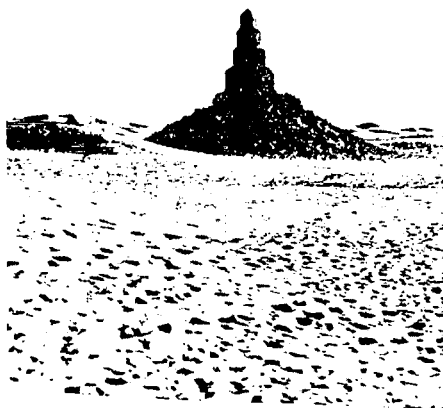


# TOZEUR - EL OUED

Ce trajet figure sur les cartes qui indiquent « Piste jalonnée praticable aux automobiles ». La Compagnie Transatlantique le comprend sur ses circuits nord-africains; elle avait même organisé, de 1923 à 1931, un circuit par voiture Renault six roues, allant de El-Hamma de Gabès (où se trouvait un hôtel), traversant le Chott El-Djerid, joignant Tozeur à El-Oued par les grandes dunes et Guemar puis continuant sur Touggourt.

Un service de transports en commun fonctionne depuis plus de seize ans et fait aujourd'hui le voyage aller et retour deux fois par semaine. (Départ de Tozeur le lundi, retour le mardi. — Départ de Tozeur le jeudi, séjour à El-Oued le vendredi et retour le samedi).



Balise sur la piste de Nefta à El-Oued.  
(Photo J.-L. COMBÉS)

Ce n'est donc pas un voyage héroïque. D'ailleurs la piste suit presque constamment la ligne téléphonique installée depuis plus de cinquante ans, ce qui réduit le risque aux ennuis mécaniques. Contrairement aux indications de la Carte d'Etat-Major à grande échelle, la piste ne s'éloigne hors de la vue des poteaux télégraphiques qu'à 6 kilomètres de Hassi-Khalifa. (Encore cette dérivation n'est-elle qu'exceptionnelle). Cela ne signifie pourtant pas qu'il s'agisse d'une promenade ordinaire. La distance Tozeur - El-Oued se décompose en :

- 1<sup>o</sup>) Tozeur - Nefta..... 25 km. route excellente;
- 2<sup>o</sup>) Nefta - Frontière (Bir-el-Hamri) 34 km. piste sableuse;
- 3<sup>o</sup>) Bir-el-Hamri - Hassi-Khalifa... 58 km. dunes;
- 4<sup>o</sup>) Hassi-Khalifa - El-Oued..... 23 km. piste très sableuses;

Total.....145 km.

Si les parcours 2 et 4 peuvent s'effectuer aisément avec une voiture ordinaire dont les pneus auront été légèrement dégonflés, le trajet 3

ne peut guère être entrepris qu'avec une voiture spéciale à très gros pneus (comme la saharienne Ford, simple pont que M. Ben Chaouch loue à la demande 30.000 francs aller et retour : 5 places, plus le conducteur) ou avec des voitures à double pont (telles les Jeeps ou les camions aménagés « Opel-Blitz » à pneus jumelés à l'arrière, que M. Ben Chaouch emploie sur la ligne régulière Tozeur - El-Oued). (Tarifs : 2.500 fr. aller et retour pour une place à l'avant).

Ceci dit, le parcours se fait aisément de jour en saison froide (du 1<sup>er</sup> octobre au 15 mai pour M. Ben Chaouch). En été, le parcours ne peut guère s'effectuer que la nuit, en raison d'abord de la température, ensuite de la meilleure tenue des sables grâce à l'humidité nocturne. Encore, doit-on souhaiter, dans tous les cas, de ne point rencontrer de vent de sable qui peut singulièrement diminuer la visibilité.

Or donc, le 6 décembre, à 6 heures (heure tunisienne) nous quittons Tozeur à bord du « Tigre des Dunes », chauffeur Laid, convoyeur Ouriss; nous marchions de conserve avec un camion du même type que notre car, mais non aménagé. Il portait néanmoins le surcroît des passagers et un extraordinaire amoncellement de bagages.

A Nefta, arrêt devant un bâtiment que rien ne distingue des autres; au fond d'une rue, après un coude à droite une plaque : « Police des Frontières »; il fallait le savoir et je suis sûr que si, d'aventure, des voyageurs font le trajet en voiture particulière, ils brûlent à tous coups le Poste Frontière.

