

L'Afrique française

Bulletin mensuel du Comité de l'Afrique française et du Comité du Maroc

Janvier 1928

LE PORT DE DJIBOUTI VU PAR UN ÉCRIVAIN

De l'ouvrage que M. Jean d'Esme a récemment publié sous le titre « À travers l'Empire de Ménélik » (Plon, éditeur), nous extrayons la description pittoresque de l'arrivée du voyageur à Djibouti :

NOTRE-DAME-DES-SABLES

*Au gouverneur et ministre Lagarde,
qui, du sable et des madrépores, fit
surgir une ville.*

Depuis notre départ de Marseille, huit aurores ont déjà fleuri. Notre paquebot a tour à tour labouré de son éphémère sillon, la Méditerranée bleue, les eaux jaunes du canal de Suez, et la lente houle de la Mer Rouge. La Corse, le Stromboli, Messine, Charybde et Scilla, Port-Saïd et Suez, ont successivement défilé sous nos yeux. Et lorsque, pour la neuvième fois, l'aube décolore avec lenteur le ciel nocturne, nous pénétrons dans la baie de Tadjourah.

Face à nous, vers l'ouest, une ligne de maisons blanches pointille la rive basse ; à l'horizon, derrière un éblouissant liséré de salines et par delà les plâtitudes du désert, les hautes montagnes d'Abyssinie dressent leur muraille obscure ; plus loin, sur la droite, les verdure du jardin d'Ambouli tachent d'une ombre la nudité du paysage.

Notre paquebot continue d'avancer et sous la lumière qui peu à peu conquiert le ciel, les détails de la terre que nous fouillons de nos jumelles croissent et se précisent. La ligne blanche des maisons se morcelle ; des barques, des vedettes, des chalands, toute une flottille de pirogues, se détachant du port, accourent à notre rencontre. Avec un roulement de treuil, des fusements de vapeur et un grincement de chaîne, nous mouillons.

La ville, maintenant proche, et la côte tout entière, nous apparaissent. En face de nous, une jetée se traîne à ras des quais ; près d'eux, un massif de verdure, le parc du gouvernement, pose un point sombre parmi l'immense monotonie d'un paysage aride et

jaune, tandis que, derrière lui, une agglomération de maisons entasse les pâleurs de ses terrasses et de ses murs badigeonnés à la chaux.

Et sur trente lieues à la ronde, il n'y a rien d'autre sinon, là-bas, vers le nord-ouest, la petite ombre bleuâtre des jardins d'Ambouli.

Du sable, de la chaux, des pierres, du soleil aveuglant et dur, de la chaleur lourde s'abattant d'un ciel implacablement net, — c'est *Djibouti* — Notre-Dame-des-Sables — tout à la fois ville unique, capitale, siège du gouvernement de la Côte française des Somalis, et seule porte ouverte sur la mer à l'Empire d'Ethiopie...

Depuis longtemps déjà et bien avant que nous ne jetions l'ancre, un grouillement de gamins somalis escorte, notre paquebot, nageant à notre hauteur ou pagayant de notre allure d'ailleurs très ralentie. A peine sommes-nous stoppés et à peine la santé et la police ont-elles achevé leur rapide inspection qu'ils envahissent le bord. Grimant l'escalier de la coupée, se hissant au long des cordages qui nous amarrent aux bouées et des haussières qui retiennent les chalands contre nos flancs, s'élèvent à la force des poignets, s'accrochant aux structures, escaladant les lisses, franchissant les bastingages, ils montent à l'abordage. On pourrait se croire revenu aux temps légendaires de la grande flibuste, des frères de la côte et des pirates barbaresques. Ils jaillissent sur le pont de tous côtés en même temps et se ruent, sur nous, nous enveloppant, nous assaillent et nous harcèlent, — chantant, criant, mendiant et psalmodiant l'inévitable refrain déjà si souvent entendu pour ma part :

« A la mé !.. A la mé !.. Oh !.. Oh !.. A la mé !.. A la mé !.. Oh ! Oh !.. »

Sur le pont, ils sont déjà une cinquantaine et il continue d'en surgir des escaliers, du flanc du navire, des échelles et des cordages, de tribord et de bâbord, de l'avant et de l'arrière; autour de nous les cris, les piailllements, les disputes se croisent et nous assourdissent

— Donne dix sous, j'i saute dans la mé.

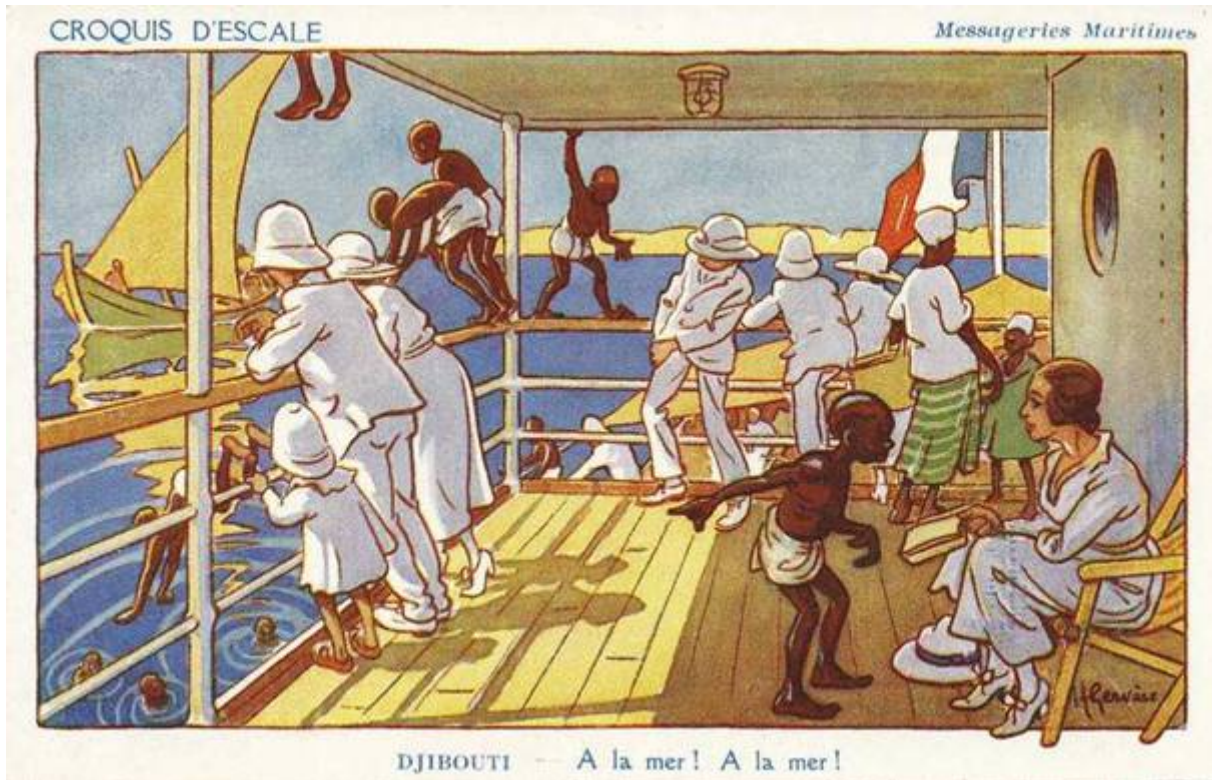
— Si tu donnes un franc, j'i chante pour toi *Poupoule, Marguerite, la Marseillaise, Tipperary...*

— ... deux francs... et j'i saute le tête premier...

— A la mé... A la mé... Oh ! Oh...

Et tous avec ensemble attaquent dix airs, vingt airs connus, chacun le sien, sans souci de l'effroyable cacophonie. *Viens, Poupoule et Marguerite, si tu veux faire mon bonheur*, hurlés à pleins poumons se mêlent aux notes emphatiques de *la Marseillaise*; un gosse bouclé, à la mine de berger grec, s'égosille à nous faire entendre la

Madelon par-dessus les mâles accents de *Tipperary* et de *Tararaboum*, ça y est, que deux grands gaillards aux cheveux crépés et roussis à la chaux, braillent, avec conviction.



