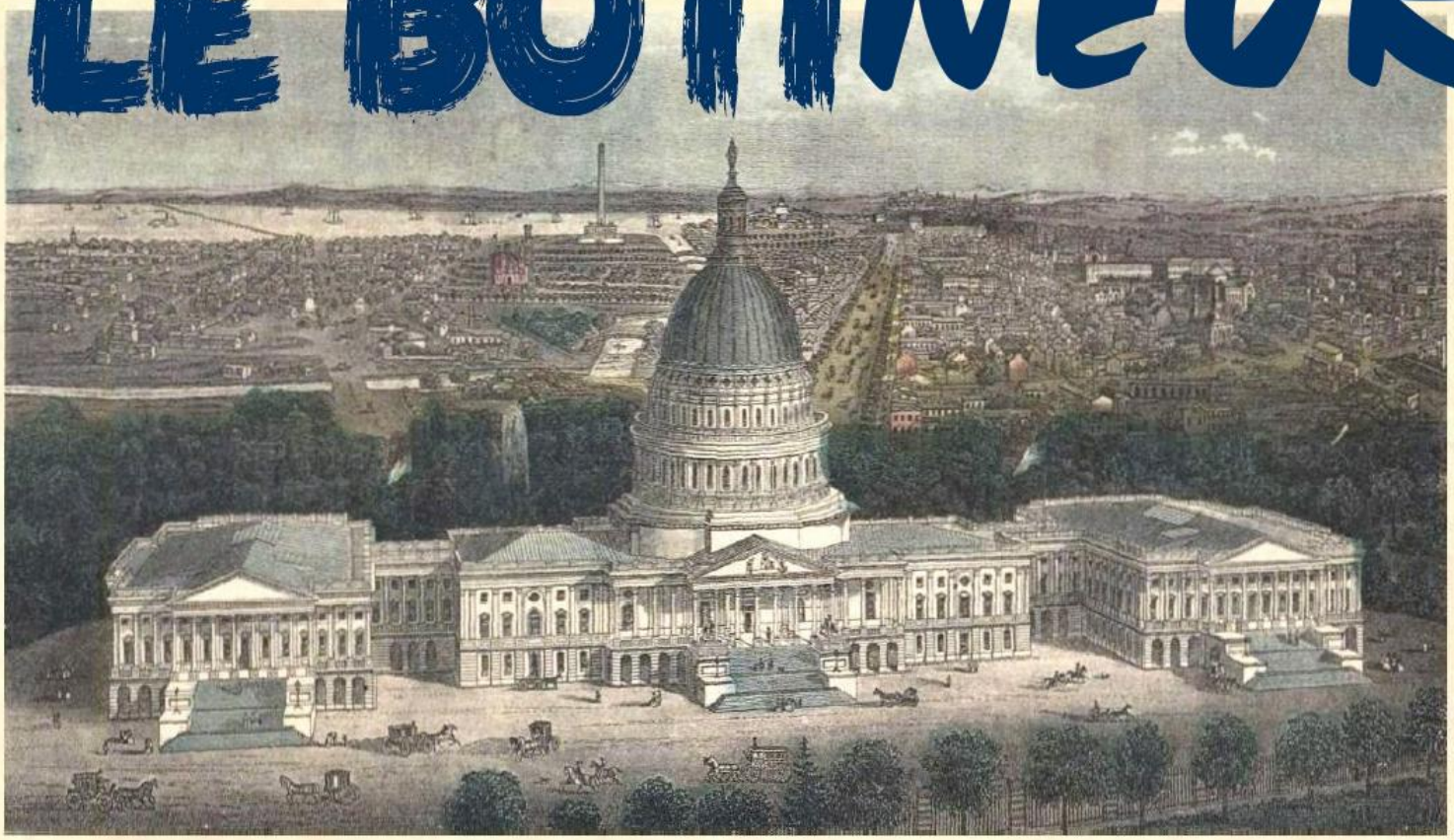