Il doit en être de même de la Douane qui occupe un immense bâtiment inesthétique tout à fait en dehors de l'agglomération, mais tout à fait aussi en dehors de la seule piste qui mène en Algérie (900 mètres environ à droite de la piste à la sortie de Nefta).

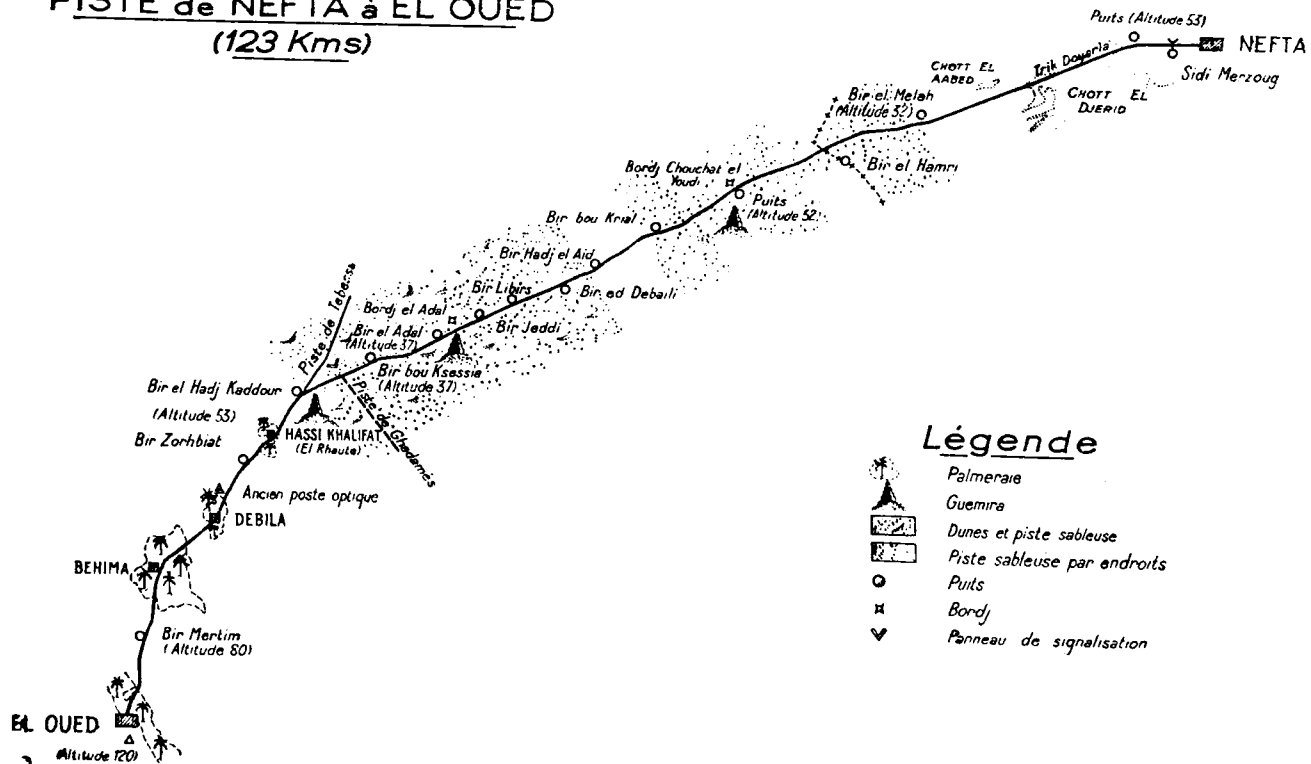
Nous saluons au passage la nouvelle école heureusement construite dans le style du Djerid, et auprès de laquelle une ravissante infirmerie-dispensaire, blanche à volets bleus, modèle standard n° X s'harmonisait mieux avec le décor d'Hammamet.

Après une fouille minutieuse du convoi, nous quittons la douane de Nefta à 8 h. 30 pour traverser, à 4 km. de Nefta et pendant 11 km., la corne nord-ouest du Chott el-Djerid, qui, même à cet endroit, peut, après de fortes pluies, être recouvert de 15 cm. d'eau. Piste roulante et bien entretenue.