D'en bas, des barques flottant autour du navire, le même tumulte monte, éclate, aggravé par les vociférations des marchands de plumes d'autruche, d'éventails et de poignards, et les cris scandés des charbonniers qui grimpent le long d'une planche inclinée, de leur chaland à la soute à charbon, un panier de cardiff sur les épaules. De temps à autre une piécette d'argent lancée d'un pont provoque une plongée générale. A travers la transparence de l'eau, la pièce s'enfonce avec de brusques zigzags et l'on distingue le gigotement de grenouille des nageurs lancés à sa poursuite, main tendue. Le premier arrivé l'attrape au vol et, à peine émergé, brandit son trophée au bout des doigts ; après quoi, d'un geste preste et familier et tout en remontant dans sa pirogue, il l'enfonce dans sa bouche où il va rejoindre, dans un coin de la joue, la menue monnaie qui s'y trouve déjà entreposée. Plus audacieux, mais plus chers, ceux qui sont à nos côtés, sur le pont-promenade jouent la difficulté. Le taux de leurs exploits est d'ailleurs établi une fois pour toutes : depuis le banal saut, les pieds en avant, (un franc), jusqu'à ce plongeon du haut de la passerelle, tête la première, avec passage sous la quille du navire et sortie de l'autre bord, réservé aux as des as et tarifé cinq francs.

Jeux familiers, commerce vieux de plusieurs lustres, métier lucratif et admis de tout le monde, même des Frères dont les écoles ferment au jour d'arrivée de paquebot, comme à des fêtes carillonnées, pour permettre à leurs élèves l'exercice de leur profession.

Actuellement, il n'y faut que de l'adresse et du souffle ; jadis, la chose exigeait par surcroît un certain courage. Les requins rôdaient dans la baie de Tadjourah et quelques plongeurs laissaient parfois au fond des eaux une main, un bras ou une jambe, heureux encore: quand ils: en revenaient. Ce qui n'empêchait d'ailleurs point les survivants, nautiles, ou non, de poursuivre leur petite exploitation et de continuer à chasser entre deux eaux la piécette luisante.

Le tapage devient insupportable ; dans l'air immobile une poussière de charbon flotte, se dépose, noircit tout. Nous fuyons le bord devenu intenable.

M. Jean, d'Esme raconte plus loin en quelques, lignes savoureuses la, création de Djibouti et de son port d'après la conversation d'un vieux Français de Djibouti :

— Savez-vous, monsieur, comment tout ceci fut créé ? Non. Eh bien, je vais vous le dire, si vous le voulez bien, car c'est une page, une simple page du grand livre de l'Energie française qui mérite qu'on la connaisse.

« Jusqu'en 1888, la capitale de la colonie d'Obock, mère de l'actuelle Côte française des Somalis, était... Obock. Un charmant coin, — aride, tout en sable, en coquilles et en madrépores, offrant à peu de chose près la fertilité du ciment armé et arrosé par une ondée tous les huit ou dix ans. On ne l'avait d'ailleurs pas payé très cher : une cinquantaine de mille francs au chef de la tribu locale. Pas d'hinterland, aucune communication possible avec les riches territoires éthiopiens; en revanche du soleil et de la chaleur à faire la joie de toutes les salamandres du monde ! Quelque chose comme l'enfer, avec la compagnie de la foule des damnés et des diables en moins. Et encore... certaine historiette qu'on vous contera un jour ou l'autre certifie-t-elle qu'il y faisait meilleur qu'à Obock (1).

« La ville (!) comportait la tente, puis la maison du gouvernement, les habitations des fonctionnaires et des soldats, soit cinq cahutes démontables en tout et pour tout. Je n'ai pas connu ces temps bibliques, mais lorsque je suis arrivé ici, j'ai rencontré des gens qui avaient vécu là-bas ; je vous jure qu'ils en conservaient le souvenir. Les choses allèrent ainsi jusqu'au moment où un homme (2) en se « promenant » — et il fallait déjà posséder un rude tempérament pour avoir envie et force de se « promener » dans ces paysages idylliques — découvrit ce coin-ci. Il en comprit tout de suite l'importance, jugea après de longues excursions les avantages de sa

situation et en devina l'avenir. Il avait l'œil, croyez-moi, car lorsque après plusieurs mois de démarches, de préparation et de luttes, il débarqua sur cette plage pour y transporter le siège central de la Côte française des Somalis et y fonder Djibouti, que vit-il devant lui ? Rien, de bien différent de ce qu'il avait eu sous les yeux en arrivant là-bas, à Obock, en 1884 : une plage de sable, une immense plaine de sable et de cailloux, un gommier, grillé et dans son ombre fallacieuse un chacal. A droite une presqu'île, à gauche une autre, celle sur laquelle les assassins de Lambert jetèrent son boutre, après pillage et massacre, pour faire croire à un naufrage. Mais, à l'horizon, les hautes montagnes de l'Empire Ethiopien haussaient leurs masses sombres, et les chemins naturels des vallées pénétratrices sinuaient vers elles.

« Il s'y établit donc comme il put, sous la tente, dans des cabanes et avec lui la pincée de rudes collaborateurs — ils étaient une dizaine, grands et petits — qui l'avaient suivi. Je passe, monsieur, sur les jours, les, mois, les années de luttes et de labeurs constants qui suivirent. Songez seulement à ce que dut être l'existence de ces quelques Français perdus ici et bataillant seconde après seconde contre le climat, contre l'effroyable, soleil, contre le manque d'eau, contre les populations nomades hostiles et querelleuses ; n'oubliez pas, je vous prie, que, n'ayant rien devant eux, rien que du sable, des cailloux et la mer, ils créaient, bâtissaient, plantaient, — fondaient une ville, un port, une colonie, faisant tout surgir du néant avec des moyens précaires, parfois encouragés, mais souvent contrariés et contrecarrés dans leur tâche (3).

« Une à une les maisons s'élevèrent, puis le port s'outilla. D'autres hommes, d'autres Français, vinrent s'adjoindre au noyau primitif. Les Somalis eux-mêmes se rapprochèrent, se fixèrent aux environs. Les services s'organisèrent. La convention passée entre Ménélik et la France, œuvre encore de ce même gouverneur devenu le Ministre plénipotentiaire Lagarde, permit la construction de ce chemin de fer franco-éthiopien qui, de Djibouti à Addis-Abeba, constitue la seule route commerciale ouverte à l'Abyssinie jusqu'à la mer. Aujourd'hui, enfin, monsieur, Djibouti est, avec Aden, le port le plus important de la Mer Rouge, par son mouvement commercial, par sa position géographique comme par son développement.

La ville, car c'en est une, compte dix mille âmes ; elle a ses banques, ses administrations, ses, hôtels, ses hôpitaux, ses docks, ses écoles, ses magasins, son usine électrique, ses deux glaciers, son téléphone, son télégraphe, ses autos, son chemin de fer, de l'eau partout et des arbres. C'est une cité plus prospère et plus moderne que bien des chefs-lieux de la mère patrie. Voilà la besogne qu'en trente-cinq ans une poignée de Français (4) a menée à bien.

Beaucoup y ont laissé leur santé et parfois leur vie. Je ne nierai point qu'elle fût semée d'erreurs, d'à-coups et d'injustices. Ce n'est après tout qu'une œuvre humaine et, comme telle, sujette à des faiblesses. Il est commode de la railler et de la critiquer. C'est un penchant auquel on s'abandonne aisément chez nous... et que cultivent particulièrement ceux qui ne mirent jamais la main à aucune pâte de ce genre-là. Un bon mot, un trait d'esprit, une condamnation en bloc, rien de plus facile. Vivre cinq, dix, quinze ou vingt ans de l'existence que mènent ces bâtisseurs, dans le sable et dans la boue, sous le soleil de feu ou sous la pluie, loin des siens et du confort, pour ne pas dire du nécessaire et, le plus souvent, savoir mourir, ça, c'est plus difficile ! Je ne voudrais pas que vous pensiez, monsieur, que je plaide ma propre cause. Non. Personne ne s'en moque autant que moi. Mais, je vous l'ai dit : il y a sous le ciel tropical des milliers et des milliers de Français pareils à ceux dont je vous ai conté l'histoire. C'est à eux que je vous demande de songer, lorsqu'on vous promenant à travers notre ville, vous jugerez des résultats qui furent obtenus ici. Ailleurs, en Afrique comme en Asie, vous auriez, du reste, cent et cent autres exemples, moins exceptionnels sans doute, mais du même genre. J'ai l'honneur de vous saluer, monsieur »

Jean d'Esme

(1) On nous l'a contée, en effet, la voici : Certain trafiquant, pour avoir omis les, précautions élémentaires d'usage contre le soleil... et le « pernod », y rendit sa belle âme imprudente... Le soir de son enterrement, son esprit frappant à la porte du cercle, interpella le groupe de ses ex-amis qui s'y trouvaient réunis.

