

LES DERNIERES NOUVELLES.

Vendredi 12 Juin 1931.

Экспедиция Ситроена

Шанхай, 11 июня.

Автомобильная экспедиция Ситроена при
была на границу Кансу. Китайский губер-
натор предупредил начальника экспедиции,
что на территории провинции полная анар-
хия и что если члены экспедиции попадут
в руки бандитов, губернатор слагает сь
себя ответственность за послѣдствія.

Несмотря на предостереженіе, экспедиция
Ситроена рѣшила продолжать путь.

11298

RECEIVED BY THE POST OFFICE

FOR DELIVERY TO THE ADDRESSEE

Société de Géographie

Réception de la Mission Citroën-Centre-Asie

au Grand Amphithéâtre de la Sorbonne, le Mercredi 30 Novembre 1932



de pics, dont quelques-uns dépassent 7.000 mètres d'altitude, et qui est une des plus isolées du monde asiatique, fut effectuée dans les meilleures conditions, encore que le transport des bagages ait été retardé légèrement du fait de la substitution successive, en cours de route, des yaks aux chevaux, puis des chameaux aux yaks, comme bêtes de somme.

Accueillie cordialement, comme elle venait de franchir le col de Kallik, par quelques Kirghizes nomades qui cam-

ses vœux les plus chers, atteint l'un de ses buts ardemment désirés tout le long de sa marche pacifique à travers les Indes et l'Asie centrale, deux régions que les obstacles naturels comme les difficultés diplomatiques semblaient se conjurer pour lui interdire.

Favorisée par des conditions atmosphériques exceptionnelles au cours de sa traversée du Karakoroum et des Pamirs, l'Expédition a recueilli sur ces régions encore mal connues, notamment aux trois cols de Kallik, de Vakhjdîr et

Les deux groupes de l'expédition Citroën Centre-Asie ont fait leur jonction dans le Turkestan Chinois

On vient de recevoir l'heureuse nouvelle de la jonction, à la date du 10 octobre, à Aksou, ville de Sin-Kiang (Turkestan chinois), dans la vallée du Tarim, de deux groupes de la mission Citroën Centre-Asie, groupe « Pamir » et groupe « Chine ».

D'autre part, nous avons appris l'arrivée, le 26 octobre, à Ouroumtchi, capitale de cette province, de la mission Haardt - Audouin - Dubreuil, désormais réunie.

On a pu s'étonner du temps relativement long pendant lequel on fut sans nouvelles de l'expédition.

Il ne pouvait en être autrement.

D'une part, le groupe « Pamir », pour faire l'ascension des derniers contreforts de l'Himalaya, relatée ci-après, avait dû se séparer de ses éléments lourds et en particulier de la voiture T. S. F. dont le poids excède 4 tonnes. Celle-ci resta au poste d'observation de Srinagar (Cachemire).

D'autre part, le groupe « Chine » fut, dès son arrivée au Sin-Kiang, privé de l'usage de son poste de radio, les autorités de cette province ayant, en raison de la situation politique, établi une censure sur les communications en général.

Le groupe aux ordres de G.-M. Haardt avait quitté Misgar le 1^{er} septembre, comme l'indiquait le communiqué publié le surlendemain. Il franchissait la frontière chinoise au col de Kallik, à 4.240 mètres d'altitude dans la chaîne occidentale du Karakoroum, qui sépare le bassin de l'Indus de celui du Tarim, et pénétrait dans le district de Sarikal du Turkestan chinois.

Cette traversée d'une région hérissée

de Min-Tekke une documentation ethnographique photographique et cinématographique d'une valeur inestimable et absolument nouvelle. Le travail des cinéastes de Pathé-Natan entre Srinagar et Tach-Kourgan représente plus de 5.000 mètres de pellicules, avec un millier de clichés.

de Min-Tekke, sur le versant septentrional de la chaîne, la mission poursuivit sa marche vers Beikni, puis Tach-Kourgan, qu'elle atteignait le 8 septembre, au soir.

Pendant son séjour au campement de Koch-Bel, l'expédition a pu procéder à une reconnaissance minutieuse du col de Vakhjdîr, par lequel communiquent l'Afghanistan et le Turkestan chinois ou Sin-Kiang, et que M. Haardt dans l'un des projets d'itinéraires qu'il avait étudiés avait songé à emprunter pour pénétrer en Chine. C'est ainsi que la caravane put explorer l'amorce de ce col en territoire afghan. Les voyageurs eurent la surprise de constater, au cours de cette exploration, qu'un lac situé au milieu de la passe était, malgré sa position à 5.000 mètres d'altitude, congelé seulement en partie.