Et c'est le demi-désert de diss, de drin, de ktaf, d'armoïse, de harmel, d'alfa mahboula et d'allenda, pendant 38 km. On franchit la frontière algéro-tunisienne à Bir-el-Hamri; aucune signalisation, ni même de puits, celui-ci se trouvant à plusieurs centaines de mètres au sud; seule indication, un des poteaux télégraphiques comporte des isolateurs doubles pour pouvoir isoler le secteur tunisien du secteur algérien sans que les fils puissent tomber à terre.

A 10 km. de la frontière, sur la droite apparaît le Bordj abandonné de Chouchat-el-Youdi dont l'architecture gris sale et le manque de proportion entre les coupoles et les murs fait bien augurer du style saharien que nous allons rencontrer. Sur la gauche se dresse la première « quemira ». Les quemiras sont des pyramides élancées de 5

# PISTE de NEFTA à EL OUED (123 Kms)



à 8 mètres de haut, bâties en pierres gypseuses maçonnées au plâtre sur un soubassement de blocage en mêmes matériaux. Ces signaux jalonnent la piste et servent de repère quand le vent de sable a effacé la trace des voitures ou même comblé complètement la piste. Nous suivons toujours la ligne téléphonique, passant tantôt à droite, tantôt à gauche de la rangée de poteaux. La piste devient de plus en plus mauvaise. Des chameaux aux pâturages et des campements de nomades rompent la monotonie du parcours. De temps à autre un puits bas d'eau plus ou moins saumâtre avec, auprès une borne du nivellement général. La végétation se fait plus rare puis cesse totalement dès qu'on attaque les dunes. Avant de les franchir, les chauffeurs laissent refroidir les moteurs qui, même sur les pistes sableuses, ne marchent pas souvent en prise directe. Le convoyeur Ouriss place alors tout contre la culasse la gamelle dans laquelle son déjeuner



Une halte de l'autocar dans les dunes.

(Photo J.-L. COMBÉS)

cuir pendant la première partie du trajet dans les dunes. Nous les attaquons vers 10 h. 20; les poteaux téléphoniques sont parfois enfouis jusqu'aux isolateurs et le convoi doit prendre garde aux fils qui ne permettent pas toujours le passage des camions.

Avec une dextérité inouïe, Laïd, le chauffeur, change trois fois de vitesse en gravissant des pentes de 30 à 40° dans le sable pur. Il arrive parfois que la voiture cale. On redescend alors en marche arrière et le chauffeur tente un essai un peu plus loin jusqu'à ce qu'il ait trouvé un sable assez résistant pour franchir la côte. De loin en

loin apparaissent les traces d'une piste abandonnée confectionnée en alfa et qui, aux dires du chauffeur, n'a pas duré deux ans.

Après la halte « casse-croûte », près du puits de Bou-Krial, accueilli avec joie par les vingt-cinq passagers du « Tigre des Dunes », et dont quelques-uns ont mal supporté le régime des montagnes russes, nous repartons dans le sable en suivant la crête des dunes. Sur la droite apparaît Bordj-el-Addal, poste identique à celui de Chouchat-el-Youdi et sur la gauche une guemira. Après une courte halte au puits de El-Addal, le « Tigre des Dunes » attaque la partie la plus ardue du trajet en suivant du mieux possible les « siouf » (les crêtes) où le sable présente une bonne résistance. A droite, un mur de deux mètres de hauteur, bâti en forme de V couché, indique le début de la piste vers le sud (Fort-Saint et Ghadamès) à travers le grand Erg Oriental. Il faut compter 3 jours de trajet en Jeep pour atteindre Ghadamès. Un peu plus loin, la piste quitte l'Erg et la ligne téléphonique pour serpenter dans les bas fonds entre les dunes qu'il faut franchir de temps à autre. Le sol est recouvert par place de coquilles fossilifiées d'œuf d'autruche. A 6 kilomètres avant Hassi-Khalifa une haute guemira indique l'embranchement de piste El-Oued - Tebessa qui file vers le nord, à notre droite.

