GEORGES-MARIE HAARDT, LOUIS AUDOIN-DUBREUIL

LE RAID CITROËN

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DU SAHARA EN AUTOMOBILE

DE TOUGGOURT A TOMBOUCTOU PAR L'ATLANTIDE

INTRODUCTION DE M. ANDRÉ CITROËN

ILLUSTRATIONS DE BERNARD BOUTET DE MONVEL

60 PHOTOGRAPHIES - 2 CARTES-ITINÉRAIRES

RÉÉDITION
CHARLES LESCANE
EDITIONS
SARL au Capital de 60.000 F
RC NICE B 304 802 283
87, Promenade des Anglais - 06000 NICE

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DU SAHARA EN AUTOMOBILE

16° O³ m
2515

DI-01-10-1986-26816

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur en 1923.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F.

Georges-Marie HAARDT
(Assis)

Louis AUDOUIN-DUBREUIL
(Debout)

91

GEORGES-MARIE HAARDT, LOUIS AUDOIN-DUBREUIL

13-14

LE RAID CITROËN

LA PREMIÈRE TRAVERSÉE DU SAHARA EN AUTOMOBILE

DE TOUGGOURT A TOMBOUCTOU PAR L'ATLANTIDE

INTRODUCTION DE M. ANDRÉ CITROËN

ILLUSTRATIONS DE BERNARD BOUTET DE MONVEL

60 PHOTOGRAPHIES - 2 CARTES-ITINÉRAIRES

RÉÉDITION
CHARLES LESCANE
EDITIONS
SARL au Capital de 60.000 F
RC NICE B 304 802 283
87, Promenade des Anglais - 06000 NICE

Copyright 1923 by Plon-Nourrit et Cie.

Droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

AUX MARTYRS

DE LA PÉNÉTRATION SAHARIENNE

INTRODUCTION

Quand mes deux amis, auteurs de ce livre, sont venus me demander de bien vouloir présenter leur œuvre au public, mon premier mouvement fut de me récuser.

— Votre démarche me touche infiniment, leur dis-je, mais à quel titre assumerais-je cette tâche? Si vous désirez une préface, que ne la demandez-vous plutôt à l'un des écrivains de grand talent qui se sont donné comme noble but, au lendemain de la guerre, de faire connaître et aimer notre incomparable domaine africain?

Je leur citai quelques noms illustres.

— Si notre livre avait des prétentions purement littéraires, me répondirent Haardt et Audouin-Dubreuil, ce serait avec joie que nous irions solliciter le parrainage de Pierre Benoit, des frères Tharaud, de Louis Bertrand, d'André Chevrillon ou d'Alfred de Tarde. Mais il résume à nos yeux quelque chose de plus complexe, ou tout au moins de plus spécial. Entrepris dans un but utilitaire précis, la recherche d'une liaison pratique entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale française, le raid Touggourt-Tombouctou est le résultat de tout un ensemble d'études patientes et d'essais mécaniques rigoureux. Il serait

injuste que le seul côté pittoresque du voyage sollicitât l'attention du lecteur. A la splendeur des sites entrevus, des souvenirs rencontrés, doit se mêler sans cesse le bruit de nos moteurs. Cela aussi a sa beauté; c'est le chant du progrès, c'est le rythme de l'effort humain affirmant sa victoire sur les éléments. Notre grand désir serait que le récit de notre voyage puisse prendre place au livre d'or de l'industrie française. Pour que ce résultat soit atteint il manque quelque chose aux pages que nous venons d'écrire. Nous avons vu le Sahara et le Soudan en voyageurs épris de leurs vastes horizons, curieux des mœurs de leurs habitants et de leur histoire, mais nous parlons trop peu du côté technique de l'expédition, de ses causes, de ses buts, de ses moyens. Aussi bien ne nous appartenait-il pas à nous-mêmes de le faire. Nous avons pensé que ce soin vous incombait, à vous qui fûtes le réalisateur de l'auto-chenille, puis l'animateur résolu et plein de confiance du rude voyage par lequel cet engin nouveau devait péremptoirement démontrer ce qu'on en peut attendre. Ce que nous venons vous demander, c'est moins une préface qu'une introduction dans laquelle entrerait sur la genèse de l'expédition tout ce que nous n'avons pas pu dire nous-mêmes.

Tels furent les arguments de Haardt et d'Audouin-Dubreuil.

Au lecteur de juger si j'eus raison de m'y rendre. Dois-je lui confier qu'à leurs arguments vint s'en joindre un autre, d'ordre personnel, qui vainquit mes derniers scrupules. Accepter d'écrire les pages qu'on me demandait, c'était trouver l'occasion de remplir

vis-à-vis de ceux-là mêmes qui me sollicitaient un impérieux devoir d'affection et de reconnaissance en faisant connaître, leur modestie dût-elle en souffrir, toutes les raisons qui m'avaient poussé à leur confier le sort du raid transsaharien.

Georges-Marie Haardt, directeur général de mes usines, est mon collaborateur depuis quinze ans. Des sentiments d'amitié très profonds m'ont lié à cet homme à l'âme ardente, éprise d'idéal, et toujours prête à se dévouer aux plus nobles causes.

