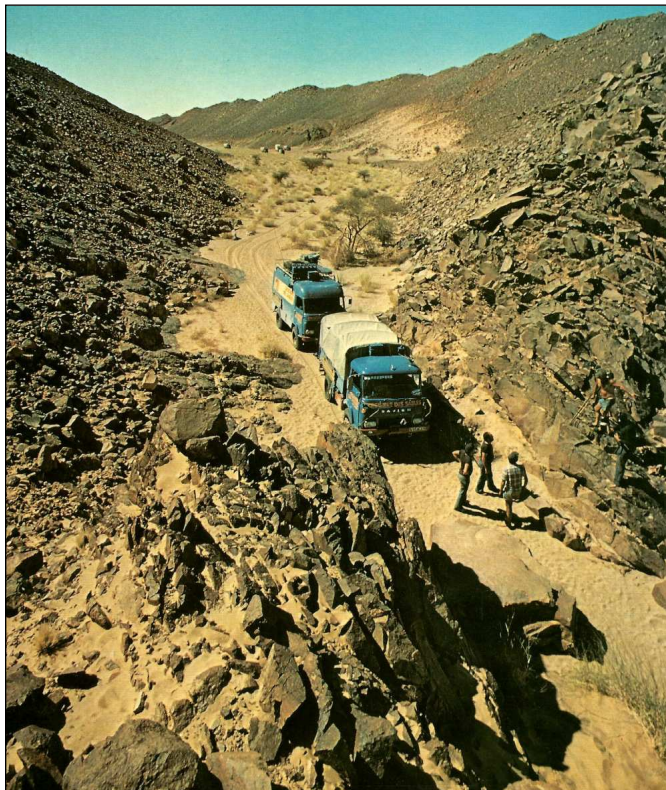
**Ca repart très dur! Toutes nos plaques à sables ont été mises pour franchir un long passage de sable mou.**





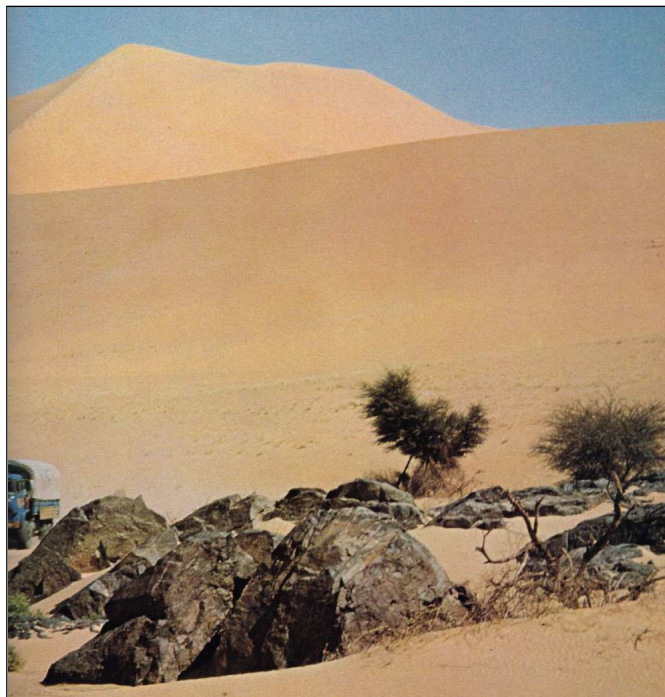
vons au point de bravoure de la croisière : le *verrou du Tamgak*. Conduit par Paul Bordes, mon véhicule est comme d'habitude 100 ou 200 m avant le suivant, quand nous arrivons à un gros bloc éboulé obstruant presque tout l'oued, ne laissant qu'un passage de 1,3 m de large ! Arrêt obligé, les autres arrivent à pied, discussions. Heureusement, le bloc ne fait qu'un mètre de haut. Barres à mine, masses, treuil, nous édifions une rampe de pierres permettant aux camions de passer sur le bloc.

**On voit devant le camion le bloc éboulé qui barre le lit étroit de l'oued. Nous bâtissons des rampes de pierres pour le franchir. Loin derrière la caravane attend le feu vert du navigateur!**

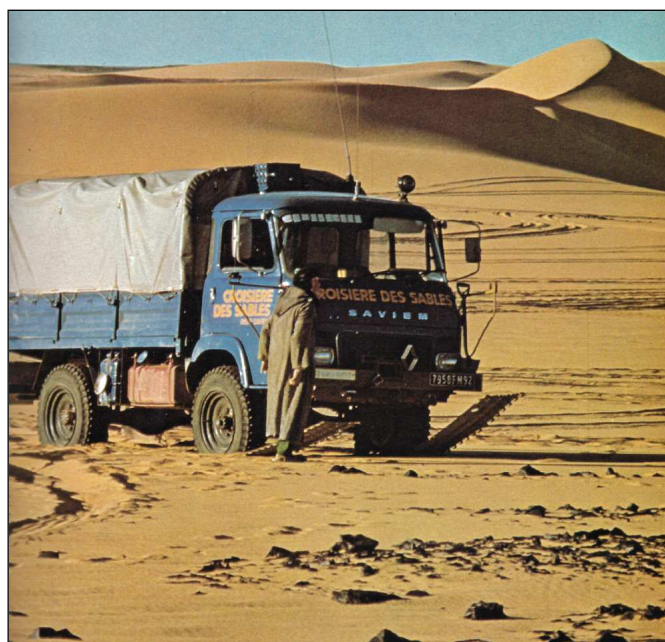


Le 17, nous débouchons dans l'extraordinaire désert du Ténéré où le contraste entre le sable rose ou orange des dunes et la roche violette de l'Adrar Chiriet forme un paysage qui vous prend aux tripes ! Mais, l'extase de ce paysage hors du commun fait vite place à une autre réalité : Dans un passage entre les dunes vives, trois véhicules se plantent en même temps dans ce sable impalpable appelé fech-fech. Ce jour là, nous ferons 26 km...