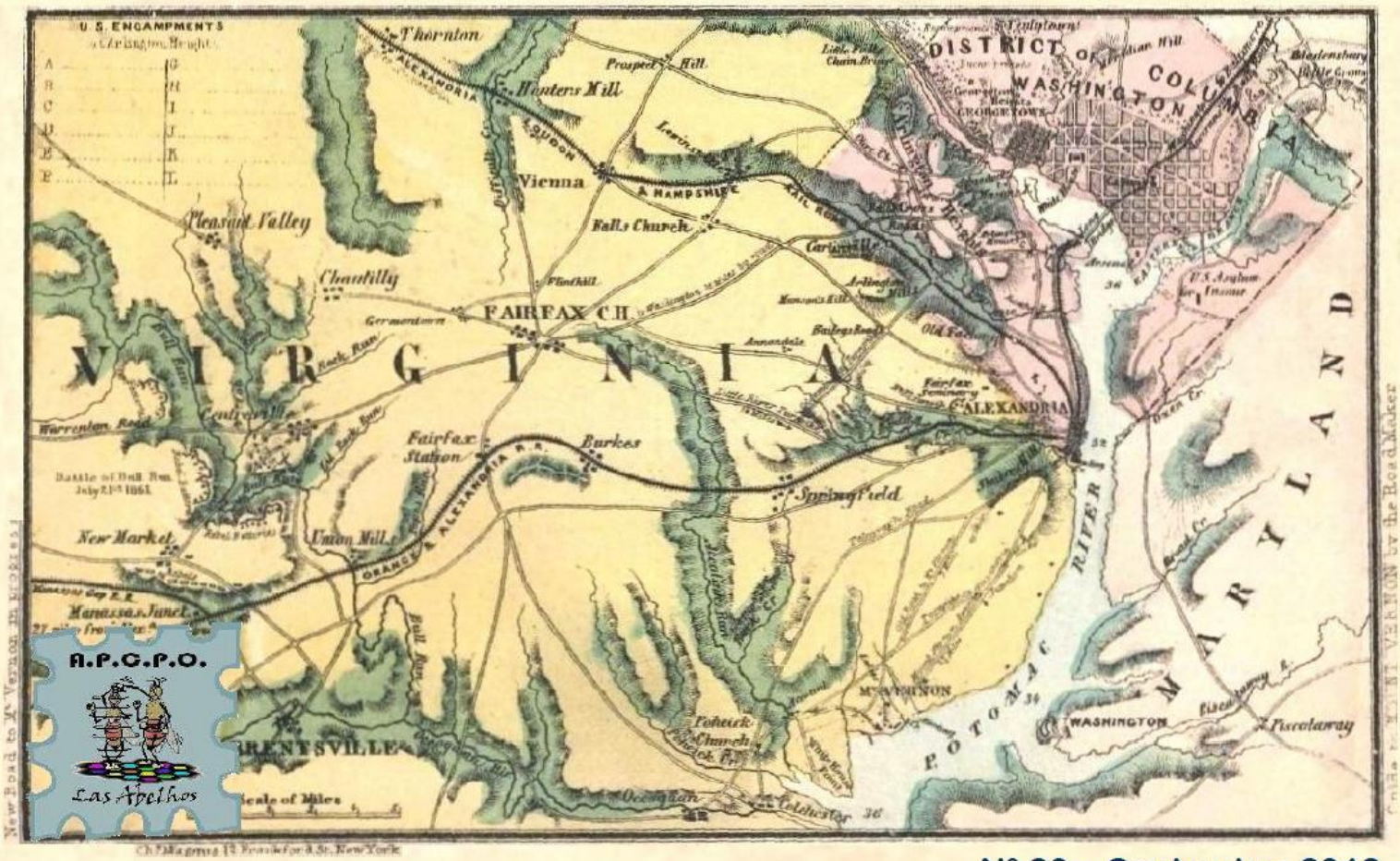
LE BUTINEUR