Georges-Marie Haardt possède au plus haut point le sang-froid, l'esprit de décision, la netteté, l'autorité de commandement et le sens pénétrant du contrôle nécessaires aux véritables conducteurs d'hommes. J'étais sûr qu'il devait apporter dans la tâche nouvelle que je lui confiais toutes ces qualités remarquables qui l'ont toujours mené au succès.

Quant à Louis Audouin-Dubreuil, il faut entendre parler de lui par ceux qui l'ont connu dans l'extrême-sud tunisien où sa forte intelligence et son énergie inlassable trouvèrent à se développer et à s'affirmer pendant plus de deux ans, comme officier aviateur, dans le commandement d'un groupe d'auto-mitrailleuses rattaché aux escadrilles sahariennes.

Ancien officier de cavalerie, ayant participé aux plus audacieuses reconnaissances du début de la guerre, particulièrement sur la Marne, Louis Audouin-Dubreuil devint, par la suite, un Africain connaissant tous les aspects et toutes les ressources du pays; ses essais antérieurs de pénétration au désert en automobile le qua-

lifiaient éminemment pour remplir le rôle qui lui était confié.

***

L'idée première du raid transsaharien est née de la guerre.

Celle-ci a en effet démontré combien les ressources de

notre Afrique Équatoriale étaient nécessaires à la métropole, non seulement en hommes, mais encore en denrées de toutes sortes, depuis les produits oléagineux du Sénégal jusqu'aux gommes de la Guinée et du Congo. Elle a démontré également que toutes ces richesses ne pouvaient prendre leur réelle valeur que le jour où le bloc africain serait réalisé par l'établissement d'une liaison

rapide, sûre et permanente entre nos possessions du Continent Noir.

Le Sahara était le grand obstacle qu'il fallait vaincre pour trouver la solution du problème.

Pendant longtemps un seul moyen de transport, le chameau, fut utilisé à travers ces immenses solitudes désertiques qui barrent diagonalement, sur une largeur de cinq mille kilomètres entre les contreforts méridionaux de l'Atlas et le cours du Niger, le continent africain tout entier.

Le chameau est assurément un animal très précieux, rendant d'inestimables services, mais il est de santé délicate et meurt facilement. En outre, sa charge normale ne peut excéder sans inconvénient 150 *kilogrammes, et il ne faut guère lui demander plus de* 30 *kilomètres par jour. Une caravane composée de chameaux de bât met six à sept mois pour aller de Touggourt à Tombouctou; avec des méhara, qui sont au chameau de bât ce que le cheval de course est au cheval de charrette, il faut encore compter de huit à dix semaines pour faire le même trajet, et dans ce cas serait-il impossible de transporter autre chose que le strict nécessaire comme nourriture et campement.*

Les problèmes économiques et militaires posés par le grand conflit européen ne s'accommodent plus d'une telle lenteur. Pour y remédier, on a depuis longtemps songé au rail. Là est sans doute la solution d'avenir, mais l'établissement du chemin de fer transsaharien demande des études préalables longues, délicates, onéreuses.

L'automobile devait offrir des perspectives de réalisa-

tion sinon définitive du moins plus immédiate. Il est inutile d'insister pour qu'on saisisse tout l'intérêt des transports automobiles au désert, et l'on comprendra aisément pourquoi aucun effort ne fut épargné pour tenter de les y établir.

Au cours des années 1916 *et* 1917, *des efforts considérables furent faits par les autorités militaires qui ne ménagèrent ni le temps, ni l'argent. L'automobile à roues peut rendre des services locaux appréciables dans les régions du nord avoisinant le désert, où des pistes furent construites et régulièrement entretenues, et où d'autre part les points d'eau étaient relativement rapprochés. Par contre, dans l'erg et dans la hammada son emploi est extrêmement onéreux, en raison des difficultés du ravitaillement, pour lequel il fallut employer des caravanes dont l'importance et la fréquence risquaient de ruiner à tout jamais notre cheptel camelin. L'entretien des véhicules eux-mêmes donna lieu aux pires déboires.*

Les premiers essais sérieux d'automobilisme transsaharien furent tentés dès 1916, *sous l'impulsion du général Laperrine. A cette époque, deux automobiles tentèrent de franchir pour la première fois les* 750 *kilomètres séparant Ouargla d'In Salah; l'une d'elles dut abandonner, l'autre arriva à In Salah après* 20 *jours de voyage « avec l'aide combinée du madrier, de la pelle, du chameau de trait et de l'huile de bras », a dit spirituellement le Commandant Bettembourg dans un article publié par la* France Militaire, *le* 13 *juillet* 1923.

En 1917, *cinq autres voitures atteignaient In Salah;*

les deux premières en six jours, sous le commandement du Capitaine Sigonney; les trois autres en douze jours avec le Général Laperrine.

En 1918, *au mois de décembre, le Lieutenant Bellot conduisait le Général Laperrine jusqu'à Aoulef et s'enfonçait à* 300 *kilomètres au sud d'In Salah sur une piste aménagée vers le Hoggar.*

L'année suivante, en février et mars, en exécution des ordres du Général Nivelle, le Commandant Bettembourg dirigeait la mission Saoura Tidikelt, secondé par les Chefs d'escadrons, G. de Montandrey et de La Fargue et par le Lieutenant aviateur Louis Audouin-Dubreuil, spécialement affecté à la partie automobile.