— Qui est là ?

— Moi..., X..., mort hier.

— Que diable veux-tu ? Où. Es-tu ?

— En enfer... Vous seriez bien gentils de m'envoyer une couverture de laine... on claqué de froid ici, après Obock.

(2) Le gouverneur et ministre Lagarde, commandant d'Obock et créateur de la Côte française des Somalis et de Djibouti. Il est des noms, que l'on a le devoir de livrer au public.

(3) Le général Lyautey, au moment où Djibouti fut enfin acceptée, songeant à ces difficultés inattendues que l'on suscitait à son fondateur, écrivit : « Enfin, Lagarde triomphe » (*Lettres du Tonkin et de Madagascar*).

(4) Le nombre des Français à Djibouti n'a jamais dépassé deux cents.



UNE EXPLORATION EN SOMALIE FRANÇAISE

Par E. AUBERT DE LA RÛE

1. UN PAYS CONVOITÉ PAR L'ÉTRANGER

La terre, perdue de vue depuis la sortie du golfe de Suez, quelques jours plus tôt, réapparaît à nouveau ce matin un peu avant de quitter la mer Rouge dont les deux rives, se rapprochant progressivement, annoncent le Bab-el-Mandeb. A l'est, ce sont les hautes montagnes d'Arabie et vis-à-vis celles, plus modestes, d'Erythrée, dominant la côte très basse de la baie d'Assab, à laquelle ne tarde pas à succéder celle, tout aussi plate et monotone de la Somalie française, débutant à l'entrée du détroit, juste à la hauteur de la petite île de Doumeïra. En face, c'est Périm et Cheikh Saïd, enclave française inoccupée sur la rive asiatique.

Entre le navire et la terre d'Afrique surgissent bientôt, au milieu de la mer très bleue, tranchant sur la teinte uniformément beige de la côte sablonneuse voisine, quelques îlots volcaniques d'un noir-rougeâtre, escarpés et pelés, frangés d'écume, dont le plus occidental, aujourd'hui soudé au rivage, forme le Ras Siane. C'est le groupe des Djeziret Seba ou des Frères, appartenant à la France.

Dès lors, un liséré sombre de palétuviers borde de place en place le littoral entre Khor-Anghar et Godoria, dont on devine à la jumelle les petits postes. Un peu en arrière se dressent brusquement quelques reliefs isolés, parfaitement horizontaux, comme les Tables de Guéni. Ensuite, jusque vers Obock, la côte se poursuit aride et très plate, simplement semée d'épineux, formant de loin sur le sol dénudé autant de minuscules taches grises.

Des montagnes à perte de vue

En regardant vers l'intérieur, tout en longeant la côte basse et désolée de la Somalie française, on se rend vite compte cependant

combien montagnaise est en réalité cette colonie pour peu que l'on s'écarte de la mer. Au delà de la plaine littorale s'étendant de Doumeïra à Obock, le long du Bab-el-Mandeb puis du golfe d'Adcn, le pays se relève rapidement et prend une configuration très tourmentée avec des dénivellations qui atteignent près de deux mille mètres. Des lignes de crêtes bleuâtres, les unes parfaitement tabulaires, les autres au contraire extraordinairement déchiquetées, se succèdent jusqu'à l'horizon, les plus lointaines à peine visibles, estompées par un voile de poussière que soulève le vent du désert.

Nous passons près du Ras Bir, cap peu saillant limité par une petite falaise jaunâtre que domine un phare, tour carrée très massive, donnant plutôt l'impression d'un fortin. C'est ensuite Obock, dont j'entrevois la palmeraie cachée dans le lit d'un grand oued. De l'ancien chef-lieu de la Côte des Somalis, devant lequel se balancent quelques boutres au mouillage, il ne subsiste guère que la monumentale résidence, grand cube blanc environné de ruines dispersées et de quelques misérables cases indigènes.

En vue de Djibouti

Le littoral, dès lors, change rapidement d'aspect. Il se relève et devient très escarpé. En face de nous, entouré d'un majestueux décor de montagnes, s'ouvre le golfe de Tadjourah, profonde échancrure du golfe d'Aden, qu'une vaste baie, invisible d'ici, le Ghoubet-el-Kharab, prolonge encore dans les terres. Leur grande voile triangulaire gonflée par l'alizé, quelques boutres filent rapidement sur ce large bras de mer que bornent au nord la chaîne des Mabla et le massif du Goudah, sur les flancs desquels des taches sombres indiquent quelques espaces boisés et au sud les montagnes d'Aria.

Djibouti n'est maintenant plus très loin et après avoir doublé les îles Moucha et Maskafi, tables coralliennes entourées de quelques palétuviers et dépassant à peine les flots, on commence à distinguer ses constructions blanches à terrasses et ses grandes salines qui miroitent au soleil.

Une vive animation règne sur la rade de Djibouti où c'est un va-et-vient incessant de remorqueurs et de chalands déchargeant plusieurs cargos et paquebots italiens, regorgeant de marchandises et d'où débarquent d'innombrables passagers allant en Éthiopie et se ruant, aussitôt à terre, à l'assaut de tous les hôtels. Il ne s'agit nullement, paraît-il, d'un jour d'affluence exceptionnelle et Djibouti connaît depuis bientôt un an un tel mouvement.

2. LA SITUATION PRIVILÉGIÉE D'UNE VILLE QUI GRANDIT SANS CESSER

Toute l'activité économique de la colonie est concentrée à Djibouti dont la France a fait la porte d'entrée et de sortie principale de l'Ethiopie en créant ce port et en construisant, il y a une quarantaine d'années, le Chemin de fer franco-éthiopien qui excite singulièrement l'un et l'autre la convoitise de l'Italie depuis qu'elle s'est installée à Addis-Abéba. L'intérêt que présente Djibouti n'est cependant pas lié uniquement à son importance comme point de transit avec l'Ethiopie mais découle également de sa position géographique. Le chef-lieu de la Côte des Somalis occupe, en effet, dans le fond du golfe d'Aden, une situation privilégiée à l'entrée de l'Océan Indien. Ceci doit permettre à Djibouti, où touchent déjà la plupart des navires français allant à Madagascar ou en Indochine, de devenir une grande escale impériale quand les travaux d'aménagement de son port, actuellement en cours, seront achevés.

Une ville bruyante et animée

Djibouti, que j'ai connue si calme quelques années auparavant, alors occupée seulement à trier, à emballer et à expédier tout le café qui lui arrivait du Harrar, est maintenant une ville très bruyante et en proie à une animation extraordinaire avec ses allées et venues de camions, dues à l'arrivée à peu près quotidienne des navires italiens. On y parle beaucoup, en ce moment, de travaux d'embellissement et d'urbanisme. Il faut souhaiter que ces projets, d'ailleurs en voie de réalisation, soient promptement achevés car le chef-lieu de la Côte des Somalis est encore actuellement indigne de son trafic avec ses rues ensablées, semées de fondrières, dont la brise du large ne parvient pas toujours à chasser les relents inquiétants et où le malheureux piéton ne sait où se garer, faute de trottoirs, du fait d'une circulation intense de camions énormes et de somptueux taxis, conduits avec un peu trop de désinvolture par les chauffeurs indigènes. Cet afflux d'automobiles n'a pas fait encore disparaître complètement les antiques calèches, joie des passagers en escale qui se demandent toujours, en les voyant passer, si ce sont leurs roues branlantes ou leurs chevaux squelettiques qui s'écrouleront les premiers.

Il fut un temps, paraît-il, où Djibouti n'avait pour tout ombrage que celui de quelques palmiers artificiels en zinc, dont le nom d'un café, près de la place Ménélik, perpétue le souvenir. Les cocotiers bordant quelques avenues et les arbres qui décorent aujourd'hui certaines places de la ville et que l'on voit tout autour de la résidence du

Gouverneur et dans les jardins des maisons particulières, montrent qu'avec de la persévérance on peut parfaitement obtenir ici un peu de verdure.

Si la température est vraiment effroyable en été, surtout quand souffle le terrible khamsin, ce vent de sable brûlant venant du désert et qui fait rapidement monter la température à près de 50 degrés, il existe du moins une période de plusieurs mois où le climat est presque tempéré et même agréable durant les soirées et les nuits, comme c'est actuellement le cas en ce mois de novembre.