Au départ de Tach-Kourgan, il restait à franchir le col d'Oulloug-Rabat à plus de 4.000 mètres d'altitude, puis les gorges de Ghez, pour déboucher enfin dans la plaine de Kachgarie.

Le 19 septembre, la caravane atteignait Kachgar, ayant parcouru, depuis son départ de Srinagar, 1.053 kilomètres à travers la haute montagne.

De Kachgar, elle poursuivait sa route vers Aksou, où elle rencontrait les quatre voitures envoyées au devant d'elle d'Ouroumtchi, par le lieutenant de vaisseau Point.

Enfin le ministère des Affaires étrangères a l'obligeance de nous communiquer un télégramme de M. Wilden, notre ministre à Pékin, annonçant que M. Haardt et ses compagnons sont arrivés à Ouroumtchi le 26 octobre.

Il ajoute que la santé physique et le moral de l'Expédition sont en tous points excellents.



paient à Koch-Bel, sur le versant septentrional de la chaîne, la mission poursuivit sa marche vers Beikni, puis Tach-Kourgan, qu'elle atteignait le 8 septembre, au soir.

Pendant son séjour au campement de Koch-Bel, l'expédition a pu procéder à une reconnaissance minutieuse du col de Vakhjdîr, par lequel communiquent l'Afghanistan et le Turkestan chinois ou Sin-Kiang, et que M. Haardt dans l'un des projets d'itinéraires qu'il avait étudiés avait songé à emprunter pour pénétrer en Chine. C'est ainsi que la caravane put explorer l'amorce de ce col en territoire afghan. Les voyageurs eurent la surprise de constater, au cours de cette exploration, qu'un lac situé au milieu de la passe était, malgré sa position à 5.000 mètres d'altitude, congelé seulement en partie.

Le séjour prolongé de l'Expédition à des altitudes variant de 4 à 5.000 mètres n'a provoqué chez aucun de ses membres de troubles sérieux. Tout au plus ont-ils éprouvé par moments quelque gêne respiratoire.

A son arrivée en territoire chinois, la Mission a été accueillie avec la plus parfaite courtoisie par l'amban (sous-préfet de Tach-Kourgan).

Elle a donc désormais réalisé l'un de

L'expédition Citroën Centre-Asie à travers le désert Mongol dans le froid et la tempête, s'approche de Pékin

Un télégramme reçu à Paris le samedi 16 janvier, apporte la nouvelle de l'arrivée, le 13 janvier, de la mission Citroën Centre-Asie à Ningshia, sur le fleuve Jaune.

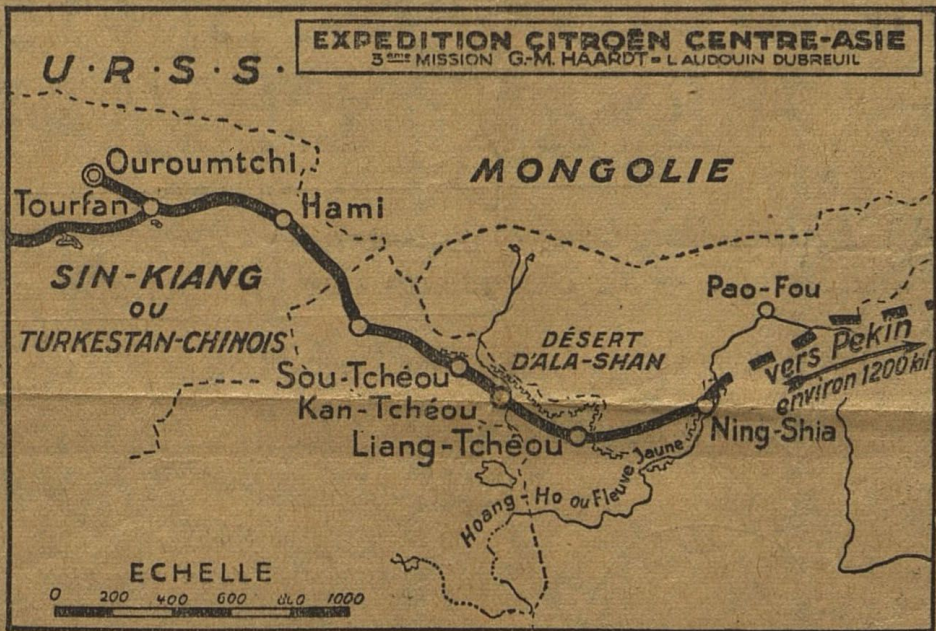
Le dernier communiqué, le 11 novembre, annonçait l'arrivée à Ouroumtchi, le 26 octobre, des deux groupes réunis sous les ordres de M. G.-M. Haardt, depuis leur jonction à Aksou.