Le but de cette mission était d'accomplir un circuit englobant nos postes de l'extrême sud. Remarquablement organisée, remarquablement conduite, elle put parcourir 2 800 *kilomètres pendant lesquels sept autos agirent en liaison parfaite avec trois avions. Le Commandant Bettembourg dut cependant abandonner à Adrar une voiture touriste qui avait eu une avarie grave.*

En 1920, *le Général Laperrine et le Commandant Vuillemin allaient tenter de pénétrer plus loin encore. Trente-deux autos, dont trente chargées de matériel pour l'aviation et le poste de T. S. F. de Tamanrasset, furent échelonnées entre In Salah et le Hoggar, où neuf seulement purent arriver.*

Le Colonel Romain a donné dans la Revue Hebdomadaire *du* 1er *septembre* 1923 *une relation fort intéressante de cet exploit sportif. « Ce que fut cette expédition, dit-il, il faut lire le compte rendu officiel du* Service auto-

mobile de l'Afrique du Nord *pour s'en faire une idée : pannes incessantes, crevaisons constantes de pneus, ruptures de mécanisme, enlisement dans le sable, dégringolades dans les ravins, jusqu'à des gels de radiateurs par les nuits sahariennes, rien ne manqua* ».

Le 14 février suivant, l'avion du Général Laperrine, parti avec celui du Commandant Vuillemin pour le Niger, s'étant égaré, deux camionnettes prélevées sur le lot du détachement s'élançaient à sa recherche avec les Lieutenants Brunet et Pruvost sur la piste préparée de Tamanrasset à Tin Rhero; elles revinrent sans l'avoir rencontré. On sait ce qui était advenu : le Général Laperrine avait trouvé une mort glorieuse en plein Tanezrouft.

« *Au retour, dit encore le Colonel Romain, il fallut se résigner à abandonner la plupart des voitures. On perdit même un jeune brigadier, le brigadier Delvon, auquel le 14 juillet 1920, à l'heure où l'armée française défilait drapeaux déployés devant la population parisienne, une poignée de braves tringlots, là-bas dans le bled, rendait les derniers honneurs.*

« *Et c'est à peine si deux ou trois camionnettes purent atteindre Ouargla le 17 juillet.*

« *Telle est l'odyssée du convoi de ravitaillement pour le raid Laperrine-Vuillemin.*

« *Au point de vue courage et endurance, c'est un tour de force* ».

Des trésors d'énergie et d'abnégation furent en effet dépensés pendant ces diverses tentatives. On ne saura jamais trop admirer les hommes qui s'y consacrèrent, officiers et soldats. Malheureusement, il faut bien l'avouer,

les résultats obtenus ne furent jamais très encourageants. Tous les rapports rédigés à cette époque par les chefs militaires et par les techniciens sérieux qui s'étaient résolument attelés à l'étude de ce passionnant problème aboutirent aux mêmes conclusions.

Est-ce à dire que l'automobile à roues ne puisse pas traverser le Sahara? Non. Un tour de force est toujours possible; cela dépend du prix qu'on veut bien y mettre, de la force des véhicules qu'on y emploiera, de l'habileté de leurs conducteurs et surtout du ravitaillement qui jalonnera l'itinéraire choisi.

Avec une voiture à roues on peut, certes, faire de lointaines expéditions en pays désertique, et même tenter la traversée du Sahara, mais ces expéditions resteront toujours des performances exceptionnelles dues à l'emploi de moyens eux aussi exceptionnels et de ravitaillements préalables difficiles et onéreux.

De telles conclusions, pour logiques et raisonnables qu'elles fussent, ne semblent pas moins nous enfermer dans un angoissant problème. Allions-nous donc être amenés à abandonner le beau rêve un instant caressé d'une liaison rapide, économique et constante entre l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale française? Pourtant, la nécessité de cette liaison s'imposait de jour en jour davantage.

A quel moyen mécanique la demander?

Dès le mois de janvier 1921, *mes usines avaient commencé à construire, avec le concours de l'ingénieur Adolphe Kégresse, des voitures munies d'appareils qui devaient leur permettre de circuler hors des routes en*

terrains variés. Le système adopté se composait, en principe, d'une bande de caoutchouc sans fin, sorte de rail mobile, souple et résistant, se déroulant sous la voiture. Nous avions ainsi réalisé des appareils capables de se mouvoir sur des terrains instables sans y enfoncer, sur des sols rugueux sans s'y détériorer, d'affronter des reliefs de tous ordres, tout en marchant sur route à 40 *et* 45 *kilomètres à l'heure.*

Dès les premières expériences, aucun doute ne subsistait : le problème de la locomotion dans la neige et dans le sable était résolu.

Là où une voiture avec un moteur de 10 *HP passait facilement grâce à la chenille, il fallait mettre sur une voiture à roues un moteur beaucoup plus puissant pour affronter ces mêmes obstacles et encore n'arrivait-elle à les vaincre qu'avec l'aide du chameau ou des hommes; ce qui prouvait que la chenille pouvait être envisagée, pour l'instant, comme le seul moyen pratique, économique et sûr pour les transports sahariens.*

C'est alors que des coloniaux, des militaires, des explorateurs nous posèrent le problème de la traversée du Sahara.