Djibouti ne manque pas de cachet ni de couleur locale; mais ces avantages pourraient se concilier, semble-t-il, avec un peu plus de propreté et de tenue. Le soleil ardent, qui transforme pendant six mois de l'année Djibouti en une véritable fournaise, supplée heureusement dans une certaine mesure aux conditions d'hygiène par trop sommaire de cette ville cosmopolite où plusieurs centaines de Français, de Grecs et d'Italiens voisinent avec des Arabes, des Baniens de l'Inde, des Abyssins, des Juifs d'Aden, des Somalis originaires de la colonie britannique limitrophe, des Issa et des Danakil (*pluriel de Dankali*).

La population a notablement augmenté ces dernières années et doit être maintenant d'environ 20 000 habitants sinon davantage. Djibouti s'agrandit et l'on voit s'élever un peu partout des constructions neuves, qui contrastent avec le style mauresque des anciennes bâtisses à arcades, mais la crise du logement sévit toujours avec une acuité rare et est encore loin d'être résolue. Beaucoup de nouveaux venus ne savent où se loger et s'ils y parviennent, c'est à des prix invraisemblables.

3. NI LE CLIMAT, NI LE MANQUE D'EAU N'ENTRAVENT LE DÉVELOPPEMENT DE DJIBOUTI

Les hôtels, en particulier, d'où tout confort est exclu, sont toujours bondés et nettement insuffisants pour le mouvement actuel. Le nouvel arrivant, j'en ai fait personnellement l'expérience, doit bien souvent s'estimer heureux de pouvoir passer la nuit dans un couloir où des légions de chats faméliques, l'une des plaies de la ville, se livrent à des sarabandes effrénées et bruyantes.

C'est vraiment une escale curieuse que ce port où se coudoient tant de races différentes, se mêlant d'ailleurs assez peu les unes aux autres, où les monnaies les plus diverses ont cours, du franc au thaler, en passant par la lire et la roupie. Djibouti a bien le caractère d'une ville de l'Islam. Il n'y manque ni les mendiants ni les mouches qui, les unes et les autres, ne vous laissent pas un instant de répit. Cette ville ne manque pas de cachet avec ses gracieuses mosquées, ses ruelles étroites, ses boutiques embaumant l'encens et les épices, ses restaurants arabes qui sentent bon la cuisine orientale, ses cafés somalis dont les tables débordent dans les rues et où ce n'est qu'un bruissement de mouches, ses différents quartiers indigènes, si grouillants et pittoresques, où arrivent à tout moment des caravanes du désert ou y retournent chargées de sucre et de dourah.

La vie chère

Djibouti n'est cependant pas un lieu de séjour bien enchanteur. Pendant les mois chauds et si pénibles, c'est un fait curieux à constater, les Européens se portent dans l'ensemble assez bien, mais dès qu'arrive la saison fraîche, on n'entend plus parler que de malades. Sauf les produits de la mer, des poissons et des langoustes excellentes et quelques légumes fournis par les jardins de l'oasis toute proche d'Ambouli, ainsi que des melons tout imprégnés de sel, il faut pour ainsi dire tout importer. La brousse Somalie ne fournit en effet pratiquement rien. Jadis, la colonie était fort bien ravitaillée par l'Ethiopie en vivres frais et le prix de la vie était d'un bon marché étonnant. Aujourd'hui, c'est surtout l'Egypte, avec le concours de l'Inde et du Kenya, qui alimente Djibouti et tout y est extrêmement cher. Les salaires des boys et des cuisiniers indigènes ont suivi le mouvement et dépassent ceux de n'importe quelle autre colonie. Enfin, désagrément qui n'est pas négligeable, l'eau que l'on boit est saumâtre et tend à le devenir toujours davantage à mesure que la population augmente. Cela tient à l'abaissement du niveau de la nappe d'Ambouli, où s'alimente la ville, qui a été suivi

d'infiltrations d'eau de mer depuis que l'on pompe, pour satisfaire aux besoins croissants, des quantités de plus en plus considérables. Aussi l'administration se préoccupe-t-elle vivement de trouver en ce moment d'autres nappes pour fournir la ville en eau douce. En attendant, pour remédier à cet état de chose, ceux qui le peuvent font régulièrement venir par des boutres de l'eau d'Obock, la meilleure de la colonie.

Il me paraît intéressant, avant de poursuivre le récit de ce voyage à travers la Somalie française, de donner quelques précisions relatives aux populations indigènes qui vivent dans la colonie.

Les statistiques, évidemment très approximatives dans un pays tel que celui-ci, encore assez mal connu et qui est habité surtout par des nomades dont certains ne sont en territoire français que d'une façon toute temporaire, nous apprennent que la population totale est de plus de 80 000 habitants (86 000 en 1935). Si l'on retire de ce chiffre la population de Djibouti, environ 20 000 habitants, on voit qu'il en reste plus d'une soixantaine de mille pour tout l'intérieur, soit une moyenne de trois habitants au kilomètre carré, ce qui est relativement élevé pour un territoire aussi aride et désolé. En fait, on ne manque pas d'être surpris, lorsqu'on circule à travers la Somalie, de trouver, dans l'ensemble, ce pays aussi habité. Je connais des colonies françaises, beaucoup plus favorisées au point de vue du climat et des ressources naturelles, comme la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides en Océanie, pays d'une étendue comparable et qui ont une population nettement inférieure à celle de la Somalie brûlante et désertique.

Deux groupes ethniques très voisins, appartenant l'un et l'autre à la race éthiopienne ou kamite orientale, les Issa et les Danakil, fiers et belliqueux, occupent la Somalie française. Loin d'être confinés sur le territoire de la colonie, dont les frontières sont absolument conventionnelles, ils débordent largement, les uns et les autres, dans les contrées limitrophes. Issa et Danakil voient mais ne sympathisent guère et les combats sanglants qu'ils se livrent encore à l'occasion et dont le dernier, celui de Mourhato, en janvier 1935, fit plus de 300 victimes, montre assez l'hostilité qui les sépare.

Issa et Danakil, qui se ressemblent à certains égards, surtout au point de vue physique, se distinguent par certains usages et traits de caractères. À tort ou à raison les Issa ont la réputation d'être particulièrement farouches et combatifs et surtout fort traîtres.

Ces populations parlent des dialectes ne s'écrivant pas et qui, pour être différents, n'en sont pas moins apparentés. Certains indigènes

parlent également l'arabe mais très rares sont ceux qui l'écrivent. Tous sont musulmans, parfois même assez fanatiques, surtout les Issa. Les Danakil, par contre, sont loin de suivre fidèlement tous les préceptes du Coran.

La démarcation est assez nette entre les pays issa et dankali. C'est une ligne qui, allant de l'extrémité sud du lac Abbé à la rive méridionale du Goubet-et-Kharab, traverse le Gobad dans toute sa longueur et passe légèrement au nord de Dikkil.



Djibouti – Place du marché

4. NOMADES ET INDIGÈNES NE SE DÉPLACENT GUÈRE DANS UN RAYON DE PLUS DE 100 KILOMÈTRES

Les Danakil occupent donc tout le nord et l'ouest, c'est-à-dire la plus grande partie de la colonie. Ils se divisent en Adoïmara et Assaïmara, ces derniers assez turbulents. La plupart des Assaïmara résident hors des frontières, mais certaines tribus, comme les Alakalto, les Oleito-Modelto et les Dourba, nomadisent en territoire français où leur chef Yayo Mohamed, sultan du Aoussa, province éthiopienne située à l'ouest du lac Abbé, ne se gêne pas pour envoyer périodiquement des émissaires prélever l'impôt, prétendant même exercer un droit de surveillance dans la zone que fréquentent ces tribus, ce qui n'est pas sans occasionner parfois quelques ennuis à l'administration de Djibouti. Plus pacifiques sont en général les Danakil Adoïmara, qui se divisent en Débénéh, Aderassoul, Songho-Goudah, Fadheïteh, Badoïto-Mela, etc..., disséminés depuis le lac Abbé et la plaine du Hanleh jusqu'à Doumeira et dans toute la région de Tadjourah et d'Obock.