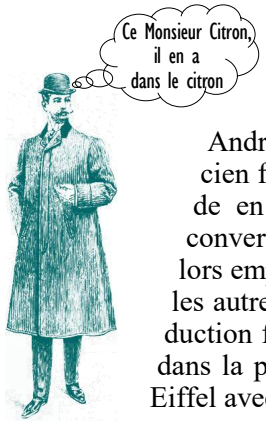


A.P.G.P.O.

Las Abejas

N° 20 - Septembre 2018

LES QUATRE CROISIÈRES CITROËN, DES RAIDS AUTOMOBILES COLORÉS ...



André Citroën est né le 9 février 1878 à Paris. Ingénieur polytechnicien français, c'est un des pionniers de l'industrie automobile. Il fonde en 1915 à Paris, quai de Javel, une usine de munitions qu'il convertit après la Grande Guerre en une usine d'automobiles. Il va dès lors employer son génie à créer des modèles plus innovants les uns que les autres. En 1929, il produit 100 000 véhicules soit le tiers de la production française. L'industriel témoigne aussi d'une grande imagination dans la promotion de sa marque, par exemple l'illumination de la tour Eiffel avec 250 000 ampoules et les croisières automobiles avec ses nouveaux véhicules à chenilles.

En 1919, André Citroën crée une firme automobile des plus performantes au monde, tout en poursuivant l'étude de prototypes militaires. Il fait la connaissance de l'ingénieur français Adolphe Kegresse qui, de 1906 à 1917, travaille à Saint-Pétersbourg au garage impérial du tsar Nicolas II et qui invente un procédé permettant aux voitures de rouler dans la neige avec des palets métalliques à la place des roues.

André Citroën rachète le brevet aux Russes et l'adapte sur ses véhicules avec l'aide de Jacques Hinstin, fabricant d'automobiles. Un effort particulier est alors déployé pour mettre au point l'autochenille et se lancer dans d'audacieuses croisières (Fig. 1).

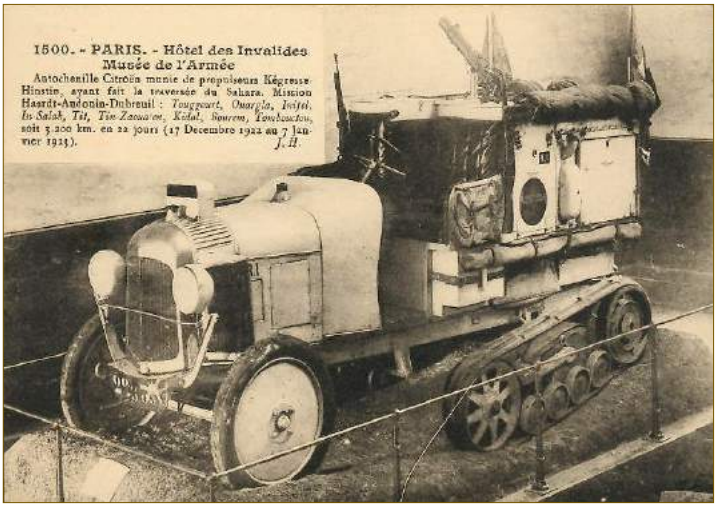


Fig. 1 - *Autochenille Citroën de la traversée du Sahara.*

En collaboration avec Georges-Marie Haart, directeur général des usines Citroën, l'explorateur Louis Andouin-Dubreuil réunit les moyens et organise en 1922, la Croisière des sables. Cinq autochenilles tout terrain sont construites et identifiées sous des noms poétiques (Fig. 2).