L'intérêt d'une telle expérience me parut si grand que je considérai comme un véritable devoir de la tenter. L'expédition Touggourt-Tombouctou était décidée; il restait à la préparer.

Les difficultés ne manquaient pas; mais, combien grande soit-elle, la complexité d'un problème ne doit jamais faire dire a priori *et sans qu'on l'ait étudié sur toutes ses faces, que la solution en est impossible. Dans*

toute entreprise de quelque envergure le succès est toujours une question de méthode.

Sur ce terrain la préparation de la traversée du Sahara ne me prenait pas au dépourvu. Elle me trouvait entouré d'un personnel d'élite, actif et dévoué, celui-là même qui m'avait aidé à chercher et à appliquer pendant la guerre des solutions pratiques à des questions très complexes.

Dans l'étude des questions industrielles, — et la traversée du Sahara au moyen d'engins nouveaux, résistants, économiques et rapides devait être étudiée comme une question industrielle, — on pose d'abord aussi clairement que possible la donnée du problème. Il faut ensuite en analyser tous les éléments, puis en prévoir les moindres détails pour répondre à chaque point d'interrogation avec une logique rigoureuse sans laisser subsister aucune hypothèse qui n'ait été étayée sur des bases d'une solidité à toute épreuve.

Trois tâches s'imposaient à nous : recruter et entraîner le personnel, préparer le matériel, tracer et organiser l'itinéraire.

J'ai déjà fait connaître au lecteur les deux chefs de la mission; je leur laisse le soin et le plaisir de lui présenter leurs compagnons.

Au cours de l'hiver 1921-1922, *huit voitures à chenilles partirent pour Touggourt en mission d'essai, sous le commandement de Louis Audouin-Dubreuil; celui-ci était chargé de constater l'aptitude des nouveaux véhicules à rouler sur le sol du désert, d'en apprécier la résistance, et d'étudier sur place les conditions du parcours et du ravitaillement.*

Plusieurs milliers de kilomètres furent couverts en terrains des plus variés; des observations précieuses furent faites en cours de route permettant d'apporter d'heureuses modifications aux voitures du raid, notamment en ce qui concerne la protection contre le sable et la consommation d'eau, qui put être réduite à zéro par l'adjonction de condenseurs et de faisceaux d'ailettes latérales sur les radiateurs. L'expérience entraînait aussi des modifications aux roulements à billes, des changements à la forme des chenilles, bref quantité de petits remaniements qui furent autant d'améliorations à la structure de nos véhicules.

Le matériel avait été ramené à l'usine où mes ateliers procédèrent à cette mise au point.

La mission d'essai de 1922 *avait joué le rôle d'une véritable expérience de laboratoire, et une fois de plus nous pouvions constater les résultats très appréciables de la méthode scientifique appliquée aux réalisations industrielles.*

***

Les voitures qui ont exécuté le raid, au nombre de cinq, sont du type de série 10 *HP. La carrosserie en a été imaginée pour donner le plus de confort possible aux voyageurs; elle comporte trois places, dont une en retrait pour y loger éventuellement un guide, des coffres pour les vivres, le matériel de campement, les cartes et les munitions, car, au désert, il faut songer à se défendre, et la mission em-*

portait un mousqueton pour chaque homme et trois mitrailleuses d'aviation.

Chaque voiture porte, roulée à son côté, une tente pouvant se monter en quelques minutes; deux d'entre elles, dites « de ravitaillement », emportaient 500 *à* 1 000 *litres d'essence; les autres étaient munies de deux réservoirs de* 120 *litres chacun, totalisant* 400 *litres avec le réservoir d'avant, et de deux réservoirs d'eau de* 30 *litres.*

La préparation de ce matériel exigea des soins minutieux, de l'ingéniosité, de la patience; ce m'est un devoir agréable de dire que tous les services techniques et tous les ateliers de fabrication de mes usines ont déployé, à cette occasion, une ardeur au travail, une persévérance dans l'effort, qui ont grandement facilité mon propre labeur d'organisateur.

En même temps que s'exécutaient ces divers travaux, on préparait l'itinéraire du raid.

Le ministère de la Guerre nous mettait en garde contre les dangers auxquels s'exposait la mission, et nous adressait par écrit les recommandations dont nous n'avons pas manqué de profiter (1).

(1) Nous croyons utile de reproduire le passage principal de cette lettre.

Le ministre de la Guerre à M. André Citroën,

« ...Je ne crois pas utile d'insister de nouveau sur les difficultés d'ordre technique qui se sont révélées au cours des précédentes tentatives de pénétration saharienne par l'automobile (consommation d'essence, de pneus et de chambres à air, usure rapide du matériel, etc...) A cet égard tous renseignements nécessaires vous ont été donnés par mon administration centrale et vous avez dû en tenir compte dans l'établissement de vos calculs ; les essais auxquels vous

Nous avions décidé de ne faire appel à aucune aide matérielle, de ne demander aucune subvention, d'assurer notre ravitaillement en essence par nous-mêmes sans constituer de caravanes chamelières, mais nous accueil-

devez procéder, dans la région de Touggourt, vous permettront de vérifier l'exactitude de ces derniers, et s'il y a lieu de les modifier en augmentant le coefficient provenant des aléas du raid.