Les Issa, cantonnés dans la partie méridionale de la colonie, ne constituent à vrai dire qu'un rameau du groupe somali, dont les représentants authentiques résident plus au sud, en Somalie anglaise. Le terme de « Côte des Somalis », employé pour désigner le territoire français, n'est donc pas d'une correction rigoureuse. On trouve bien à Djibouti un important noyau de véritables Somalis, parmi lesquels se recrutent principalement les boys, les cuisiniers, les employés de bureaux et les miliciens, mais ils sont tous originaires de la colonie anglaise voisine.

Avant les Danakil les Issa, le pays paraît avoir été habité par les Galla qu'ils ont refoulé plus au sud-ouest, dans le Harrar, pour prendre leur place. Les Galla, qui étaient des agriculteurs et des sédentaires semblent avoir laissé dans toute la Côte des Somalis des traces nombreuses de leur occupation, en particulier des monuments très fréquents.

Une population nomade

Issa et Danakil sont essentiellement des nomades. A l'exception de Djibouti et de rares agglomérations uniquement indigènes, comme Dikkil, Obock et Tadjourah, dont les habitations sont faites de pierres, de terre battue ou de bois tortueux et couvertes de chaume

ou de terre, toute la population vit sous la tente et se déplace fréquemment.

Tous ces indigènes se ressemblent physiquement beaucoup, quoique dans l'ensemble les Issa soient plus grands et vigoureux que leurs voisins. Comme tous les nomades, ils sont minces et musclés, aussi bien les hommes que les femmes. Leurs traits sont généralement d'une grande finesse et l'on rencontre parmi eux des individus d'une réelle beauté. La plupart ont les cheveux laineux plutôt que crépus comme les Nègres, sauf certains sans doute métissés de sang soudanais. D'autres, il est vrai, ayant des affinités arabes, ont les cheveux à peu près lisses. Sauf la couleur de leur peau, qui est d'un brun très foncé, tous ces indigènes diffèrent beaucoup des Nègres, en particulier par leur nez, plutôt droit et leurs lèvres assez minces. Beaucoup d'hommes portent la barbe, mais elle est habituellement peu fournie. Il en est qui se rasent la tête tandis que d'autres, au contraire, gardent une chevelure opulente dans laquelle est plantée un peigne de bois sculpté ou simplement une longue épingle de même nature. Les enfants ont la tête rasée, sauf une mèche. Les femmes, surtout chez les Danakil, ont une coiffure très remarquable, donnant souvent l'impression qu'elles portent un casque. Leurs cheveux sont divisés en nombreuses petites nattes, tombant tout autour de la tête et reliées les unes aux autres par leur extrémité.

Le costume est à peu près le même chez ces différentes populations. Les hommes portent un pagne de cotonnade autour des reins et ont généralement le torse nu, mais il leur arrive de s'envelopper dans une large pièce de tissu blanc, la *foutah*, qui était faite autrefois de peaux de chèvres. En temps ordinaire, quand ils marchent, cette *foutah* est pliée et posée sur l'épaule droite. Ils portent tous un large poignard, attaché à la ceinture et placé horizontalement en travers du ventre, la poignée à portée de la main gauche et la pointe dépassant à droite. Les femmes sont vêtues d'un pagne de cotonnade, partant des reins et tombant souvent jusqu'à terre, qui semble bien mal commode pour marcher. Dans la brousse, la plupart ont le haut du corps et les seins nus, mais s'il fait frais elles s'enveloppent de tissus que les femmes issa ont une élégante façon d'attacher derrière leur nuque.

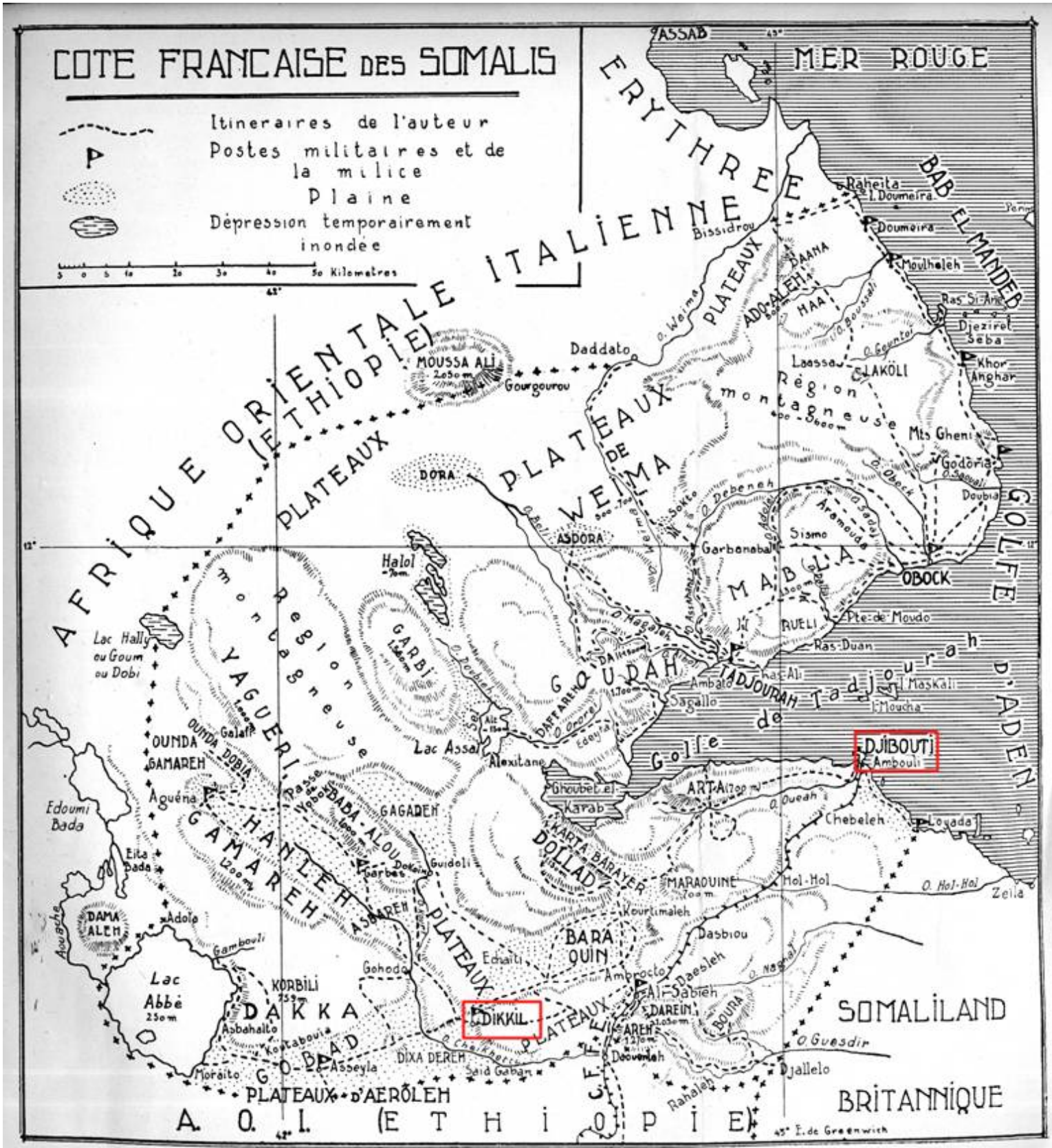
La coquetterie des femmes

Bien que musulmanes, les femmes, même à Djibouti, ne se cachent pas le visage, mais toutes portent en général un voile ou un fichu autour de la tête qu'elles laissent retomber avec beaucoup de grâce par derrière. Ce voile, de couleur foncée, bleu ou noir le plus

souvent, est attaché et porté de façon légèrement différente suivant qu'il s'agit de femmes issa, adoïmara ou assaïmara. Toutes ont un goût très prononcé pour la parure et leurs lourds bijoux, tels que boucles d'oreilles, pendentifs, colliers et bracelets sont en argent. Celles qui n'ont pas les moyens d'en avoir de tels se contentent d'imitations en cuivre ou en aluminium.

Hommes et femmes portent habituellement des sandales ou samaras en peau de bœuf, mais il leur arrive très souvent aussi de marcher pieds nus.

Les Issa et les Danakil sont avant tout des nomades et des pasteurs dont les troupeaux de chèvres, de moutons, de chameaux et de bœufs en certaines parties du pays, représentent toute la richesse, mais ce sont de petits nomades si on les compare à certaines peuplades sahariennes qui accomplissent périodiquement de grands circuits.