Le 17 décembre 1922, toutes les voitures chargées de vivres, outillages, pièces de rechange et armement, se lancent sur les pistes chamelières depuis l'Algérie. L'aventure, qui aurait duré 6 mois à dos de dromadaire, est réalisée en 21 jours. Le 7 janvier 1923, la caravane atteint les rives du Niger à Tombouctou. Le 6 mars 1923, les cinq véhicules sont de retour à Touggourt. Ce raid (3200 km X 2) Touggourt-Tombouctou-Touggourt ouvre une liaison automobile entre le Maghreb et le cœur de l'Afrique.

Fig. 2 - *L'autochenille ci-contre est le « **scarabée d'or** ».*

Cette expédition obtient un écho médiatique important, une très forte réputation pour la marque et un vif succès pour ses ventes qui amortissent rapidement les frais engagés.

En 1924, guidé par la promotion dont bénéficie sa marque, André Citroën met sur pied une nouvelle expédition pour traverser entièrement le continent africain : **La Croisière noire**. La mission d'ordre scientifique associe l'ethnologie, la géologie, la météorologie, la zoologie, anthropologie, la géographie et la cartographie. L'expédition comportant 17 membres, dirigée par G-M Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, sera filmée et photographiée. Les plus hautes autorités de l'Etat voient dans ce projet le moyen d'établir une liaison avec Djibouti et Madagascar.

La Société de géographie, le Muséum national d'histoire naturelle et le sous-secrétariat d'Etat à l'aéronautique apportent leur soutien à cette aventure scientifique. Huit autochenilles, dont le système de refroidissement du moteur a été modifié pour résister au climat tropical et équipées du dispositif de propulsion Kégresse-Hinstin avec bandes de roulement en caoutchouc, partent le 28 octobre 1924 de Colomb-Béchar.

Elles traversent l'Algérie, le Niger, le Tchad, et le Congo Belge en parcourant le désert, la savane et des marécages non cartographiés.

À Stanleyville (Kisangani), le convoi se divise en 4 groupes de deux voitures pour rejoindre l'Océan Indien et Madagascar. L'équipage Audouin-Dubreuil se dirige vers Mombasa, le Cdt Bettembourg vers Dar es Salaam, Charles Brull vers le Cap et Haardt vers le Mozambique (Fig. 3). Le 26 juin 1925, l'expédition s'achève après un parcours de 28 mille kilomètres. À leur retour à l'automne 1925, les participants sont reçus triomphalement à Paris.

Fig. 3 - *Passage d'une rivière à Madagascar.*

Les retombées positives des deux premières croisières encouragent Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil à préparer une troisième expédition sur la route de la soie « **La Croisière Jaune** ». Le projet est soutenu par les gouvernements français et britannique et la National Geographic Society. La Compagnie des actualités cinématographiques Pathé Nathan est chargée du tournage d'un film. Il s'agit de concevoir une mission encore plus audacieuse de 13 mille kilomètres de Beyrouth à Pékin en passant par le Turkestan (Kazakhstan), le Xinjiang (Chine) et le désert de Gobi. L'itinéraire retour passe par Hanoï, Saigon, Bangkok, Calcutta, Delhi, Quetta (Pakistan), Ispahan (Iran), Bagdad et Damas. Deux groupes sont constitués. Sept nouvelles autochenilles Citroën-Kégresse plus légères tractant chacune une remorque sont construites pour le groupe « **Pamir** » (Fig. 4).

Fig. 4 - *Groupe « Pamir » dirigé par G.M. Haardt et L. Audouin-Dubreuil.*

Le groupe « **Chine** » utilise 7 autochenilles, ancien modèle, plus lourdes. Le premier groupe dirigé par Haardt et Audouin, prend le départ à Beyrouth et voyage d'Ouest en Est. Le groupe « Chine », dirigé par Victor Point, part de Tientsin et voyage d'Est en Ouest (Fig. 6).

Le groupe « **Pamir** », de 24 passagers, quitte Beyrouth le 14 avril 1931 et atteint Kaboul le 14 juin. Le groupe traverse ensuite le Pendjab et doit réduire sa progression du pied de l'Himalaya au Cachemire. Le 12 juillet seulement, le groupe « **Pamir** » entame l'ascension du col de Burzil enneigé même en été (Fig. 5).