« Par contre, il importe que j'attire votre attention sur les dangers provenant de l'insécurité de la région située au sud d'In Salah, et plus particulièrement de celle comprise entre Tamanrasset et Kidal.

« Vous avez eu communication d'un câblogramme en date du 22 novembre, par lequel le Gouverneur de l'Afrique Occidentale française signale que de nombreux rezzou parcourent en ce moment la région entre Tin Zaouaten et Kidal. D'autre part, le Gouverneur général de l'Algérie me fait connaître que des rezzou sont signalés en voie de rassemblement en Tripolitaine et que d'autres, venus du Sud Marocain, viennent d'opérer dans l'Adrar des Iforas.

« En raison de l'étendue des espaces à couvrir, de la distance qui sépare les postes occupés en permanence et de l'effectif relativement faible des éléments de police, il ne saurait être constitué dans ces régions qu'un réseau de surveillance à mailles très larges, au travers desquelles un de ces rezzou peut facilement se glisser pour attaquer le convoi par surprise, même le jour, et se dérober avant que sa présence ait été signalée aux groupes de protection les plus rapprochés.

« De ce qui précède, il résulte qu'il y aura lieu, pour le personnel de la mission, d'envisager très sérieusement l'éventualité d'une agression. Il importe en conséquence :

« 1° Que ce personnel soit d'un effectif suffisant pour organiser un service de quart et se défendre en cas d'attaque ;

« 2° Qu'il soit armé de mitrailleuses et de fusils à tir rapide ».

Cette lettre fait allusion à un câblogramme du Gouverneur de l'Afrique Occidentale française qui nous avait été, en effet, communiqué par le Ministre des Colonies avec les commentaires suivants :

« Je vous signale que M. Merlin, Gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, a cru devoir attirer mon attention d'une façon toute particulière sur les difficultés et les dangers du raid que vous vous proposez d'entreprendre. Il insiste sur le caractère absolument désertique des régions à parcourir dans la zone relevant de son administration ; il rappelle que dans cette zone la rencontre de rezzou est toujours à craindre et il décline toute responsabilité au cas où des incidents fâcheux viendraient à se produire au cours de ce raid.

« Je vous communique, d'ailleurs, son câblogramme pour que vous

limes toujours comme un précieux encouragement l'aide morale et les renseignements que ne cessèrent de nous prodiguer les pouvoirs publics.

Je ne saurais négliger l'occasion qui m'est offerte ici de remercier chaleureusement M. le Ministre de la Guerre, M. le Ministre des Colonies, M. Steeg, Gouverneur général de l'Algérie, M. Merlin, Gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, pour l'empressement avec lequel ils ont donné dès la première heure, à leurs ressortissants, toutes les instructions nécessaires pour que les secours les plus efficaces ne nous soient jamais marchandés. Grâce à eux, Haardt et Audouin-Dubreuil devaient trouver sur tout le parcours de leur itinéraire l'accueil le plus cordial, l'hospitalité la plus large.

Je me rendrais coupable d'une véritable ingratitude si je ne mentionnais spécialement ici M. Boulogne, directeur des territoires du Sud-Algérien, pour la cordialité avec laquelle il voulut bien mettre à la disposition de mes collaborateurs son influence et sa grande expérience des régions qu'ils devaient parcourir.

Grâce à une documentation des plus complètes, principalement puisée au ministère de la Guerre, nous établîmes alors l'itinéraire de la mission et, en tenant compte des distances kilométriques à parcourir, de la nature du terrain, des difficultés à surmonter, nous fixâmes un horaire qui fut, par la suite, rigoureusement observé.

Le ravitaillement demandait à être organisé avec un

soyez pleinement averti des obstacles qu'il vous faudra surmonter si vous croyez devoir maintenir votre projet sous votre responsabilité ».

soin tout particulier. Délibérément nous avons rejeté le concours lent et désuet des caravanes chamelières. Deux missions de ravitaillement partirent, l'une du nord, l'autre du sud, sur voitures à chenilles.

La première mission que conduisait le Lieutenant Estienne a approvisionné les postes d'Ouargla, Inifel et In Salah (1 000 *kilomètres*) ; *l'autre, sous la conduite de M. de Céris, partie de Tombouctou* (*où cette mission s'était rendue par Dakar*) *avait à constituer des dépôts à Bourem, Kidal et plus au nord même, jusqu'au puits de Tin Zaouaten* (*environ* 900 *kilomètres.*)

Il restait 1 300 *kilomètres non jalonnés à parcourir par les voitures du raid, distance que leur réserve d'essence leur permettrait de franchir par leurs propres moyens.*

Quant aux moyens de communiquer en cours de route avec les postes du Sahara et le reste du monde, à vrai dire la mission n'en possédait pas. Seul, l'emploi de la T. S. F. pouvait être envisagé et nous y avions songé. Mais une étude approfondie de la question nous amenait à y renoncer. C'est qu'en effet l'espace manquait sur nos voitures pour y installer un poste de T. S. F. relativement encombrant et lourd. On préféra réserver tout l'espace disponible et toute la charge utile aux provisions d'essence. Mais nous fûmes cependant tenus au courant, grâce aux radios des différents postes existant au Sahara et par lesquels passait la mission. C'est ainsi que des radios purent être expédiés de Ouargla (200 *kilomètres*), *Inifel, In Salah* (1 000 *kilomètres*), *Tamanrasset, puis de Kidal, Bourem et Tombouctou. Tous les journaux, on*

s'en souvient, les publièrent, et le public put suivre jour par jour les étapes d'une randonnée qui le passionnait.