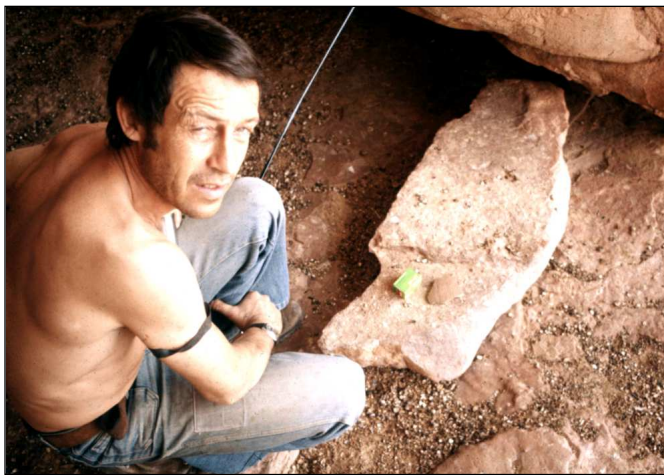
La traversée du Ténéré est magnifique, pleine d'étendues de dunes aux formes voluptueuses, à vous couper le souffle. Il y a beaucoup de sable dont il faut déjouer les pièges, beaucoup d'ensablements dont il faut se dégager... Avec tous les détours et contours pour éviter le sable mou, il faut arriver à tenir une direction et suivre un itinéraire correct. Après plusieurs centaines de kilomètres sans aucun repère caractéristique, ni sur le terrain, ni sur la carte, nous arrivons aux falaises d'Achegour au pied desquelles d'autres passages de fech-fech nous font des misères. Le 21 février, nous arrivons au petit village de Dirkou tenu par une garnison de l'armée nigérienne. Cette garnison étant ravitaillée par avion, nous devons y recevoir les pièces détachées que nous n'avons pas eues à Agadez. Après les ennuis de la traversée du Ténéré, nous ne pouvons repartir sans ces pièces. Là encore nous serons bloqués onze jours, occupant notre temps par quelques excursions, aux salines de Bilma entre autres.



**Après les rochers violets de l'Aïr, le Ténéré est magnifique, mais il nous le fait payer par la galère des ensablements et des plaques à sable à ramener au camion qui s'est arrêté plus loin que les passages de sable mou.**







**Le séjour prolongé à Dirkou nous permet de faire des recherches de sites archéologiques.**

### **Djado, la Lybie**

Le 3 mars, enfin, l'avion qui ravitaillait le poste militaire arrive enfin avec nos pièces. Paul Bordes qui conduisait mon véhicule, coincé par ses obligations de coureur moto, doit repartir avec l'avion. Le même jour, nous reprenons la direction de la Libye par un fort vent de sable. Nous sommes dirigés par un guide local qui nous fait prendre un trajet hors piste pour aller à Séguédine où nous devons le laisser. Sans aucune visibilité, il nous mène sans hésitation à notre point de destination situé à 150 km. Chapeau !

Nous faisons un détour par l'étonnante oasis abandonnée de Djado et le 5 mars, nous atteignons Dao Timni où Total a fait déposer des fûts de carburant nécessaires à notre ravitaillement. Plus loin, nous sommes rejoints par un véhicule de l'armée libyenne qui a pénétré d'au moins 50 km en territoire nigérien pour venir à notre rencontre ! Le 8 nous arrivons à el Gatroun où nous régularisons notre passage avec les douanes et la gendarmerie libyennes.

Le 9 mars, nous quittons el Gatroun en partant plein est hors piste, pour tenter de rejoindre plus loin la mauvaise piste menant par le sud, de Sebha à Koufra. Depuis l'entrée en Lybie, la navigation devient plus délicate, nous n'avons plus les bonnes cartes 1/200.000 dressées par la France dans ses anciennes colonies. Nous n'avons plus que la carte 1/1.000.000 à l'usage des aviateurs !

A la tombée de la nuit, nous avons la surprise

**La traversée du désert de Rebiana, entre Gatroun et Koufra, nous réserve encore de belles séances d'ensablement, mais, nous sommes rodés !**



de tomber sur le camp d'une mission IGN, là en plein désert ! Que le monde est petit ! J'y retrouve plusieurs connaissances, dont Henri et Françoise Duquenne. Nous passons la nuit à leur camp en échangeant de nombreuses informations.

Le trajet vers Koufra sera très inégal, mêlant tout terrain et mauvaise piste. Nous passons sur les contreforts rocheux du Tibesti, mais aussi dans les mauvais sables du désert de Rebiana où nous connaissons de nombreux ensablements. Témoignage émouvant, nous passons devant le squelette d'un véhicule ayant pu appartenir à la colonne Leclerc qui, partant de Zouar (Tchad), prit l'oasis de Koufra aux Italiens, le 1<sup>er</sup> mars 1941. Nous retrouvons aussi deux skis des troupes de montagne italiennes plantés dans le sable !

Le 15 mars, nous arrivons à Koufra après avoir parcouru, 1.300 km, dont 600 hors piste depuis el Gatroun. Les Libyens nous offrent généreusement 4.600 litres de carburant pour continuer notre périple.

Le 17 mars, nous quittons Koufra hors piste pour la frontière égyptienne. Le 19 mars, très loin de toute piste, nous croisons des centaines de vieilles traces de véhicules bien marquées dans la terre. Certaines ont été recouvertes par des langues de dunes déplacées par le vent. On les voit entrer sous la dune et ressortir quelques dizaines de mètres plus loin. Nous retrouvons des vieilles gourdes de 2 gallons et des emballages avec la date 1943. Ce sont des traces des colonnes britanniques remontant de l'Erythrée pour aller combattre l'Afrika Korps de Rommel. Dans ce désert, qui est le plus sec du monde, il n'y a eu aucune pluie depuis 34 ans pour effacer ces traces ! Emouvant...