Le séjour de l'expédition dans la capitale du Sin-Kiang se prolongea du-

trionphèrent de toutes les mauvaises fortunes.

A Sou-Tchéou, nouvelle halte de quelques jours. Mais du moins on avait recouvré à ce point l'usage de la T. S. F. On pouvait dorénavant communiquer sans entraves avec la France. La mission repartait alors vers Kan-Tchéou et y arrivait le 27 décembre.

Le 7 janvier 1932, M. G.-M. Haardt annonçait son départ de Liang-Tchéou. L'expédition, à une allure aussi accélérée



rant plus d'un mois. Ce temps fut utilisé pour la révision des machines, qui à la suite de si rudes étapes, avaient grand besoin de soins attentifs, et pour la préparation des équipements d'hiver; car les voyageurs allaient avoir à affronter, à travers la Mongolie, des froids rigoureux. Ce n'est que lorsque tous ces préparatifs furent au point que l'on put se mettre en route, le 29 novembre, vers Hami.

On allait traverser d'abord une région encore mal pacifiée : on se souvient que de sanglants conflits entre les forces du gouvernement, d'autres troupes rebelles, des Musulmans en guerre ouverte, avaient déjà considérablement gêné, notamment à l'aller, vers Ouroumtchi, la marche du groupe « Chine ».

Le 11 décembre pourtant, on était à Hami, où l'insécurité de la région contraignit à une halte prolongée. Les bruits les plus inquiétants circulaient touchant la situation en avant. Des incidents obligeaient, presque à chaque étape, de modifier l'itinéraire.

D'autre part, un froid atroce paralysait aussi bien les machines qu'il commençait à éprouver les hommes, et l'on avait grande hâte de quitter des lieux fort inhospitaliers, d'accélérer la marche.

La robustesse du matériel, qui aura été mis là aux plus rudes épreuves, la vaillance toute française des cœurs,

réée que le permettaient les conditions générales atmosphériques, prenait la direction de l'est, progressant par étapes de jour et de nuit, ayant encore à lutter contre de véritables tempêtes de sable qui obscurcissaient l'air, rendant la visibilité très précaire.

Enfin on put franchir les dunes qui bordent au sud le désert d'Ala-Shan et atteindre, le 10 janvier, la rive gauche du fleuve Jaune. C'était là un rude obstacle, une barrière de sable, se dressant en monticules de 300 mètres de hauteur, et tombant à pic dans le fleuve.

Le grand cours d'eau fut franchi par bac. Puis les voitures, retrouvant la terre ferme, prirent la direction de Ningshia.

En entrant dans cette ville, le 13 janvier, M. G.-M. Haardt et ses compagnons apprenaient une fâcheuse nouvelle : quatorze bandes de roulement pour les chenilles, envoyées par le service de ravitaillement, avaient été pillées entre Pao-Tou et Ningshia, par des bandits qui exigeaient, pour les rendre, la livraison d'armes et de munitions.

Alors, il fallut se résoudre à procéder à la réparation des bandes usagées. On s'y employa activement.

Tant de vicissitudes n'empêchèrent pas M. G.-M. Haardt de terminer son télégramme par ces mots : « Tout bien » qui indiquent que la santé physique comme le moral des membres de l'expédition sont en tous points excellents.

"Matin" 2 Février
1932

La mission Citroën Centre-Asie

Dans la tempête de sable et sous le feu
de bandes armées

La mission gagne Pao-Tou

Un télégramme daté du cent soixante-deuxième bivouac, 30 janvier, annonce l'arrivée l'avant-veille, 28 janvier, de la mission Citroën-Centre-Asie à Pao-Tou, à 1.000 kilomètres ouest de Pékin. Il apporte des détails sur la marche depuis Ning-Shia, qui fut, on va le voir, assez mouvementée.