Quelques jours avant le départ, le 1er *décembre* 1922, *j'exposais, dans une conférence, à l'Union interalliée, sous la présidence de M. l'Amiral Fournier, le programme de la traversée du Sahara en auto-chenilles.*

J'eus le plaisir, par la suite, en recevant les télégrammes de la mission, de constater que tous les pronostics exposés dans cette conférence avaient été exactement réalisés.

Ce que fut cette prodigieuse traversée du Sahara, le carnet de route de Haardt et Audouin-Dubreuil le raconte fidèlement et de la façon la plus attachante.

Pour nous qui, de Paris, suivions nos amis avec émotion, parfois avec angoisse, nous vivions par la pensée toutes les joies et tous les labeurs de leurs étapes. Quand leurs télégrammes nous parvenaient, surtout après des parcours en régions non jalonnées et presque inconnues, c'était, à mes usines, une minute d'inexprimable joie et de grand soulagement.

Le 4 *janvier* 1923, *nous eûmes le bonheur de recevoir le télégramme de Kidal annonçant que la jonction s'était opérée à Tin Zaouaten avec M. de Céris.*

Enfin, le 10 *janvier, le bulletin de victoire de Tombouctou* (1).

(1) J'adressai aussitôt à mes collaborateurs le télégramme suivant :

« Au moment où vous entrez dans la perle du Niger après avoir accompli au prix d'efforts surhumains un travail de Titans pour la cause de l'humanité et pour le triomphe de l'industrie française, je

La traversée du Sahara venait de s'accomplir dans les conditions prévues. Les chefs de la mission, qui avaient toute latitude de fixer le mode et l'itinéraire de leur retour, choisirent la voie saharienne.

Tous leurs collaborateurs acceptèrent avec enthousiasme de renouveler l'épreuve, pour montrer que le succès du raid, loin d'être dû à la chance, résultait d'une préparation méthodique et d'une exécution bien étudiée.

C'est alors que je me décidai à me porter à leur rencontre, sur des voitures de même type mais plus légères et plus rapides.

J'étais accompagné, dans ce voyage, par le Général Estienne, dont les deux fils avaient collaboré à la mission, par M. Kégresse et par ma femme qui avait voulu partager les risques et les joies de cette expédition.

Notre matériel nous servit au delà de nos espérances. En trois jours nous avions atteint la belle oasis d'In Salah.

Le Général Estienne fit une pointe vers l'Ouest, avec deux voitures seulement, en vue de reconnaître dans la vallée de la Saoura, à 350 kilomètres d'In Salah, des emplacements d'atterrissage pour une ligne d'aviation à créer, partant du Maroc et se dirigeant vers la boucle du Niger.

Quant à nous, nous nous dirigeâmes vers le Sud et

tiens à vous exprimer du fond du cœur la joie que je ressens. Tous mes collaborateurs, directeurs, chefs de services, contremaîtres, ouvriers et employés vous envoient ainsi qu'à tous les membres de la mission leurs vives félicitations et l'expression de leur profonde admiration. Pour moi personnellement, aucun mot ne peut traduire ma pensée. Merci à vous tous, merci, merci et vive la France ».

c'est au puits de Tadjmout, dans le Mouydir, où nous avions bivouaqué la veille, que le 24 février au matin nous eûmes la grande émotion de voir poindre à l'horizon les cinq voitures revenant de Tombouctou, et que je pus m'élancer à leur rencontre pour embrasser les vainqueurs du désert !

Après avoir effectué notre jonction, nous arrivâmes ensemble à In Salah.

Profitant ensuite de la plus grande vitesse de mes véhicules, je quittai la mission et la précédai de quelques jours à Paris, où de magnifiques réceptions furent organisées en son honneur (1).

***

Une expédition comme la traversée du Sahara en auto-chenilles est riche de signification. Il convient d'en examiner ici les principaux résultats.

Le premier et le plus apparent, c'est que la liaison entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale française vient de recevoir une solution pratique. De plus, nos postes sahariens ne seront plus isolés les uns des autres et pourront désormais coordonner leur action. C'est la sécurité du désert assurée.

L'auto-chenille permettra, en outre, de procéder aux relevés topographiques encore incomplets et d'achever les études relatives à l'établissement de la voie ferrée.

(1) Réception à l'Hôtel de Ville, conférence à la Sorbonne sous la présidence du Général Gouraud, soirée de gala au Théâtre des Champs-Élysées en présence de M. le Président de la République, conférence à la Société de Géographie etc...

Elle deviendra également l'auxiliaire et l'ange gardien de l'avion. Partout et toujours, celui-ci reste, en effet, solidaire du sol; une ligne aérienne ne peut fonctionner normalement que si son ravitaillement est assuré. Il faut également pouvoir en cas de besoin secourir et dépanner un appareil obligé d'atterrir loin de tout relais. Ce rôle assuré par l'auto-chenille ouvre la route des airs aux transports transsahariens.