Hors piste en plein désert, nous ne savons pas où nous traversons la frontière ! Notre plus gros obstacle sera le franchissement de la falaise bordant le plateau de Gilf el Kebir. J'ai bien une image satellite au 1/1.000.000 de la zone, mais à cette échelle 1 km correspond à 1 mm. Je distingue bien le trait marquant la



**Ces gorges illustrent le problème que nous a posé la falaise de Gilf el Kebir où nous avons dû parcourir 80 km pour trouver un passage. Sur une image satellite au 1/1.000.000, ces gorges ne font que 1/10 mm de large !**

falaise sur une grande longueur, mais aucun détail permettant d'y déceler un passage. Arrivant d'une direction perpendiculaire et devant le mur de la falaise, haute d'une centaine de mètres, il faut choisir : chercher à droite, ou à gauche ? Les maigres informations données par l'image satellite m'incitent à partir à droite (vers le sud). Il nous faut parcourir 80 km, sur un terrain heureusement facile, avant de trouver une petite échancrure dans la falaise. Il y a une pente sablonneuse régulière qui devrait permettre d'atteindre le plateau sans à coup. Mais c'est du sable et la pente, sans être excessive, est assez forte. Je lance le camion de loin pour prendre de la vitesse. Par chance le sable porte bien et arrivé en haut, je peux donner le signal aux autres véhicules de me rejoindre.

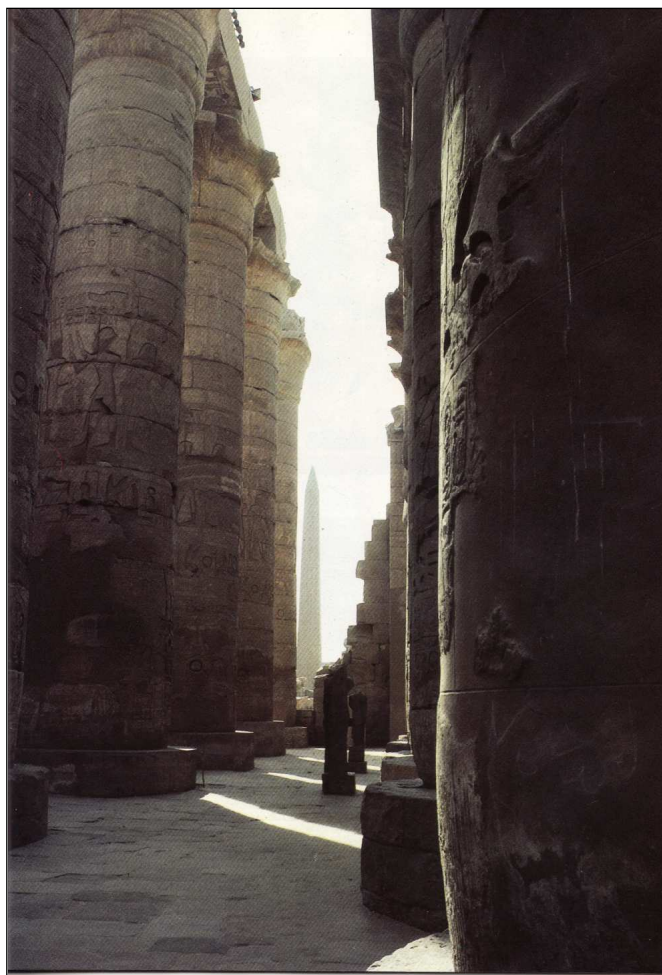
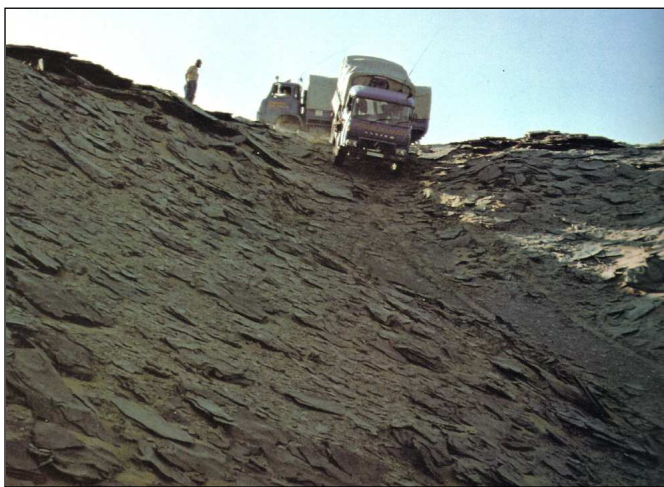


La traversée du plateau de Gilf est une formalité, nous commençons à être rodés et les passages rocheux ou sableux se font sans incident notable. Le 24 mars, nous arrivons à l'oasis de Kharga, après 1.000 km en tout terrain. Là commencent les ennuis...avec la police. Dans un pays officiellement en guerre, avec des liaisons téléphoniques ou radiophoniques indignes, nous sommes pris en charge par la police qui, après palabres, nous escorte jusqu'à Assouan.

Avec les arrêts prolongés à Agadez et Dirkou, nous avons près d'un mois de retard. Il s'avère maintenant que la traversée de la Mer Rouge avec nos camions, de Bérénice à Yanbou el-Bahr n'est pas possible. Nous ne ferons donc pas le retour prévu par le trajet terrestre commençant par l'Arabie et l'Irak.