Fig. 5 - *Le col de Bourzil, passage dans l'Himalaya.*

Le col traversé, le convoi se heurte à un glissement de terrain qui a détruit la route et un autre passage instable doit être emprunté dans la montagne. Le 25 juillet, Haardt décide de démonter les autochenilles pour être transportées à dos de mules. Le 2 août les véhicules reconstruits roulent vers la ville de Gilgit. Le groupe « **Chine** », de 19 passagers, prend son départ le 6 avril 1931. Les deux groupes ont prévu de se rejoindre pour ensuite se diriger ensemble vers Pékin.

Le 27 mai, le groupe « **Chine** » est stoppé net dans le désert de Gobi par une violente tempête de sable.

Fig. 6 - *Halte du « groupe Chine » à Ouroumtchi.*

Le 28 juin, à l'oasis de Hami suite à de violents combats et où les maisons sont encore en feu, le groupe est fait prisonnier. Le 4 août un message peut enfin être transmis au groupe « **Pamir** » pour les informer de la situation. Haardt et Audouin, abandonnent leurs deux dernières autochenilles et poursuivent le voyage à cheval pour leur porter secours. Le 8 octobre, le groupe « **Pamir** » et les 4 autochenilles se rencontrent à quelques kilomètres de Aksou (Chine). Bien que réunie, l'ensemble de l'expédition n'est libérée que fin novembre suite à de nombreuses tractations.

Le froid du plateau de Mongolie immobilise encore l'expédition qui arrive le 12 février 1932 à Pékin. Le 3 mars, G-M Haardt se plaint de problèmes de santé et meurt le 16 mars d'une double pneumonie à l'hôpital de Shanghai. La Croisière jaune, malgré les nombreux bouleversements et le décès de Haardt, se termine dans le triomphe et la tragédie. Comme pour les deux précédentes expéditions en Afrique, des équipes cinéma ont accompagné les explorateurs. Le film sorti en mars 1934 remporte un vif succès et inspire en 1974 le réalisateur d'un feuilleton télévisé « La cloche Tibétaine » avec Coluche dont une autochenille, élément cinématographique, est exposée au Musée de Monaco, et fait l'objet en 2001 d'une émission de timbre.

Au retour de la première exploration lancée par André Citroën, Charles Bedaux, homme d'affaires franco-américain, avait rencontré Georges-Marie Haardt et dès 1926 un raid en Arctique ou Antarctique, dans la lignée de l'expédition Citroën, avait été envisagé. C'est l'hémisphère nord qui l'emporta après étude et qui reçut le nom de « **Croisière blanche** ». Toutefois, vu l'exorbitant montant du prix demandé pour le fret d'un brise-glace, le projet d'atteindre l'arctique fut abandonné au profit d'une expédition « Sub Arctic ».

C'est la région de la Colombie-Britannique qui fut choisie pour une traversée sur autochenilles des contrées non cartographiées, rocheuses et sauvages. À l'annonce de l'agrément du projet par les autorités administratives territoriales, Charles Bedaux se transporte quai de Javel à Paris. Le 26 septembre 1933, il commande cinq autochenilles d'un modèle identique à celui utilisé par le groupe « **Pamir** » et qui avait obtenu un important succès médiatique en roulant sur le toit du monde pour franchir l'Himalaya. Dans la version neige, les deux roues avant du véhicule peuvent être équipées de skis et les chenilles plus larges peuvent recevoir des crampons. Le moteur de 9 cv est équipé d'une boite à vitesse doublée à trois rapports et peut rouler jusqu'à 30 km/h. La charge utile est de 900 kg par voiture. Les tentes en toile ignifugée ainsi que les accessoires de camping sont fournis par l'Angleterre. Le 19 avril 1934, toute la presse est invitée au Bois de Boulogne à Paris pour la présentation du matériel avant qu'il soit expédié au Canada (Fig. 7).