Parmi les conséquences presque immédiates à tirer du raid africain, on peut encore mentionner le développement du grand tourisme; il suffit pour cela d'organiser le ravitaillement et de jalonner les itinéraires.

***

Nous avons essayé dans cette introduction d'exposer la genèse et la préparation industrielle du raid transsahariens. L'œuvre accomplie, les résultats obtenus et ceux qu'on en pourra tirer encore, s'offrent maintenant au jugement du public. Tous ceux qui ont participé à cette grande prouesse où s'est affirmée la puissance de l'industrie française et la vaillance des hommes de notre pays, en garderont l'orgueil et la joie.

Mais leur plus grande satisfaction est encore de se dire que, grâce à eux, une œuvre durable s'est édifiée, œuvre qui continuera de produire des résultats, alors qu'eux-mêmes auront disparu. Et pour eux, c'est l'essentiel : « Les bâtisseurs mourront, mais le temple est bâti... » a dit le poète.

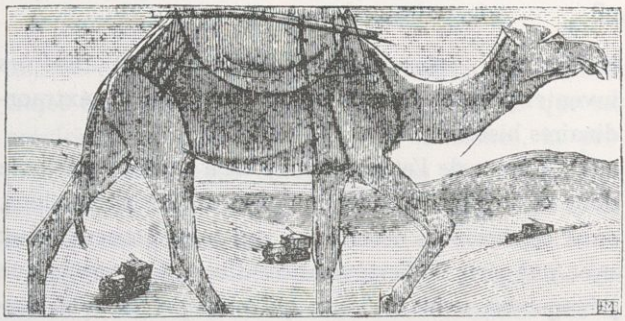
André CITROËN.

CHAPITRE PREMIER

AVANT LE DÉPART. — LA MISSION (1)

LES ADIEUX DE LA GARE DE LYON. — L'HEURE DES SOUVENIRS. — UNE LETTRE DE TOUGGOURT. — NOS RAVITAILLEURS. — LE PERSONNEL DE LA MISSION. — FLOSSIE, EXPLORATRICE ET MASCOTTE. — DE MARSEILLE A TOUGGOURT.

(1) La première partie de ce chapitre est extraite des notes de M. G.-M. Haardt. Le reste, ainsi que tous les chapitres qui suivent, proviennent de la collaboration des deux chefs de la Mission, MM. Haardt et Audouin-Dubreuil.



Paris, 5 décembre 1922, 7 heures du soir. — Que d'amis à la gare de Lyon devant le train qui va m'emmener à Marseille ! Tous mes collaborateurs sont venus me porter leurs vœux de succès.

Ce sont eux qui, depuis des mois, ont travaillé en commun à construire, à mettre au point ce matériel nouveau qui va nous permettre d'essayer de réaliser la liaison rapide entre l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale française.

Grâce à eux nous ne tenterons pas seulement d'accomplir une belle œuvre, mais nous allons vivre réellement un passionnant roman d'aventures à une époque où la littérature en crée tant d'imaginaires.

Au fait n'y a-t-il pas déjà quelque chose de romanesque et d'aventureux dans l'emploi des bêtes trapues, à l'assiette solide, adhérente, et cependant d'une extraordinaire, d'une prodigieuse souplesse, à l'aide desquelles nous allons tenter notre entreprise ?

Ces méhara d'acier, buveurs de pétrole et d'huile, dont les membres postérieurs peuvent s'adapter à tous

les terrains, Jules Verne et Wells eussent aimé les inventer pour en faire le pivot d'une de leurs extraordinaires histoires.

Du roman, de l'aventure, il y en a sans aucun doute dans ce mystérieux inconnu vers lequel nous allons, dans ces horizons désertiques qui nous attirent. C'est avec une sorte de fierté nuancée d'un infini respect que j'évoque les noms de ceux qui nous précédèrent, surtout de ceux, hélas trop nombreux ! qu'un destin cruel mais glorieux fit tomber à la tâche et dont nous visiterons pieusement les tombes.

***

Le train part ; et me voilà roulant vers Marseille.

Je repasse mes souvenirs des derniers jours. Le 1er décembre, ma visite, accompagné de M. André Citroën, au Président de la République qui, dans une audience très longue, se renseigna minutieusement, carte en mains, sur tous les détails d'organisation de l'expédition et adressa à ses membres les vœux les plus chaleureux.

Le lendemain, 2 décembre, la conférence faite par M. André Citroën au Cercle interallié, sous la présidence de l'Amiral Fournier, suivie par M. Sarraut, Ministre des Colonies ; trois maréchaux : le Maréchal Joffre, le Maréchal Franchet d'Esperey, le Maréchal Fayolle.

Avec son optimisme accoutumé, l'habitude qu'il a de réussir tout ce qu'il entreprend, M. Citroën a presque

affirmé que nous pourrions, en vingt jours, faire le trajet de Touggourt à Tombouctou. Pourvu que ses prévisions se réalisent ! Mais nos machines, la préparation minutieuse de l'expédition et l'énergie de mes compagnons triompheront j'en suis certain, de tous les obstacles.