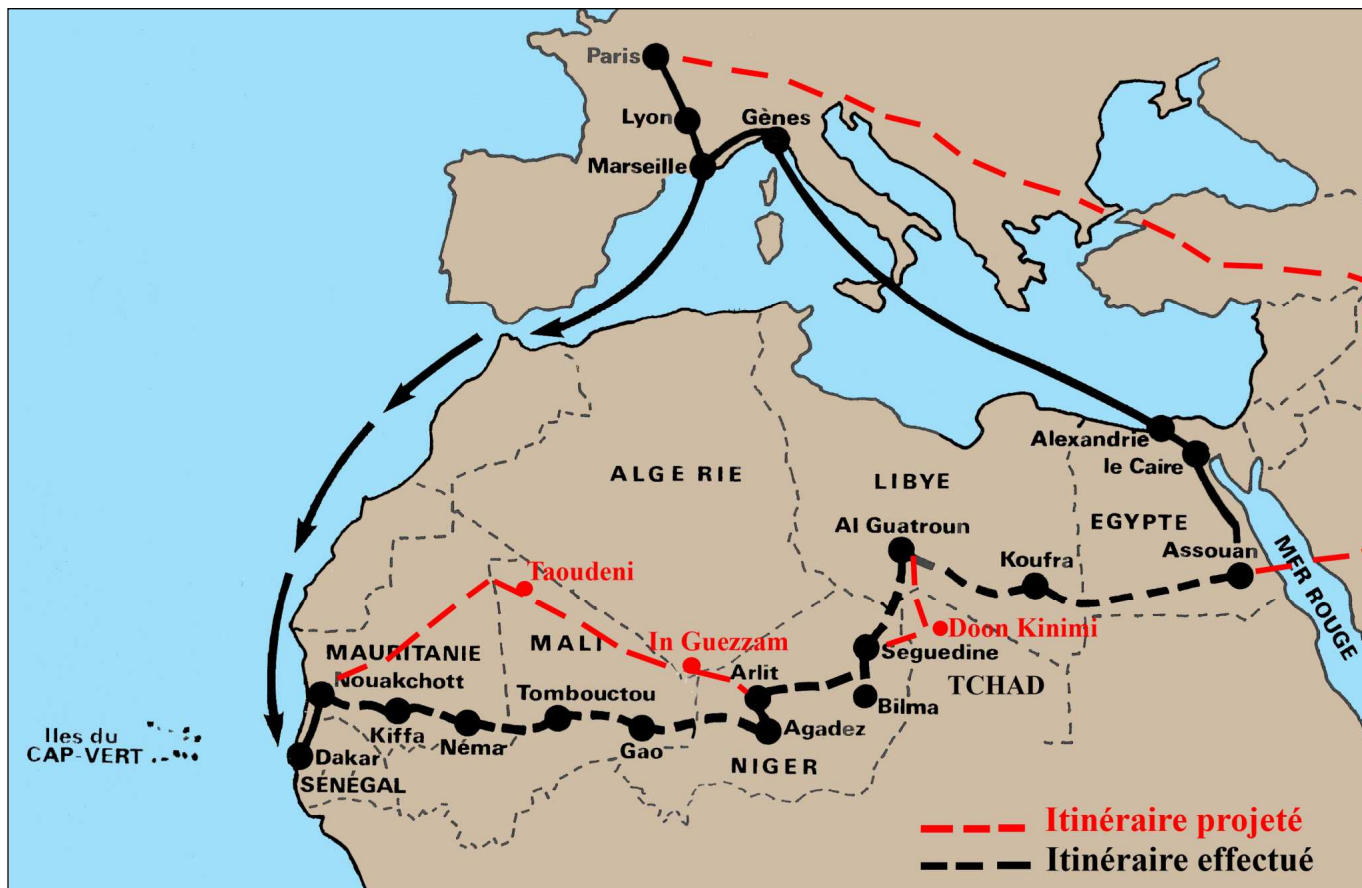
Je ne sais plus pourquoi, comme trois autres membres de l'équipe, je prends l'avion au Caire pendant que les sept derniers membres mènent les camions à Alexandrie pour débarquer à Gènes et remonter par la route sur Paris.

#### Derniers passages raides avant d'arriver au port



Nous sommes à Louxor, c'est gagné! Du moins pas tout à fait, car comme le montre la carte ci-dessous, la politique et les retards pris à Agadez et Bilma en ont décidé autrement.

Sur la carte, Dirkou se trouve entre Seguedine et Bilma.





## LA VIE EN GROUPE

La vie en groupe pendant trois mois et demi, dans des conditions souvent difficiles, représente une belle aventure en elle-même. Plus, peut-être, que la traversée du désert. Brive décrit bien nos problèmes de cohabitation dans son livre [1]. Je pense avoir été un témoin privilégié de ces problèmes, au cours de toutes les missions que j'ai pu vivre lors de ma carrière, soit à l'IGN, soit en tant que free lance, ou dans mes expéditions spéléologiques.

Souvent, on côtoie des gens avec lesquels on a très peu ou pas de points communs. On trouve de vrais baroudeurs qui viennent vivre une aventure qu'ils aiment. Il y a ceux qui sont là pour les avantages financiers d'une mission ; à Agadez par exemple, les salariés qui avaient leurs frais de voyage payés par leur entreprise dormiraient à l'hôtel pendant que les autres camperont. Il y a ceux qui ne se trouvent jamais à l'aise nulle part et imaginent toujours une situation utopique qui leur conviendra, mais qu'ils ne trouvent pas. Il y a les « parisianistes », ces aventuriers de salons, attirés par le côté clinquant d'une aventure, où ils vont devenir des héros éphémères. On les retrouve aujourd'hui dans des émissions telles *Fort-Boyard* !