* * *

La mission avait quitté Ning-Shia le 18 janvier, remontant la rive gauche du fleuve jaune (Hoang-Ho) jusqu'à Tong-Hou, à 200 kilomètres au nord.

M. G.-M. Haardt avait pensé d'abord franchir en ce point le fleuve gelé. Mais l'état de la glace, peu solide encore, rendait l'opération hasardeuse, étant donné le poids des voitures. Le chef de l'expédition, dut alors se décider à renoncer à l'itinéraire prévu à travers le désert des Ordos, et à contourner la boucle du fleuve. On s'aventurait ainsi à travers une région troublée, infestée de bandes armées.

La halte à San-Tao-Ho, siège du vicariat apostolique des missions belges fut, par l'hospitalité chaleureuse qu'y trouvèrent les voyageurs, comme un rappel des réceptions si cordiales des premières étapes du voyage. Les Pères sont installés dans une enceinte fortifiée qui protège la chrétienté locale contre les incursions des pillards. Ce seul détail indique l'état du pays : l'on y vit en perpétuelle alerte. M. G.-M. Haardt et ses compagnons demeurèrent là du 20 au 24 janvier, où ils se remirent en route vers Pao-Tou.

Contournant toujours la boucle du Hoang-Ho, la caravane d'auto-chenilles infléchissait progressivement sa marche vers l'Est. Elle accomplit, au départ de San-Tao-Ho cinq dures étapes. Le vent soufflait en tempête, soulevant d'épais nuages de sable. La vue était parfois absolument bouchée. On se dirigeait au jugé. Les moteurs malgré les filtres à air, étaient fort éprouvés eux-mêmes par cette dense poussière. Jamais peut-être ils n'auront mieux prouvé leur résistance.

Mais une pérépétie nouvelle, et plus dangereuse, allait compliquer encore la situation. A l'hostilité de la nature, allait s'ajouter celle des hommes.

Le 25 janvier, l'expédition entrait dans une région extrêmement troublée, en tous sens parcourue par des bandes en armes fort inquiétantes. Comme elle arrivait à un lieu appelé Patsebolong, situé à 150 kilomètres environ de Pao-Tou, les premières voitures étaient accueillies par un feu violent : des hommes armés, des pillards supposait-on d'abord, étaient en embuscade et tentaient d'arrêter le convoi.

Les voitures ainsi attaquées, la riposte ne se fit pas attendre. Les assaillants, évidemment surpris de cette résistance, cessèrent le feu, s'avancèrent pour parlementer. Ils se présentèrent comme des soldats réguliers, invoquèrent un malentendu. Le combat était terminé, sans dommage de part ni d'autre, sans blessé parmi les explorateurs, ce qui était l'essentiel.

Le soir, il fallut, campés dans cette zone si peu sûre, procéder à quelques réparations dont les moteurs avaient besoin. Puis les 120 kilomètres restant à parcourir jusqu'à Pao-Tou furent franchis sans incident nouveau dans la journée du 26 janvier.

A partir de ce point, la caravane automobile, divisée en deux groupes, se dirigeait vers les lamaseries de Pei-Ling-Miao, pour gagner ensuite, par le plateau mongol, Kalgan, la dernière étape importante du voyage avant Pékin, que M. G.-M. Haardt espère atteindre le 12 février.

La santé morale et physique de tous les membres de l'expédition demeure parfaite.

La
de S
la n

O

la

que

ces

char

(Per

s'arr

Ju

tiers

hoët

brui

du

cun

quel

blir

rité.

1°

mon

pagr

que,

celle

5 se

tonn

Penh

2°

Gén

tuen

tivité

et 13

chiff

avec

du c

3°

lanti

vire

supé

pouv

tiona

heur

trer

com

sign

4°

ciété

il e

ter

tion

cice

en

pier

(soi

nist

d'eu

touf

or

de l

all,

les

d'ha

le j

blie

24 à

Le

v

tit

pr

de

23

la

to

Le retour à Paris de la mission Haardt

La dépouille du grand explorateur
a été transportée
au domicile mortuaire

Un premier groupe de l'expédition Citroën-Centre Asie, composé d'une quinzaine de personnes, est rentré hier matin, à 8 h. 15, à Paris, venant de Marseille. Ce groupe comprenait notamment M. Audouin-Dubreuil, le fidèle lieutenant du regretté M. Haardt, les officiers Poit, Pecqueur, M. Dorger, le peintre Jacoleff, notre confrère Georges Le Fèvre.

