



LA MISSION TENERE

En avril 1959, Emile Parfait, président directeur général de Berliet, et Paul Berliet, administrateur et directeur général de la société, lancent l'étude d'une mission automobile afin de trouver de nouveaux itinéraires routiers accessibles aux véhicules appropriés de la marque, ceci pour désenclaver la partie centrale de l'Afrique. Le but recherché est de relier directement Alger à Fort Lamy, au Tchad, en passant par le désert du Ténéré du Tafassasset.

Il faut plus de six mois de contacts continus pour obtenir les appuis officiels de près de 20 organismes. Pendant ce temps, on travaille ferme à la préparation des véhicules.

La mission comprend 65 hommes, dont :

- l'équipe Berliet ;
- l'équipe scientifique ;
- l'équipe Gyrafrique avec hélicoptère Bell ;
- l'équipe Mercure avec son avion Cessna ;
- l'équipe presse ;
- l'équipe Compagnie lyonnaise du cinéma ;
- l'équipe du Froid Isofrigo.

Le parc des véhicules se compose de neuf Gazelle GBC 8 M 6 x 6 à moteur Magic et monte simple, et de cinq Land Rover.

Chacune des Gazelle reçoit une couleur distincte selon la nature de son chargement. Voici le détail de « l'arc-en-ciel du désert » :

- violet : paille et emballages vides pour ramener les trouvailles archéologiques, géologiques, etc.

- jaune Sahara : matériel cinématographique.
- gris : matériel de campement et appareils scientifiques.
- jaune clair : citernes (abritées par une bâche).
- orange : gas-oil.
- bleu : essence pour les véhicules légers et l'hélicoptère.
- rouge : camion-atelier.
- vert : magasin d'outillage.
- blanc : fourgon frigorifique.

Sur le plan humain, l'équipe Berliet comprend le général Laurent, chef de mission chargé de la responsabilité générale de cette dernière, Maurice Berliet, chef de mission en charge des véhicules, du personnel et de l'approvisionnement, le capitaine Allégret, adjoint de Maurice Berliet, M. Legal, adjoint administratif de Maurice Berliet,

En haut
Le départ de la mission Ténéré s'effectue d'Alger. Les véhicules quittent la succursale Berliet installée rue Hussein-Dey le 6 mars 1959. M. Conty pilote la première Land Rover. M. Roguiez, qui n'en est pas à sa première mission saharienne, est au volant du GBC 8 M 6 x 6 frigo blanc.
(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

M. Montangerand, cinéaste, les inspecteurs techniques Gaillard, Moll, Roguiez et Salmeron, les conducteurs-mécaniciens Canton, Chilliati, Conti, Kaiser, Lapiere, Paoletti, Picot, Romanet et Santacruz, ainsi que dix graisseurs nord-africains.

En dehors de l'équipe Berliet, il faut cependant citer le chef d'escadron Armand du SGA (Service géographique de l'Algérie) qui, par sa connaissance approfondie de la région, sera le véritable guide de l'expédition. Il assurera sans aucune erreur le voyage aller et retour sans avoir recours aux services d'un seul indigène.

Un certain nombre de scientifiques éminents rejoignent la mission par avion à Djanet. Beaucoup d'entre eux connaissent déjà l'oasis et le Sahara. Ces derniers sont M. Cornet, hydro-géologue de la mission, qui a « goûté et classé toutes les eaux du Sahara », M. Heu, zoologiste, M. Hugot, préhistorien délégué par le musée du Bardo et chercheur au CNRS, Henri Lhote, « l'homme des fresques du Tassili et le vétéran des sahariens de la mission », M. Mauny, de l'Institut de l'Afrique noire à Dakar, spécialiste de la protohistoire et du moyen-âge sahariens, M. Naeglé, botaniste de l'IFAN de Dakar, M. Petit, ethnologue et le docteur Vergnes, grand médecin de laboratoire, désigné par Prohuza, organisme s'occupant des problèmes humains dans les zones arides. S'ajoutent à ces derniers M. Brouty, peintre, MM. Favier et Mascarelli, de l'OCRS, MM. Sommet, Devillard, Quinet et Rongier de la Compagnie lyonnais de films, Roger Frison-Roche, écrivain, qui signera un livre passionné et passionnant sur l'expédition, M. Vidal de la Blache, journaliste, et MM. Vals et Menant de Paris Match.