Il faut faire avec, essayer de s'adapter, d'arrondir les angles, de ne pas s'énervier. Parfois on y parvient, parfois on « pète les plombs ». Au bout de trois semaines ou un mois, on se relâche et les véritables tempéraments se révèlent. Celui qui paraissait très poli, très urbain et sociable devient égoïste et parfois grossier. Celui qui paraissait effacé et sans personnalité révèle au contraire un caractère beaucoup plus sociable et intéressant. Il faut aussi éviter les discussions politiques opposant les « réacs » et « fachos » aux « bien-pensants » de la gauche ! Ici, la vie à douze, avec un groupe plus important et plus hétérogène que ce que j'avais connu ailleurs, fut une très riche expérience. Comme nous l'avons vu précédemment, notre médecin-psychologue ne sut pas la mener à bout.

Trente-sept ans après, j'ai perdu de vue tous les équipiers de cette aventure, sauf Bernard Matthieu [6] que j'avais le plus apprécié. Il y avait aussi Constantin Brive, le plus âgé d'entre nous et qui n'est plus de ce monde.

### Les réactions face au désert

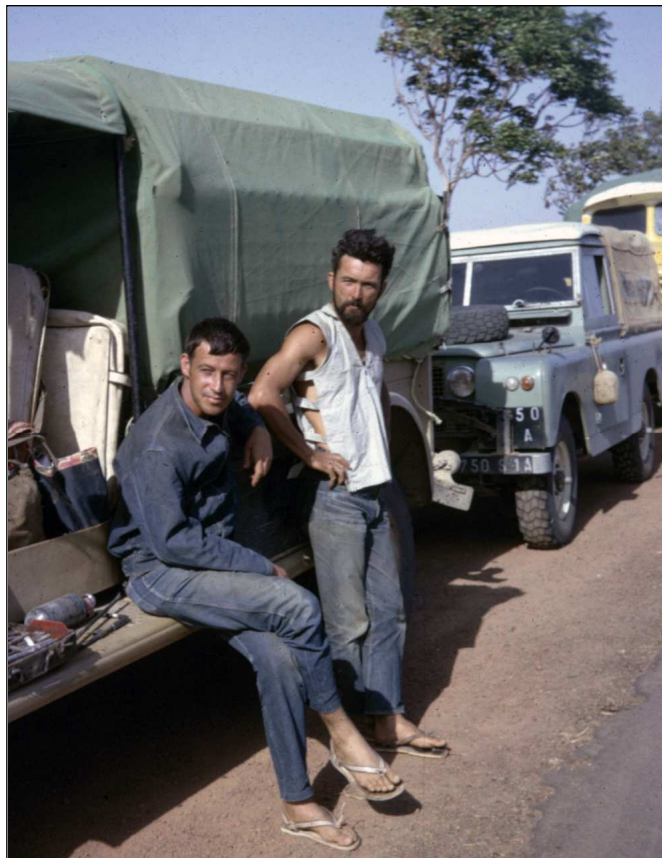
La réaction face au désert n'est pas la même pour tous les individus. Pour certains, cette nudité, ce monde minéral qui paraît sans vie, créent une angoisse difficile à vivre. Ce vide leur fait peur, les met mal à l'aise. Ils sont avides de retrouver une foule ou un nid douillet qui les sécurise et ne les laisse pas seuls face à eux-mêmes. Je ne sais si ce fut le cas de certains membres de la Croisière.

Pour d'autres, c'est une véritable explosion d'allégresse, comme si les poumons s'ouvraient tout grand pour absorber la formidable sensation de liberté due à l'ampleur des paysages. Certains d'entre nous l'ont éprouvée.

Pour d'autres encore, la profonde sensation d'infini et d'absolu, la sévérité, la nudité des vastes étendues, l'absence de superflu et d'inutile, poussent à la méditation et à une réflexion souvent mystique. Je ne m'en suis aperçu chez aucun de mes coéquipiers !

## NAVIGATION

Le GPS ne fut semi-opérationnel qu'en 1985 (11 satellites) et pleinement opérationnel en 1994 (24 satellites). En 1976, on comprend alors que Christian Galissian se soit adressé à l'IGN, surtout en vue des longs parcours hors piste. Je renvoie à l'ouvrage de Brive [1, pp 173-189].

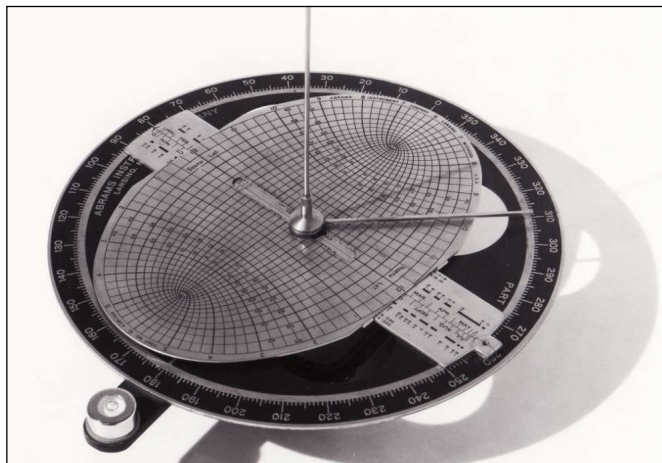


Octobre 1966, départ pour une mission IGN ininterrompue de sept mois en Mauritanie. Nous étions trois. Ici : P. Courbon avec S. Guyot ; P. Vachon prend la photo. C'était plus facile à gérer qu'avec 12 coéquipiers.

En Mauritanie, Mali, Niger, l'IGN avait effectué un très bon travail cartographique avec une excellente carte 1/200.000. Mais en Libye et en Egypte, rien hormis les cartes aériennes et des images de satellite, toutes deux à l'échelle du 1/1.000.000, donc sans détails significatifs pour se repérer.