Au détour d'une dune, nous apercevons deux femmes assises dans le sable devant un petit feu de racines où mijote une théière; le car s'arrête et il en descend un jeune homme vêtu d'une cachabia neuve. La plus âgée des femmes se lève et s'avance en clopinant, les bras levés vers le ciel; elle embrasse et réembrasse, dans un touchant débordement affectueux, ce fils qui lui revient après plusieurs années d'absence sur des rivages lointains. Le fils rend avec discrétion les caresses maternelles, et c'est sans hâte qu'ils reviennent maintenant vers le petit feu où bout la théière et où hiératique, attend l'épouse que la pudeur a empêché de faire le moindre geste.

Déjà des ouvriers travaillent dans la dune à la construction d'un chemin en « roses des sables » (concrétion gypseuse, seul matériau dur existant dans la région). Hassi-Khalifa (appelé parfois El-Rhoute) apparaît, c'est le premier village depuis Nefta. C'est déjà le Souf, les entonnoirs de sable retenus par des haies de Djerids au fond desquels, sur la nappe phréatique proche de la surface du sol poussent des palmiers sans irrigation; le Souf où les maisons sont toutes coiffées de coupoles en pierre à plâtre, et où le manque de chaux laisse une triste teinte grise aux agglomérations.

Dans ce village, où ils sont les seuls européens, nous chargeons un ménage d'instituteurs, qui se rend à El-Oued, la « capitale », pour la conférence pédagogique annuelle présidée par l'Inspecteur primaire. Leurs conditions de vie sont ici fort sévères; l'eau douce est rare et les légumes limités à la production locale : oignons, fèves, carottes jaunes...

Passé Hassi-Khalifa, la piste devient plus roulante quoique restant extrêmement sablonneuse, le paysage n'a plus la beauté sauvage de l'erg, on dirait que les dunes sont sales. Rapidement, les petits villages du Souf se succèdent : Debila, Behima (à noter l'absence totale de signalisation). A chaque arrêt montent des passagers coiffés du

haut guennour algérien. Les bâtiments administratifs tentent d'accorder leur architecture avec celle des bâtiments indigènes mais leur régularité détonne un peu.

Enfin, à 15 heures, heure tunisienne, (soit 14 heures, heure algérienne), apparaît El-Oued, la ville aux mille coupoles. La piste suit des crêtes entre des entonnoirs plantés de palmiers, contourne la ville arabe et traversant les nouveaux quartiers le car nous dépose devant la douane.

Un magnifique douanier se présente aussitôt, mais il est plus soucieux des « jerricanes » d'eau douce que le camion lui amène de Tozeur que des bagages des passagers; c'est qu'à El-Oued la bonne eau vient de Biskra, mais entre Biskra et El-Oued, comprenez-vous, il n'est pas « le douanier » et les conducteurs de car n'ont pas pour lui les égards de ceux qui sont soumis à sa juridiction.

Le style de la ville d'El-Oued ne nous paraît pas particulièrement attrayant mais, sans doute faut-il être favorisé des grâces d'état, puisque nombreux sont ceux qui, comme Isabelle Eberhart ont gardé la nostalgie du Souf. Plusieurs habitants du village ont conservé son souvenir et leur appréciation sur la « pauvre Mahmouda » est nuancée.

L'Hôtel Transatlantique est confortable, son architecture extérieure a inspiré la villa de M. G..., à Amilcar. Le marché du vendredi est incontestablement très pittoresque, tant par les « types » qu'on y côtoie que par les scènes curieuses qu'il offre; comme toile de fond les dunes et les palmiers émergeant de leurs entonnoirs, au second plan un troupeau immense de chameaux de toutes espèces.

Mais notre propos n'est pas de raconter le Souf, ses habitants, ses coutumes, ses danses des cheveux, ses succulentes degla et sa bonne neffa.

Le voyage de retour fut agrémenté d'une halte de cinq heures dans la grande dune, cependant que les dompteurs du « Tigre des Dunes » s'évertuaient à domestiquer un disque d'embrayage rétif. Après la grisaille triste du Souf, la gamme des tons chauds de Nefta nous parut plus brillante.

De ce voyage il nous reste un souvenir inoubliable : « la vision du véritable désert dont l'immensité vide, dont le potentiel d'inconnu et de mystère, attirent toujours plus avant, comme seule avec lui le fait la mer ».

Paul-Hubert LE MIRE.

Jean-Louis COMBES.