Partant de Ouargla le 8 novembre 1959, la mission ne sera de retour que le 7 janvier 1960 après avoir parcouru 10 000 km en 50 jours. Le parcours de chaque étape fait l'objet d'une reconnaissance aérienne par hélicoptère, de façon à ne rien laisser au hasard.

Les 1 000 km séparant Ouargla de Djanet sont effectués sans difficultés, mais il n'en est plus de même de Djanet à Fort-Lamy situé



Ci-dessus.

Quatre Land Rover 88 cv109 sont de l'expédition. Elles ont été immatriculées fin 1958 par la succursale d'Alger. Ici photographiés à Ourgla, les quatre véhicules, dont les immatriculations se suivent, sont dotés d'une visière pare-soleil proéminente et d'une imposante antenne de radio.

(Cliché Fondation de l'automobile Marius Berliet)

2 000 km plus loin sur les bords du fleuve Chari en territoire camerounais.

On commence à retrouver le fech-fech et le poto-poto bien connus des anciens de la mission Sahara-Niger de 1926 et il faut surtout traverser la région désertique du Ténéré.

17 novembre

Partie de Djanet à 11 heures du matin, « la mission campe le soir même à 122 km au sud, en plein erg d'Admer ».

18 novembre

La caravane parcourt 54 km d'erg jusqu'à In Afaleh. Quelques traces de végétation. Découvertes sensationnelles de *pebble tools*, des « galets outils » attestant d'une présence humaine au Sahara dans les temps les plus reculés.

23 novembre

Campement au pied de l'Adra Bous, un petit massif montagneux. Le lendemain, l'Adrar Madet est atteint au terme d'une étape de 229 km.

26 novembre

La mission entre dans une partie connue du Ténéré et arrive en vue du légendaire Arbre du Ténéré, seul au milieu du désert, avec des racines allant puiser l'eau à plus de 30 mètres de profondeur. Progression plus facile. Le sable mou n'arrête pas les Gazelle.

3 décembre

Agadès est atteint, après un parcours sur une piste pierreuse et peu roulante.

6 décembre

Après avoir dépassé le massif du Termit, « le fameux erg du Ténéré est vaincu ».

7 décembre

Termit sud. C'est la fin du Sahara et les débuts de l'Afrique noire. La mission fait connaissance avec le cram-cram, petits piquants qui pénètrent partout, et chaque membre de la mission de se gratter avec délice. Les voyageurs découvrent la faune de la savane.

9 décembre

Le lac Tchad est atteint à N'Guigmi. Puis la mission contourne le lac par le nord pour arriver avec la joie que l'on devine le 12 décembre 1959 à Fort Lamy, où elle est accueillie et vivement félicitée par Paul Berliet arrivé par avion.

Elle y prendra un repos bien mérité jusqu'au 20 décembre. Des contrats importants sont signés entre les responsables de la mission et les représentants tchadiens. La route est maintenant connue, mais elle est malheureusement nettement impraticable pour les véhicules traditionnels entre l'Arbre du Ténéré et Termit.

Le voyage de retour devra donc s'effectuer en cherchant une voie de moindre difficulté en contournant toujours par l'est le lac Tchad pour atteindre Bilma situé à 1 000 km en passant par Koussa-Anna, Ehi-Mounto et Zoo-Baba.

Le 20 décembre 1959, la mission prend donc le chemin du retour en espérant trouver un itinéraire plus praticable.

Le 24 décembre au soir, en plein désert, la mission rencontre un groupe de tirailleurs méharistes noirs placés sous le commandement d'un adjudant. Copieusement ravitaillés par Maurice Berliet, ils fêtent Noël comme cela ne leur était certainement jamais arrivé !