Pourtant, même avec les cartes IGN, il était impossible de se repérer dans de vastes zones vides et sans aucun point de repère. La boussole n'est pas le meilleur instrument de navigation avec la masse magnétique d'un camion qui influe sur la direction et les cahots de la marche en tout-terrain qui affolent l'aiguille. Nous avons utilisé les compas solaires, mis au point par l'armée américaine en 1943 et qui évitaient ces deux inconvénients [5]. Il était associé au compteur kilométrique du véhicule pour reporter l'itinéraire

**Le compas solaire, fixé à l'extérieur du véhicule permet de suivre une direction donnée, en dirigeant le véhicule pour que l'ombre du gnomon coïncide avec la réglette correspondant au cap choisi. Avec le compteur kilométrique, il permettait de reporter le trajet sur la carte.**





suivi. J'ai du quand même à deux reprises faire un point au soleil avec mon théodolite pour me retrouver, comme le marin avec son sextant.

### Les bornes

Les organisateurs voulurent imiter Berliet qui lors de sa mission 1959 de Djanet au Lac Tchad avait laissé des balises le long de son trajet. Nous avons planté 25 bornes très visibles [1, pp188-189], dans les passages les plus caractéristiques et perdus du Mali, du Niger, de la Libye et de l'Égypte. Dans les zones où je n'étais pas sûr de ma position au kilomètre près, j'ai fait des points astronomiques au soleil.



L'une des 25 bornes Saviem déchargée par B. Matthieu et B. Grasland. Je fais un point astronomique pendant que A. Labens fait sa prière!

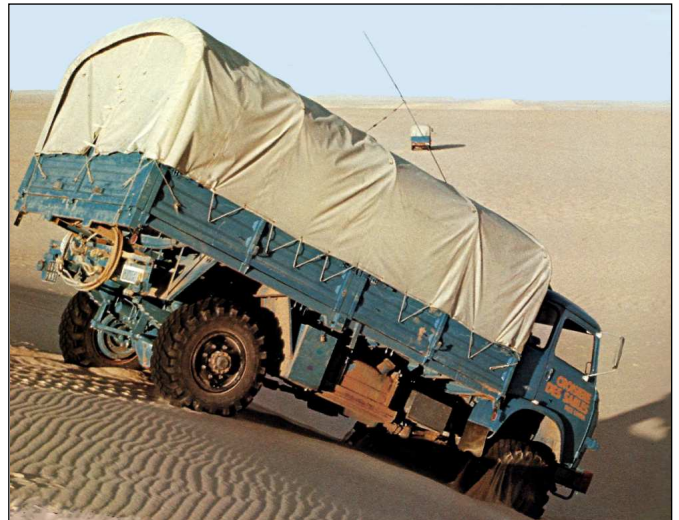
### LES VEHICULES

Dans son livre [1], Brive explique les raisons qui avaient amené le choix de sept camions : cinq TP3 et deux SM8. Les TP3 étaient prévus pour un poids total en charge de 3.950 kg. Mais une fois chargés, au départ de Paris, ils pesaient entre 4.400 et 5.000 kg, et encore, ils n'avaient pas le plein de carburant prévu pour les longues étapes. Les deux SM8 pesaient 10.000 et 11.250 kg au lieu des 9.600 préconisés. Nous étions donc en surcharge ce qui souvent nous handicapait dans le sable. Ce handicap dans le sable fut accru par le fait que nous n'ayons pu avoir de pneus sable. Pourtant, parfois nous dégonflions nos pneus à 1 kg de pression, ce qui obligeait à les regonfler dès qu'on retrouvait un terrain dur !

La surcharge est facile à comprendre, car en dehors des passagers et de leur équipement, il y avait 3.600 kg d'outillage, 850 kg de pièces détachées, 1.400 litre d'eau, plus de 4.000 l de carburant et leur contenant, 2.500 kg de nourriture [1, pp.259-268], les plaques à sables, 2 treuils... les roues de secours supplémentaires et j'en passe [1, pp225-242]. Les SM8 se révélèrent des véhicules remarquables et il n'y eut pas beaucoup d'ennuis avec eux.

Par contre les TP3 étaient classés tout-chemin et non tout-terrain, il en résultait une mécanique plus fragile à l'effort, accentuée par la surcharge. Les axes d'arbres et ponts en firent les frais avec une casse importante qui nous fit perdre du temps à Agadez et Dirkou. Il faut louer notre mécanicien Alix Blain, qui bien qu'âgé de seulement 24 ans, se révéla un technicien hors pair, gardant son calme en toute circonstance et dans les situations de dépannage les plus pénibles.

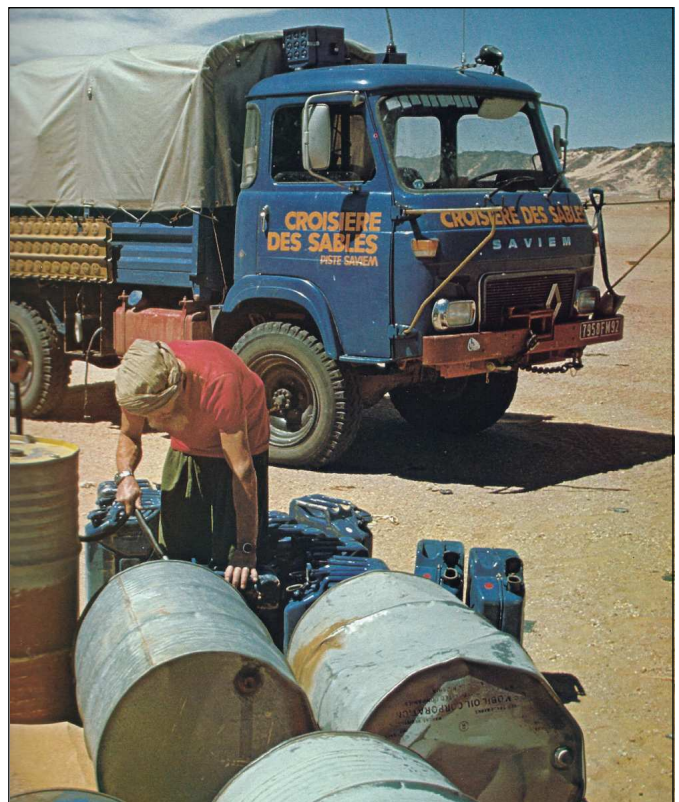
Total nous aménagea deux ravitaillements dans des zones perdues loin de tout distributeur de carburant.