Je relis maintenant les lettres de sympathie de toutes provenances qui me sont arrivées dès que la presse a fait connaître au public notre projet de voyage.

Beaucoup de ces lettres émanent de gens de très humble condition ; elles n'en sont que plus précieuses, car elles témoignent du travail des imaginations à propos de nos projets dont le côté romanesque et aventureux a séduit le gros public. J'en garde précieusement quelques-unes qui ne se peuvent relire sans émotion. N'est-elle pas délicieuse celle de cette petite ouvrière qui me dit qu'elle fera brûler pour nous un cierge devant le tombeau de Sainte Geneviève, sa patronne? Et celle du collégien qui évoque à notre intention les héros de Jules Verne? Il y a enfin les conseils de cette vieille maman de province, qui écrit les phrases suivantes : « Mon fils, qui a fait son service comme spahi, m'a dit que les nuits d'hiver étaient très froides dans le désert. N'oubliez pas d'emporter des vêtements chauds. »

Mes pensées vont ensuite vers mes compagnons de mission qui me précèdent depuis quelques jours, de l'autre côté de la Méditerranée.

Voici une lettre qui m'est infiniment précieuse.

Elle me fut adressée, le 20 novembre dernier, par Audouin-Dubreuil déjà rendu à Touggourt.

Touggourt, 20 novembre.

Mon cher Ami,

Ce soir, pour éloigner ma pensée des chenilles et délasser mon esprit de l'obsédante, mais captivante organisation de notre raid, je suis parti seul vers la plaine dorée, du côté où le soleil se couche dans une apothéose de lumière.

Touggourt devenait bleue. J'ai pensé à vous qui sentirez comme moi la beauté simple et grandiose de ces crépuscules.

Nous serons unis non seulement par l'effort tenace pour arriver au but, mais aussi par l'attirance infinie des grandes solitudes.

En rentrant, je suis passé par le quartier des Ouled Nails prendre chez Fatma bent Raïda, selon la coutume arabe, les trois tasses de thé à la menthe. Je lui ai dit qu'un grand chef de Paris viendrait la voir au début du prochain mois. Elle m'a demandé de l'avertir de votre arrivée pour qu'elle puisse parfumer à temps sa demeure et appeler près d'elle les plus belles Ouled Nails; celles-ci danseront, au son de la raïta, l'antique flûte berbère.

Mais quittons les Ouled Nails et revenons aux chenilles. A leur propos, je tiens à vous dire que la marche des équipes de ravitaillement a donné le meilleur résultat et que j'ai une confiance absolue dans le succès de notre

raid. La chenille vaincra tous les obstacles, même le sombre plateau du Tademaït et les solitudes légendaires du Tanezrouft.

Je reçois d'aimables télégrammes du Commandant Duclos, commandant supérieur du territoire des oasis, et des autorités militaires de la région de Tombouctou.

Nous trouverons chez les officiers sahariens et soudanais les sympathies les plus larges et les plus effectives.

J'espère que nous pourrons partir vers le 10.

Croyez-moi toujours votre très amicalement...

J'ai déjà souvent relu ces phrases harmonieuses, pleines d'enthousiasme, d'où déborde sous une forme poétique, infiniment attrayante, une compréhension profonde de cette Afrique saharienne dont nous avons résolu de sonder ensemble les derniers mystères.

Il me faut compléter ces premiers feuillets de mon calepin en précisant ce que furent les missions de ravitaillement auxquelles cette lettre fait allusion.

Audouin-Dubreuil a déjà séjourné une partie de l'hiver précédent au Sahara pour mettre en train le ravitaillement de la mission. Pour obscure qu'elle ait été, l'œuvre déjà réalisée est considérable. Nous avions résolu de nous passer du concours des éléments habituels d'un ravitaillement dans ces contrées : l'indigène et le chameau. Le nôtre était organisé par deux équipes d'auto-chenilles.

La première, partant de Touggourt sous le commandement du Lieutenant Estienne, que nous déciderons

de prendre par la suite avec nous, se composait de sept voitures. Elle avait organisé les relais de Ouargla, Inifel et In Salah, et poussé jusqu'au Mouydir.

La seconde, composée de trois voitures seulement, embarquées en septembre à Bordeaux, débarquées le mois suivant à Dakar et dirigées par leurs propres moyens sur Tombouctou, devait préparer notre passage à travers le Soudan par des dépôts de carburant à Kidal, à Bourem et à Tin Zaouaten. Celle-ci fonctionnait sous le commandement de notre ami M. de Céris.

Notre chef de base à Touggourt, M. Brull, nous avait déjà rendu, lui aussi, et devait nous rendre encore les plus précieux services. A lui incombait, envers la mission, le rôle de l'intendance vis-à-vis d'une armée en campagne.

On sait l'importance capitale de ces services d'arrière, la somme de travail, la dépense constante d'ingéniosité et d'initiative qu'ils demandent. M. Brull s'y surpassera. Je suis heureux de trouver ici l'occasion de lui exprimer toute notre reconnaissance.

***

Notre reconnaissance est également grande pour l'admirable équipe de mécaniciens dont l'absolu dévouement à l'œuvre commune fut un des plus précieux facteurs de notre succès : Maurice Penaud, Maurice et Fernand Billy, Roger Prudhomme et René