Le réveillon du 31 décembre est fêté à Bilma et l'on reprend aussitôt la piste. En passant par Djano, la mission arrive à Djanet le 7 janvier.

Sur les plans logistique et mécanique, le succès est considérable.

Les Gazelle Berliet ont étonné les participants par leurs qualités de franchissement et de fiabilité. L'une d'elles réalise même l'exploit de ne pas s'être ensablée une seule fois durant tout le périple !

Les savants accompagnant la mission ont fait des découvertes zoologiques, archéologiques et malacologiques (afférentes à l'étude des mollusques) sensationnelles et rapportent une véritable collection d'une valeur scientifique inestimable impossible à décrire ici.

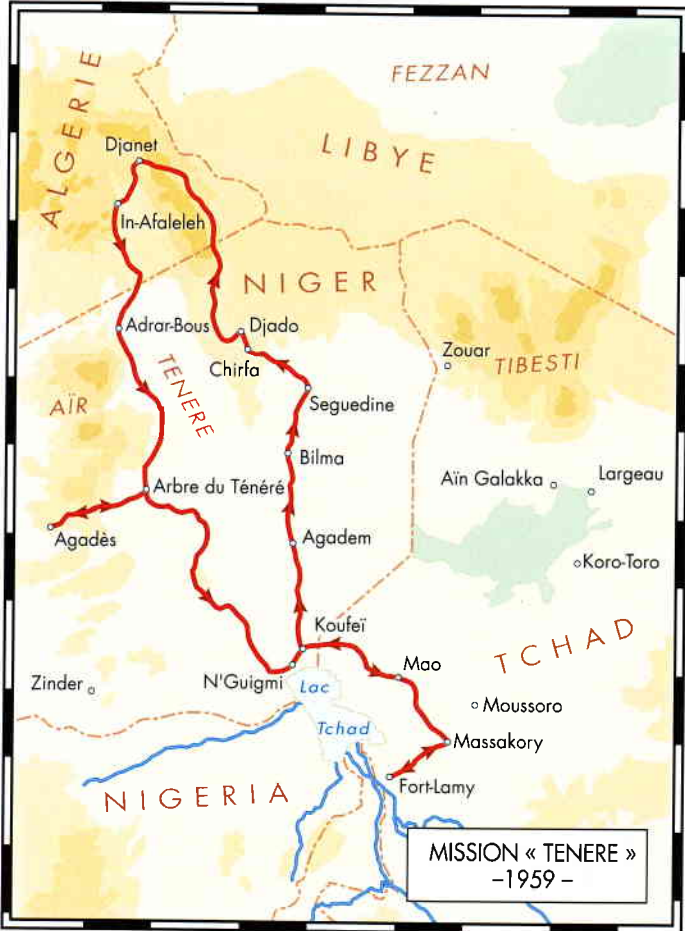
La mission Ténéré connaît un retentissement considérable dans la presse de l'époque. Il faut saluer l'extraordinaire performance des organisateurs puisque la mission ne connaîtra pas un seul incident sérieux. On l'imagine, un tel événement aurait été catastrophique pour Berliet et aurait été relayé par les médias de la même façon que le fut le succès de l'expédition. Le sans-faute était indispensable et ce fut un sans-faute...

(D'après un bulletin de l'Amicale des concessionnaires Berliet)



En haut, à gauche
Le convoi a stoppé et les grasseurs rassemblent du bois pour le feu du soir.

Au dessous
Pas de doute, on est en Afrique noire. La végétation ne trompe pas. Le convoi n'est plus loin de Fort-Lamy, but de la mission.



Ci-dessous
C'est enfin l'arrivée à Fort Lamy, au Tchad, et le retour à la civilisation après un mois de solitude ou presque. Les GBC font leur entrée en ville, détournant les regards de la population.

(Tous clichés Fondation de l'automobile Marius Berliet)