Fig. 7 - *André Citroën souhaite bonne chance à Charles Bedaux, chef de l'expédition.*

Le 6 juillet 1934 l'expédition, comprenant 17 personnes dont Bedaux et sa femme, se lance depuis Edmonton capitale de la province d'Alberta à l'assaut des montagnes de l'ouest canadien. L'itinéraire prévu, dans ces régions inexplorées, passe entre autres par Fort Saint-John (Fig. 8).

Fig. 8 - *Passage du bac avant l'arrivée à Fort St. John.*

L'objectif fixé est de parcourir 1 700 kilomètres dont 1 000 km de montagnes pour rejoindre Telegraph Creek. Le retour se fera par bateau jusqu'à Vancouver puis en train pour revenir à Edmonton. Une soixantaine de chevaux pour le transport des bagages, des douzaines de cow-boys ainsi qu'une importante équipe de tournage participe au voyage. Le film sera différent de ceux de la Croisière noire et de la Croisière jaune car l'être humain n'habite pas le pays traversé. Une reconnaissance aérienne des sentiers, laissés par les chercheurs d'or ou les indiens, est nécessaire avant d'envoyer des bûcherons pour ouvrir un passage dans la végétation forestière.

Dès la première journée, un violent orage éclate et des précipitations extrêmes s'abattent sur la campagne transformant en rivière les chemins de terre. La piste est très lourde et les voitures sont ralenties (Fig. 9). Une pesée improvisée révèle que le chargement des véhicules est de trois fois la norme. Très vite les chenilles donnent des signes inquiétants d'usure.

Fig. 9 - *L'état de la piste.*

Au bout de 960 km, la route est toujours aussi impraticable. La voiture n° 1 tombe en panne, une chenille en caoutchouc s'est rompue et il faut démonter le propulseur bloqué. Après 17 jours de lutte dans la boue, Charles comprit que le bandage en caoutchouc était un point faible et que sa durée de vie pouvait être très courte.

La possibilité d'atteindre Telegraph Creek avec les voitures était incertaine. Le 22 juillet, le convoi repart de Fort Saint-John et se trouve confronté à de nouveaux obstacles. Les ponts emportés par les crues doivent être reconstruits. Le passage des prairies marécageuses ne peut se faire qu'à l'aide de treuils et de câbles. Les arbres abattus laissent dépasser des souches qui doivent être recoupées pour éviter qu'elles bloquent les véhicules.

Le 1er août, la piste commence par l'ascension du mont Cameron avec une pente à 34 degrés. Il faut ressortir les tirefonds et les treuils. Montées, descentes et passes à flanc de coteau se succèdent. Le samedi 11 août, deux voitures glissent et sont entièrement détruites en tombant dans un torrent (Fig. 10).

Le surlendemain un câble, sensé guider et retenir le radeau confectionné pour la traversée de la rivière, se brise et un troisième véhicule est emporté dans les flots. Aucune voiture ne pouvant atteindre l'autre rive, l'expédition se poursuit à cheval (Fig. 11 - Fig.12). Le 25 août, la piste monte jusqu'à plus de 2 mille mètres et des petits glaciers sont visibles.

Fig. 10 - *Le début de la fin de la « Croisière Blanche ».*

À partir du 15 septembre, et après la traversée des rocheuses, il neige pratiquement tous les jours. La température reste à zéro degré et les vêtements ne sèchent plus. La vallée semble endormie sous un manteau blanc qui masque ruisseaux et marais où s'enlisent les chevaux. La glace n'est pas assez épaisse pour supporter leur poids.