Carte de la Somalie Française de la main de R. Aubert de la Rüe avec le tracé de ses parcours

5. EN ROUTE POUR DIKKIL (DIKHIL) À TRAVERS LA BROUSSE

Les indigènes de la Somalie française se déplacent dans un rayon beaucoup plus restreint, qui ne dépasse pas 100 kilomètres en général, à la recherche des points d'eau et des zones de pâturage propices, suivant un rythme qui est fonction du régime des pluies. Chaque tribu, au cours de ses déplacements, a ses zones de pâturages bien définies. Si, du fait de la sécheresse, les troupeaux d'une tribu ne peuvent trouver à se nourrir dans la zone qui lui est dévolue, celle-ci s'arrange avec d'autres tribus pour avoir accès à leurs pâturages, moyennant une redevance fixée à un certain nombre de thalers, monnaie qui a toujours cours en pays issa et dankali.

Vers Dikkil

Quatre jours à Djibouti nous ont suffi à terminer tous les préparatifs de départ. Vivres, matériel de campement, instruments de travail et tonnelets pour l'eau sont maintenant réunis, formant un monceau de bagages impressionnant. Le plus difficile a été de trouver un cuisinier. La perspective ne quitter Djibouti et d'aller courir le désert a découragé tous les candidats qui se présentèrent sauf un, Ahmed Farrah, jeune Somali à l'air sympathique et débrouillard, que l'envie de voir du pays et sans doute aussi celle de faire un peu de commerce avec les nomades que nous rencontrerons, incitent à nous accompagner. Tout est donc prêt maintenant pour nous enfoncer dans la brousse. Pour commencer, je choisis comme direction l'ouest de la colonie qui correspond, au point de vue administratif, au cercle de Dikkil-Gobad.

J'erre longtemps dans Djibouti avant de dénicher, non loin de la place Menélik, dans une ruelle encombrée de cafés indigènes, le repaire du camionneur chargé d'assurer le service de Dikkil. Finalement, dans un local obscur, encombré de gens qui boivent du café, fument et dorment, les uns étendus sur des nattes, les autres juchés sur des ballots de peaux de chèvres sèches et raides comme des planches ou sur de vieux pneus, je découvre l'homme que je cherche, un vieil Arabe très digne, à la barbe flamboyante à force d'être passée au henné. Je peux compter sur un camion demain matin pour nous emmener à Dikkil avec tout notre chargement.

Celui qui fait le voyage entre Djibouti et Dikkil, dans lequel nous allons prendre place, a l'air, avec sa carrosserie locale tout en bois, d'une caisse montée sur quatre roues. Je craignais, en voyant ses dimensions réduites, de ne pouvoir y caser toutes nos affaires. Non seulement tout tient, mais je m'aperçois au moment du départ que

plusieurs indigènes, emportant des ballots de dattes et de dourah, des tirailleurs somalis revenant de permission avec leurs femmes encombrées d'enfants et de paniers, ont encore trouvé le moyen de se jucher sur nos bagages. Le chauffeur, Arabe comme son aide, qui émerge à peine d'une vieille capote militaire, le col relevé et la tête enfouie dans un passe-montagne de laine, comme s'il s'apprêtait à partir pour le Pôle, parvient encore à faire rentrer dans le camion de nombreuses *tanikas* d'eau destinée à éteindre la soif du radiateur en cours de route.

Peu confiant dans son chauffeur qui pourrait être tenté de faire monter, en traversant Djibouti, quelques indigènes désireux de regagner la brousse en auto, dont il encaisserait le prix du voyage à son profit, le vieux garagiste arabe, cramponné sur le marchepied, sa barbe rouge au vent, nous escorte jusqu'à la sortie de la ville.

Traversant la plaine humide et salée, absolument nue, par laquelle la presqu'île de Djibouti se soude au continent, nous côtoyons l'immense entrepôt d'essence de l'intendance italienne. Quelques dunes de sable gris surgissent çà et là et voici bientôt l'oasis d'Ambouli, à l'entrée de laquelle la route bifurque. À gauche, une piste conduit au poste frontière de Loyada et à Zeïla en Somalie anglaise, et à droite c'est la route qui monte en direction de Diré-Daoua et d'Addis-Abéba, par Ali-Sabieh, ainsi que vers Dikkil. Elle est barrée par une chaîne et des miliciens vérifient nos papiers avant de nous laisser passer. Pour des raisons de sécurité, aucun Européen ne peut en principe s'écarter de Djibouti sans une autorisation spéciale, que bien peu de gens sollicitent en dehors des chauffeurs italiens et de quelques chasseurs désireux d'aller tirer une gazelle le long de la route. En fait, une fois que nous aurons franchi ce contrôle et laissé, dans quelques heures, la route allant en Ethiopie où circulent jour et nuit entre Djibouti et la frontière, à cent kilomètres d'ici, de très nombreux camions italiens, nous ne verrons plus, dans la brousse Somalie, d'autres Européens que les militaires occupant les petits postes dispersés dans l'intérieur.

A travers la plaine désertique

La piste de Loyada, longue d'une vingtaine de kilomètres, semée de dunes et de petits acacias ombelliformes, passant, après avoir traversé celle d'Ambouli, près de la petite palmeraie de Doudah, est la seule excursion permise aux gens de Djibouti.

Des maraîchers, arabes pour la plupart, sont parvenus à force de travail et de soins à créer d'assez jolis jardins potagers à l'ombre des bouquets de dattiers de l'oasis d'Ambouli où, en creusant, ils

trouvent un peu partout de l'eau à quelques mètres de profondeur. C'est cette nappe qui alimente d'ailleurs Djibouti, grâce à une station de pompage. L'oued Ambouli, qui longe la palmeraie et dont le lit est normalement à sec, comme celui de tous les cours d'eau de la Côte des Somalis, est sujet, cinq ou six fois par an en moyenne, après les grosses pluies d'orage, à des crues considérables, dont l'une d'elles provoqua, il y a une douzaine d'années, une inondation où périrent de nombreux indigènes dans le village de Bender-Djedid, faubourg de Djibouti.

6. DES CHAMPS DE LAVE D'OU L'ON APERÇOIT DJIBOUTI, TOUTE BLANCHE

De telles crues durent peu, parfois quelques heures seulement, et toutes ne sont pas aussi dangereuses. Il persiste après elle, souvent durant plusieurs mois, un certain sous-écoulement dans les alluvions de l'oued et qui continue à alimenter ainsi la nappe en question. Sortie de l'oasis d'Ambouli et ayant franchi le lit de l'oued, la route s'élève lentement et serpente au milieu de vastes étendues rocailleuses et désertiques, formées de blocs de basalte bruns et luisants, comme s'il venait de pleuvoir, tellement ils ont été polis et patinés par les vents de sable. Assez loin au sud, de petits cônes volcaniques, depuis longtemps éteints, surgissent de place en place. Quelqu'un, ai-je entendu dire à Djibouti, voyant ces grands champs de pierres brunes, si communs dans toute la Somalie, supposa que tous ces blocs de basalte, de forme plus ou moins arrondie, jonchant la surface du sol, n'étaient autres que le résultat d'un formidable bombardement volcanique. L'explication est pittoresque, mais tout à fait erronée. Ces grands champs de lave se sont épanchés tranquillement et par de multiples fissures, sans phénomènes explosifs. Si par la suite leur surface a pris cet aspect chaotique, c'est uniquement là le résultat d'une altération produite sous l'influence des agents atmosphériques, notamment à la suite des écarts de température entre le jour et la nuit. La lave à la longue s'est désagrégée superficiellement en boules écailleuses offrant la structure de gros oignons. Les pluies torrentielles et le vent, si violent dans ces régions désertiques, enlevant peu à peu les parties meubles, ont laissé sur place ces amoncellements de blocs de toutes dimensions. Au milieu de toute cette pierraille apparaissent, de loin en loin, des taches claires. Ce sont des *Stapelia*, plantes d'un vert très pâle, tirant sur le blanc ou le rose, possédant de grandes tiges charnues les faisant ressembler à des cactées. Leur inflorescence est une énorme boule d'un marron-violacé, dégageant une odeur très violente. Ces plantes grasses, en touffes de 50 centimètres à plus d'un mètre, sont assez communes dans tous les endroits rocailleux et pas trop élevés de la colonie.