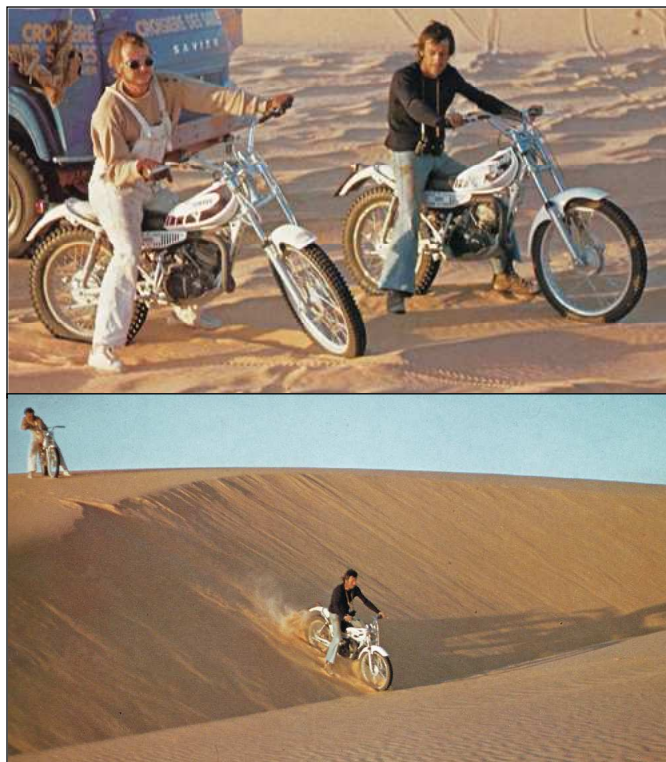
L'excellent SM8 dans ses œuvres. Les deux équipiers Saviem, B. Grasland et A. Blain en train de changer un arbre de roue. Merci Alix Blain!



En bas : Albert Labens transvasant les futs de carburant déposés à Dao Timni par Total. En arrière, le camion du navigateur avec les deux supports du compas solaire.





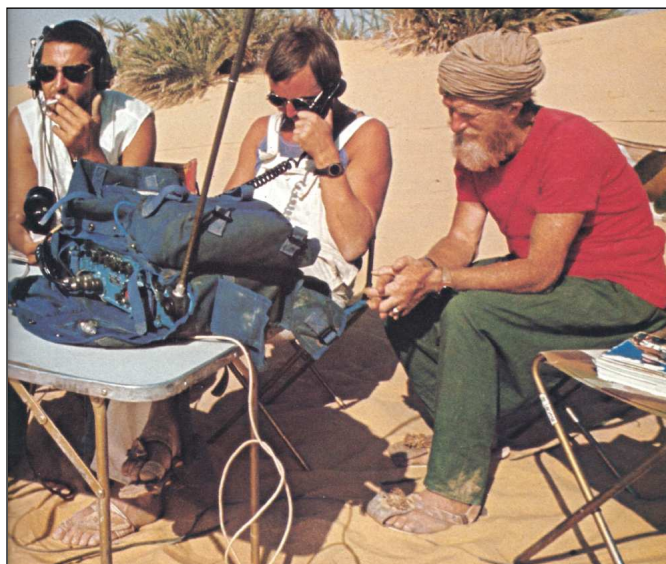


**Autres véhicules : les deux motos que nous avons dû pendre à deux reprises pour reconnaître l'itinéraire à suivre.**

## LA FILLE DU BEDOUIN

Le rôle du radio était non seulement sécuritaire, mais une fois par semaine, nous participions à une émission d'une heure sur Radio-France International, dont la musique générique était *La fille du Bédouin* ! L'équipement fourni par Thomson était du haut de gamme et remplissait à lui seul un fourgon TP3 [1, pp213-224]. Le radio, Michel Pignot, ingénieur à Thomson CSF pouvait être amical bien sûr, mais il souffrait du mal actuel des accros à l'ordinateur qui surfent sur « fesse-bouc », et tout ce qu'on appelle les *Réseaux sociaux*. A l'étape, dès le plein de carburant terminé, il déployait ses antennes et s'isolait dans son fourgon pour discuter longuement avec des tas de cibistes inconnus, à 10.000 km de là, avec lesquels il était à tu et à toi...

**Chr. Galissian, B. Matthieu et A. Labens, lors de l'une des émissions hebdomadaire sur R.F.I.**



## LE FILM CROISIÈRE DES SABLES

Nous avons cité Serge Deraison et Guy Maçou de la Société Française de Production (SFR). Ils furent chargés de tourner le film *La croisière des Sables* [1 pp 269-276]. Amoureux des paysages que nous traversions, je m'étonnais qu'ils n'en prennent pas assez de vues. Par contre, ils ne ratèrent pas la dispute que j'eus avec Galissian lors d'une séance de parachute ascensionnel. Peut-être le spectateur moyen est-il moins intéressé par les beaux paysages que par les situations conflictuelles qui font le succès de *Plus belle la vie* ! Le film de 52 minutes, coproduction SFR, fut présenté pour la première fois le 28 février 1978 sur Antenne 2.