Fig. 11 - *Il faut abandonner les 2 autochenilles qui restent.*

Les chevaux sont de plus en plus malades et manquent de nourriture. L'espoir d'atteindre Telegraph Creek est abandonné au profit d'un itinéraire moins risqué. Une cinquantaine de chevaux sont morts durant l'expédition et les trente restants sont abandonnés. Le 13 octobre, de grandes barques à moteur sont louées pour rejoindre la ville de Taylor par la rivière Finlay River. Le 23 octobre, tous les participants prennent le train pour le retour à Edmonton (Fig. 13 - Fig.14). Accueilli par les journalistes, Charles ne tarit pas d'éloges sur sa Croisière, confrontée aux pires éléments.

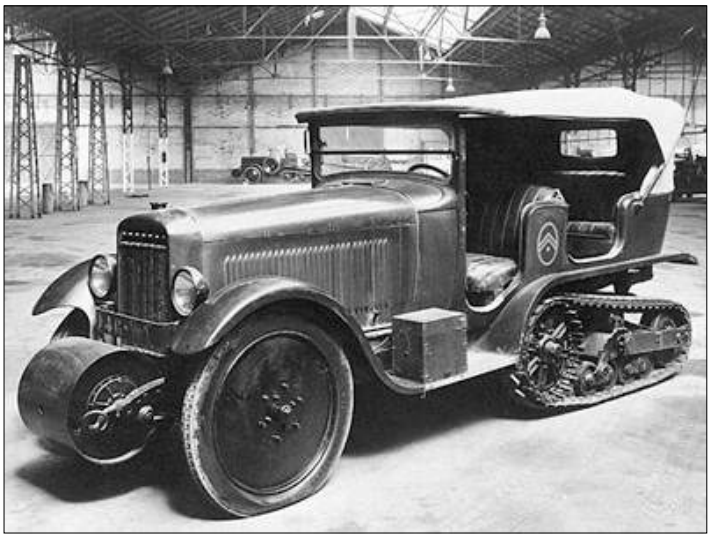
Fig. 12 - *Il faut poursuivre l'aventure à cheval ... sans moteur !!!*

Fig. 13 - *Cachet postal officiel canadien illustré sur enveloppe premier vol officiel de Regina à Edmonton, vol aller, frappée d'un timbre à date du 12 mars 1930.*

Fig. 14 - *Cachet postal officiel canadien illustré sur enveloppe premier vol officiel d'Edmonton à Regina, vol retour, frappée d'un timbre à date du 12 mars 1930.*

Aujourd'hui, la route Alaska Highway passe toujours par Fort Saint-John mais n'emprunte pas un seul kilomètre de la Bedaux Sub-Arctic Expedition.

Les croisières Citroën ont permis de tester cette nouvelle famille de matériels jusqu'aux limites de l'impossible. L'autochenille plus légère, en comparaison avec un engin entièrement chenillé, possède une direction plus souple et permet une vitesse plus élevée.



En 1932, l'US Army achète la licence Kégresse et conçoit le Half-Track. Plus de 41 mille véhicules de ce type, en plusieurs variantes, ont été construits et utilisés durant la Seconde Guerre mondiale. Cette machine a été employée dans toutes les versions au sein de l'Armée française en Indochine et pendant la guerre d'Algérie.

Deux versions militaires du half-track américain, le transport de troupes blindé et l'automitrailleuse.

La performance technique de ces véhicules étant reconnue au niveau mondial, ils connaissent encore dans le sable (Fig. 15) ou sur la neige (Fig. 16) un certain succès.

Fig. 15 - *Ce moyen de locomotion vaut bien le petit train des plages.*

Pour exemple, ce modèle avec remorque pour transporter les vacanciers sur la plage de Deauville.

De même, ce véhicule est facilement adaptable au pays de la neige, des luges et des skis, pour le plus grand plaisir des amateurs des sports d'hiver.

Fig. 16 - *C'est le remonte-pentes de la station.*

Fig. 15 - *Deux exemples utilisés en hiver dans les pays européens.*

Manuel Riera (A.F.P.T. - A.P.C.P.O.)