Sur la piste défoncée

La route ou plus exactement la piste, car en réalité ce n'est pas autre chose, établie il y a trois ans environ, défoncée par le trafic intense des gros camions italiens, est dans un état effroyable. Ce ne sont que trous et ornières invraisemblables et par endroits les

chauffeurs préfèrent la quitter et rouler carrément À travers les champs de pierres environnants. Serrés à côté du chauffeur, nous sommes secoués de terrible façon. Le radiateur fume comme une locomotive et malgré le fracas du moteur, j'entends les hurlements des indigènes à moitié écrasés par les bagages qui se sont déplacés. Nous ne roulons pourtant pas à plus de dix kilomètres en moyenne. On se demande comment les camions les plus solides peuvent résister à un pareil traitement. Il est vrai qu'il y en a pas mal en panne le long de la route, dont les conducteurs, en attendant du secours, sont couchés dessous pour trouver un peu d'ombre.

Une maigre végétation de graminées desséchées, de buissons et d'épineux rabougris, sans trace de verdure pour l'instant, formant autant de petites taches grises, apparaît peu à peu au milieu des solitudes rocailleuses à mesure que nous montons. Les arrêts sont fréquents pour laisser un peu refroidir le moteur et, de loin, je vois Djibouti, toute blanche, à l'étroit sur sa presqu'île paresseusement allongée au milieu des eaux très bleues du golfe de Tadjourah, tandis qu'au nord, sur l'autre rive, s'étend toute la chaîne très dentelée des Mabla.

Un massif assez important se dresse bientôt devant nous et la montée se fait plus raide. Il faut s'y reprendre à plusieurs fois pour escalader certaines côtes. Ce sont les montagnes d'Arta, que viennent heurter les nuages chassés par l'alizé, entretenant ainsi une certaine humidité sur ces hauteurs qui ont un aspect très légèrement verdoyant. Des indigènes, assez nombreux, tous armés comme s'ils partaient en guerre, suivant la coutume du pays, se tiennent dans ces montagnes où sont plusieurs points d'eau. Il leur est défendu de descendre ainsi à Djibouti et ils ont soin, quand ils viennent en ville, de laisser à leur campement leur poignard, leur fusil ou leur lance. Nous commençons à rencontrer des troupeaux de chameaux, de chèvres et de moutons à mesure que nous approchons de l'oued Ouéah. Celui-ci n'est autre que l'oued Ambouli, qui a changé de nom et dont nous nous étions écartés. Il réapparaît maintenant au fond d'une vallée profondément encaissée.

Les gardiennes de troupeaux

Nous traversons l'oued Ouéah, en pleine région montagneuse et assez pittoresque, à une quarantaine de kilomètres de Djibouti, que nous avons quitté voici bientôt quatre heures. L'altitude est déjà de 450 mètres, mais les sommets environnants dépassent 700 mètres.

Plusieurs sources coulent dans l'oued, sur une distance d'environ 200 mètres, juste en amont du point où la route le franchit, formant quelques filets d'eau qui disparaissent ensuite dans le sable et les graviers. C'est le premier point d'eau depuis le départ et le suivant, le puits du Grand Mouloud, est à soixante kilomètres d'ici.

Des femmes issa, grandes et minces, élégantes dans leurs guenilles crasseuses, une peau de chèvre tannée sur les reins, la *derepta*, sorte tablier servant ordinairement à appuyer une outre, attendent, tout en gardant leurs troupeaux, le passage des camions pour vendre aux chauffeurs et aux indigènes qu'ils transportent du lait frais ou caillé



Vue d'ensemble de l'agglomération de Dikkil

Les maisons à terrasse blanchie à la chaux, sont celles des commerçants yéménites.

7. SUR LA PISTE DE DIKKIL DANS DES TOURBILLONS DE POUSSIÈRE

Au delà d'Ouéah, la piste, empruntant le fond des vallées ou franchissant quelques cols dont le plus élevé est à près de 700 mètres, demeure longtemps dans les montagnes mais celles-ci ne tardent pas à devenir de nouveau très arides. Seuls quelques arbrisseaux un peu verts, jalonnent le lit des oueds. L'air est déjà nettement plus frais et le ciel, nuageux jusqu'alors, devient pur et d'un bleu intense à mesure que nous nous éloignons de la mer que nous avons maintenant définitivement perdue de vue. Le pays est redevenu désert, à peine croisons-nous, de temps à nuire, une petite caravane qui descend à Djibouti avec un chargement de bois ou de peaux de chèvres.

Des nuées jaunes, semblables à d'épaisses fumées, s'élèvent derrière une crête, annonçant le Bara-Yer, longue plaine sablonneuse s'ouvrant entre deux chaînons montagneux, où la chaleur et le vent provoquent de nombreux tourbillons de poussière qui atteignent souvent plusieurs centaines de mètres de hauteur et se déplacent horizontalement avec une grande rapidité. La piste disparaît en atteignant cette plaine, après une longue descente, ou plutôt se ramifie à l'infini, chaque chauffeur cherchant le meilleur passage, mais nous la retrouvons de l'autre côté. Je crois qu'il serait difficile, à partir de maintenant, de nous distinguer des indigènes entassés dans le camion, tellement nous sommes tous enveloppés d'une épaisse couche de poussière que la sueur, nous dégoulinant du front, transforme peu à peu en boue.

Après le Bara-Yer ou Petit-Bara, la piste s'enfonce parmi des champs de lave assez vallonnés qui nous conduisent au Bara-Ouin ou Grand-Bara, plaine beaucoup plus vaste que la précédente et certainement la plus étonnante de toute la Somalie qui compte tant de ces dépressions allongées, fosses gigantesque dus a des effondrements et qui dans bien des cas sont d'anciens lacs aujourd'hui complètement asséchés. Il nous faut encore, avant d'arriver au Grand-Bara, subir l'épais nuage de poussière soulevé par un convoi de cinquante camions italiens qui redescendent à vide de Diré-Daoua, tandis que d'autres convois nous suivent ou nous précèdent, chargés d'essence et de toutes sortes de marchandises à destination de l'Ethiopie. Il circule actuellement 200 camions par jour entre Djibouti et Ali-Sabieh, mais il en est passé précédemment jusqu'à

400 certains jours et l'on comprend que la route soit en aussi triste état.

Les convois de camions italiens



Convoi de camions italiens

En pays Issa, sur la route de Djibouti à Ali-Sabieh, dans la vallée d'Ali-Omar. Dans le fond, le djebel Maraouine (alt. 800 m.)

Le Grand-Bara est une cuvette de 30 kilomètres de long et d'une dizaine de large dont seule la périphérie est occupée par du sable, semé de grosses touffes d'herbes régulièrement espacées, avec, çà et là, de grands champs de galets basaltiques apportés par les crues très rares, mais aussi soudaines que violentes, des oueds qui se déversent dans cette grande dépression qu'elles peuvent inonder temporairement. Toute la partie centrale de celle-ci, par contre, est remarquablement unie et éblouissante de blancheur. Elle est formée par une argile d'un blanc légèrement rosé, craquelée et écaillée par place, se soulevant alors en curieux petits copeaux ; ailleurs au contraire, elle est parfaitement lisse et brillante, semblable à un miroir. Le sol argileux de la plaine, sauf lors des pluies, est parfaitement ferme et constitue un véritable autodrome où les chauffeurs s'en donnent à cœur-joie et rattrapent ainsi en partie le temps perdu à la montée. Seul un vent furieux ralentit parfois leur élan. Nous débouchons dans le Grand-Bara à Kourtimaleh, un simple nom, que signale une citerne récemment aménagée par l'administration avec l'espoir de récolter l'eau des pluies et doter ainsi les nomades d'un point d'eau supplémentaire. Je la trouve désespérément sèche, retenant captifs une quantité d'insectes infortunés qui y sont tombés et ne peuvent s'en échapper. Cela me

permet d'en faire en peu d'instantane une récolte sensationnelle au grand étonnement de mes compagnons de route somalis et issa, descendus se dégourdir les jambes.

Les mirages de la plaine

A Kourtimaleh, nous quittons la route montant en Ethiopie par Ali-Sabieh, dont les montagnes élevées et très découpées surgissent derrière la bordure méridionale et tabulaire du Grand-Bara. Dikkil est encore à 50 kilomètres au sud-ouest et nous fonçons dans cette direction, traversant obliquement toute la plaine où se produisent d'étonnants mirages. Des bidons d'essence, placés de loin en loin pour marquer la route, prennent des proportions fantastiques. Nous avons l'impression d'être environnés d'immenses nappes d'eau, se confondant avec le ciel à l'horizon, mais s'avançant si près de nous que l'on croit même, par une singulière illusion d'optique, distinguer les vignes agitant leur surface imaginaire.