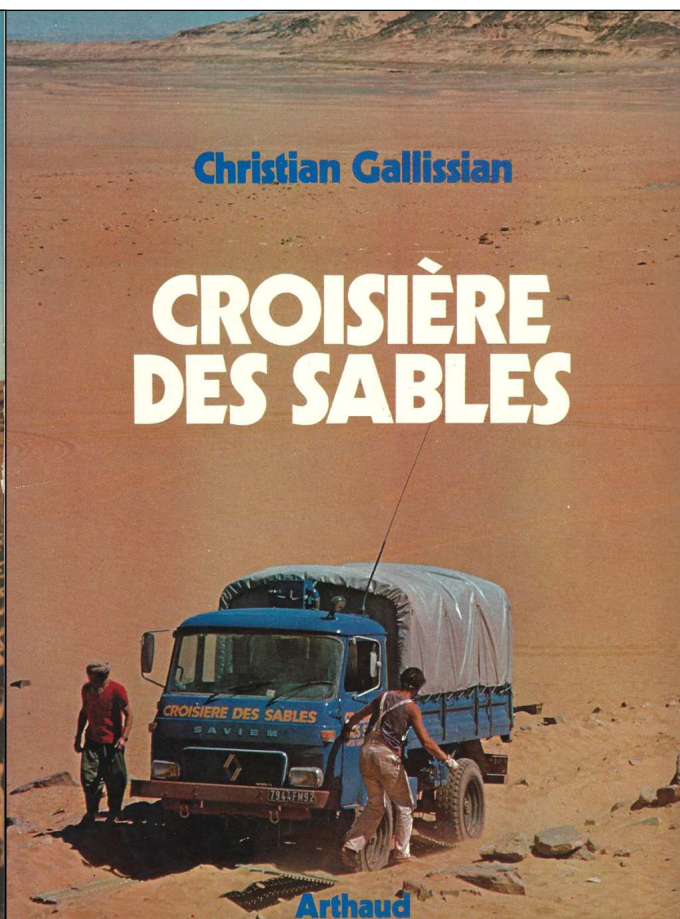


**Le parachute ascensionnel servit plus aux scènes de film qu'à la reconnaissance des itinéraires.**



**Une séquence du film où je me dispute avec Galissian. J'aurais préféré que les cinéastes prennent plus de beaux paysages!**





**Photos :** Les photos de ce montage viennent de Christian Gallissian et de Bernard Matthieu.

*Récit réécrit en janvier 2014, 37 ans après, en vue d'être incorporé à mon site non commercial d'Internet. Indulgence du lecteur pour les approximations!*

### TRENTE-SEPT ANS APRES, RENDONS A CESAR...

En consultant Internet pour offrir *Croisière des Sables* à un ami, j'ai appris qu'une expédition germano-française avait joint l'Atlantique au Nil, fin 1975-début 1976, soit un an avant nous. Voici ce que j'ai relevé sous la signature de *Christian Roques*, voyage 1975-76

*J'avais beaucoup plus admiré l'équipe franco-allemande "I.W.T.S.E." dans sa traversée "Atlantique-Nil", et une station radioamateur de faible puissance comme tout moyen de communication. La télévision Allemande SudWestFunk avait diffusé le reportage, alors que le sujet n'intéressait pas les TV françaises.*

*Les véhicules, des HANOMAG militaires, rachetés aux Domaines Allemands, ont été retapés. Une préparation psychologique avait été faite l'année précédente dans les Dolomites afin de pouvoir vérifier la bonne entente du groupe en milieu hostile. Les participants étaient des étudiants des deux sexes de l'université de Freiburg et, côté français, un étudiant en fin d'étude, ainsi qu'un technicien GDF, Philippe et sa compagne.*

*La traversée africaine s'est effectuée de la Mauritanie vers le Nil, en traversant le Mali, l'Algérie, le Tchad ( ??? ), la Libye, et l'Egypte pour arriver au pied des pyramides. Le repérage s'effectuait au théodolite et au sextant, accessoirement à la boussole ( ??? ). Le GPS n'était pas encore à la disposition du commun des mortels.*

Bien sûr, il faut louer cette équipe qui n'était pas composée de professionnels et ne disposait ni de nos moyens, ni de la publicité dont nous avons bénéficié! Mais, elle a eu la chance de commencer juste avant les problèmes causés par le Front Polisario.

Je ne connais pas l'itinéraire exact suivi, en particulier dans la zone Libye-Egypte. Mais le passage par Alger montre que toute la partie centrale du Sahara, la plus dure à traverser, a été escamotée.

On note dans la description Roques des maladresses ou des incohérences, tel le passage de l'Algérie au Tchad ! Je pense que l'itinéraire suivi était moins dur que le notre, sans toutes nos parties hors piste et avec de moins longues distances sans ravitaillement en carburant.

J'ai vu les photos de leurs quatre véhicules, dont un tirant une lourde remorque, qui ne serait pas passé à certains endroits où nous sommes passés. Mais, si ce qu'affirme Chr. Roques est exact, il était honnête de le signaler.

### BIBLIOGRAPHIE

- [1] Constantin BRIVE & Christian GALISSIAN, 1978, Cap-Vert Mer Rouge, Arthaud – Chapitre la topographie, pp. 173-189 de P. Courbon. C'est le récit de la croisière.
  - [2] Christian GALISSIAN, 1978, Croisière des Sables, Arthaud - chapitre topographie-navigation pp. 81-83 de P. Courbon. C'est surtout un album des photos de la croisière.
  - [3] Société Européenne des Explorateurs, 1995, Tibesti Terre Interdite.
  - [4] Paul COURBON, 2010, Un gouffre volcanique exceptionnel, le Doon Kinnimi (Tchad), XYZ n°124
  - [5] Paul COURBON, 2011, La navigation saharienne avant le GPS, XYZ n° 126, pp.41-47
  - [6] Bernard MATTHIEU, 1983, Sahara été hiver, Denoël
- A partir d'images, d'ambiances, de détails ou d'attitudes qui l'ont frappé au cours de la croisière, l'auteur a écrit ce roman qui exprime ses impressions.*