Une famille de nomades, la seule rencontrée au milieu de cette plaine désertique, nous fait de grands signes au passage. Lancé à toute allure, le camion s'arrête assez loin, mais déjà un homme accourt, tenant dans chaque main un vaste récipient conique, fait de fibres finement tressées et parfaitement imperméable, implorant un peu d'eau. Lui ayant donné le contenu d'une *tanika* destinée au radiateur bouillonnant et insatiable nous repartons en trombe.

Aucun relief notable ne ferme à l'ouest de Grand-Bara dont le fond est à plus de 500 mètres d'altitude et auquel succèdent maintenant, à perte de vue, des plateaux arides et bruns où s'engage la piste de Dikkil. On peut enfin voir au loin et un aspect nouveau de la Somalie m'apparaît. Bien que l'horizon soit un peu voilé par une légère brume jaunâtre qui rend si souvent mauvaise la visibilité dans ce pays, nous pouvons distinguer au nord une succession de massifs importants s'élevant tous à plus de mille mètres. C'est le Dollad (1 150 mètres) au profil très surbaissé vu d'ici, le Garbi (1 500 mètres) très pointu au contraire, le Baba Alou (1 050 mètres) en dos d'âne et les monts Gamareh (200 mètres) parfaitement tabulaires et se terminant par une falaise abrupte.



Le fort de Dikkil



La tour du poste de Dikkil

Au premier plan, une tente de nomade et quelques cases d'Issa sédentaires, construites en blocs de basalte et couvertes de branchages et de terre battue. Dans le fond, le sommet de l'Erroutagani ou « Montagne de Dikkil » (alt. 700 m)

8. LES DÉLICES DE DIKKIL : SA PALMERAIE, SA PISCINE, SES LÉGUMES

Entre le Grand Mouloud, oued encombré de galets et la plaine de Belembeleh, ou bout de laquelle se montre la crête de l'Erroutagani ou montagne de Dikkil, nous croisons des quantités de gazelles au pelage fauve ; elles sont par troupeaux de dix ou quinze, broutant quelques derniers restes d'herbes desséchées et paraissent à peine effrayées par le passage du camion. Il suffit pourtant que nous nous arrêtions pour qu'elles s'enfuient immédiatement.

Il y a bientôt sept heures que nous roulons quand, à un détour de la route qui descend en lacets peu après la plaine de Belembeleh, j'aperçois enfin le poste de Dikkil, un peu en contre-bas, sur une petite éminence à l'entrée d'une plaine très grande mais assez irrégulière, d'un aspect très différent de toutes les régions traversées jusqu'à présent. C'est la vallée, démesurément large, de l'oued Cheikhetti, vers laquelle convergent d'innombrables oueds.

Dikkil et son blockhaus

Dikkil, à 120 kilomètres de Djibouti, près de la limite sud de la colonie, est une création française datant de 1928. Auparavant, il n'y avait là qu'un marabout, assez fréquenté et un point d'eau où s'arrêtaient les caravanes. C'est maintenant une petite agglomération d'environ trois cents habitants, des boutiquiers issa et yéménites pour la plupart, chez qui viennent chaque jour s'approvisionner de nombreux nomades. Les maisons, carrées et à terrasse, construites en blocs de basalte cimentés à la chaux ou simplement avec de l'argile et recouvertes de branchages et de terre battue, sont toutes groupées autour du poste, fortin sérieusement défendu par de hautes murailles, construit sur une butte dominant une jolie petite oasis, note gaie au milieu d'un paysage effroyablement aride et sévère.

Le capitaine Péri, chargé du commandement délicat de toute la région de Dikkil, proche de la frontière italienne et où voisinent des populations issa et danakil qui ne sympathisent guère, nous reçoit avec beaucoup de cordialité mais, comme on refait en ce moment les logements du poste, démolis par un coup de vent quelques semaines plus tôt, se voit obligé de nous installer dans la tourelle d'un blockhaus. L'endroit n'est évidemment pas très gai, mais nous aurons du moins le privilège de contempler de là, matin et soir, tant

que nous serons à Dikkil, d'admirables levers et couchers de soleil, les plus beaux sans doute que l'on puisse voir dans toute la colonie. Au crépuscule, les champs de basalte, sombres et sinistres pendant le jour, se parent d'une délicate teinte mauve et le ciel, le plus souvent sans nuage, s'embrase et prend au-dessus de la plaine du Gobad, resserrée entre les monts Dakka et Eyroli, un ton enivré qui dans ce pays n'est aucunement un signe de mauvais temps.

Pour avoir vraiment un beau tour d'horizon, il faut aller au sommet de l'Erroutngani (679 mètres), à une petite heure de marche du poste. On domine de là-haut les confins de la Somalie et de l'Ethiopie, formés de vastes étendues beiges, correspondant aux plaines, bosselées par quelques petites buttes de lave et par de grandes surfaces tabulaires qui sont à leur tour zébrées de bandes claires, autant de dépressions étroites et sablonneuses.

Avant d'avoir été transformée par les soins du capitaine Péri en une ravissante oasis, celle petite palmeraie était jadis un endroit marécageux, infesté de moustiques et de la plus dangereuse espèce, des anophèles comme on en rencontre malheureusement autour de certains points d'eau en Côte des Somalis. Des bassins ont été aménagés autour des différentes sources, certaines froides, d'autres légèrement tièdes ainsi que des rigoles pour l'écoulement des eaux. Quelques sources alimentent aujourd'hui une superbe piscine, la grande attraction de Dikkil, assez inattendue en plein désert. Il fait délicieux s'y plonger, mais on hésite presque à sortir de l'eau tellement le vent violent, qui vous sèche instantanément, paraît froid. C'est un plaisir rare, en rentrant d'une longue journée de marche au grand soleil, de pouvoir aller ainsi nager sous les longues palmes qui bruinent au vent.

Un potager modèle

La palmeraie de Dikkil, en plus de sa piscine engageante, possède un très joli jardin potager, autre création du capitaine Péri, procurant au poste des légumes environ six mois par an. Il faut avoir longtemps vécu en brousse, au régime exclusif des conserves, pour apprécier d'une façon toute particulière des légumes frais. Salades, tomates, aubergines, céleris, radis, betteraves et poireaux poussent à merveille ici pour peu qu'on les abrite du soleil de feu, du vent si desséchant par des claies et aussi de la voracité des chèvres par de solides murs de pierres couverts de branches épineuses. Les gombos, ces délicieux légumes africains, atteignent des proportions inusitées et les piments viennent comme des mauvaises herbes. Malgré le climat qui semblerait devoir leur convenir, les pastèques sont, en échange, fades et anémiques. Parmi

les dattiers, actuellement en fleurs et dont les régimes mûriront au mois de mai, je vois également des papayers, des bananiers et des grenadiers qui ont l'air de bien venir, mais sont trop jeunes encore pour porter des fruits.

J'espérais, après le vacarme de Djibouti, où les convois de camions s'ébranlent avec fracas à toute heure de la nuit, dormir un peu plus en silence dans la tourelle du poste de Dikkil, mais il n'en est rien. Le vent d'est, qui fait rage à cette époque de l'année, provoque dans notre chambre, en s'engouffrant par les meurtrières, un perpétuel cyclone. Tout remue, se renverse ou s'envole. Le concert nocturne des légions de chats errants du chef-lieu est remplacé ici par les hurlements des hyènes et des chacals, se disputant la dépouille d'une chèvre. Chaque Jour à l'aube, avant la sonnerie du clairon du poste, nous sommes assurés d'être réveillés par le chant du muezzin issa, monté sur la terrasse de sa mosquée à deux pas de notre tour.

E. Aubert de la Rüe.

FIN

(Copyright by Librairie Gallimard.)

Cette page est une annexe à la page :

[Joseph BIBERT à DJIBOUTI – 1936/1939](#)

faisant partie du :

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)

En 2014, parlant de son époux, Joseph Bibert, sergent mécanicien d'aviation à Djibouti de 1936 à 1939, décédé 13 ans plus tôt, Julienne Bibert à la veille de sa 100^{ème} année :

« Ton père n'a eu qu'une seule maîtresse dans sa vie, Djibouti... »