M. André Citroën, qui était allé accueillir les membres de la mission à leur débarquement du *Félix-Roussel*, avait voyagé avec eux toute la nuit.

Sur le quai de la gare de Lyon où le train se range, la foule des parents et des amis s'est massée et se précipite sur les valeureux explorateurs qui descendent de leurs compartiments vêtus, pour la plupart, de leurs costumes coloniaux. Les visages sont brunis, fatigués. Mais comme ils eussent été joyeux si le chef n'avait pas succombé à la tâche...

Car la mission — c'est M. Audouin-Dubreuil qui nous le confirme — a atteint tous ses objectifs. L'exploration fut excessivement dure, mais tous les obstacles ont été vaincus avec un extraordinaire brio.

Le dévoué second de M. Haardt évoque la marche victorieuse à travers l'Asie mystérieuse, le passage périlleux des plateaux gelés de la Mongolie, les fatigues, les souffrances d'une expédition que l'on pourrait aussi bien qualifier d'épopée.

M. Audouin-Dubreuil nous parle les larmes aux yeux de la mort tragique de son grand ami Haardt, survenue, comme on le sait, à Haïphong. « Surmené, nous dit-il, par une randonnée de deux mille kilomètres à cheval, M. Haardt a été atteint par une pneumonie double de forme spéciale. Lorsque cette maladie, endémique dans le pays, s'attaque au poumon droit, on peut éviter l'issue fatale. Si, au contraire, c'est le poumon gauche qui est attaqué, le cœur est rapidement touché et la mort est certaine. Notre chef infortuné, infecté du côté gauche, s'est éteint doucement, au milieu de nous. »

De la gare de Lyon, les membres de la mission se rendirent rue de Rivoli, au domicile de M. Haardt, où ils retrouvèrent la dépouille de leur chef qui, arrivée par le train suivant, avait été transportée par les soins d'une maison de pompes funèbres.

Ils se recueillirent longuement devant le cercueil, recouvert d'un drapeau tricolore. Les joies de la victoire sont, hélas ! remplacées pour eux par la veillée funèbre du grand disparu. — J.-R.

3 Mai 1932.

Obsèques de M. G.-M. Haardt

Les obsèques de M. Georges-Marie Haardt, vice-président du Conseil d'administration de la Société André Citroën, chef de l'expédition Centre-Asie, commandeur de la Légion d'honneur, ont été célébrées, hier matin, à 10 heures. La levée du corps a eu lieu 220, rue de Rivoli, au domicile du défunt.

Six chars, chargés de couronnes et de gerbes de fleurs, ouvraient le cortège funèbre. Suivaient des délégations d'ouvriers des usines Citroën.

Puis venait le char funèbre. Les cordons du poêle étaient tenus par les huit membres de la mission Centre-Asie : M. Audouin-Dubreuil, chef adjoint de l'expédition ; le lieutenant de vaisseau Point, commandant du groupe Chine ; le capitaine de corvette Pecqueux ; le peintre Iacovleff ; le docteur Delattre ; M. Georges Le Fèvre, historiographe de la mission ; le chef mécanicien Penaud et le mécanicien Balourdet.

Les membres des missions Centre-Asie et Centre-Afrique marchaient derrière le corbillard.

M. Edmond Haardt, frère du défunt, conduisait le deuil. Venaient ensuite les personnalités officielles parmi lesquelles on remarquait notamment : le lieutenant-colonel Collette, représentant le Président de la République ; les représentants des présidents du Sénat et de la Chambre des Députés, du président du Conseil, des membres du gouvernement ; le docteur Pechin, sous-secrétaire d'Etat aux travaux publics ; M. le maréchal Pétain et M. le maréchal Franchet d'Esperey, président de la Société de Géographie de Paris ; le représentant de M. le maréchal Lyautey ; M. Millerand, ancien président de la République ; les représentants du général Weygand et du général Gouraud. M. Renard, Préfet de la Seine ; les représentants du Préfet de Police et du résident général de France au Maroc ; M. Williamson Howell, premier secrétaire de l'ambassade des Etats-Unis, représentant la Royal Geographic Society de Londres.

Une délégation des officiers de la place de Paris rendait les honneurs dus au commandeur de l'ordre national.

M. André Citroën marchait entouré des membres du conseil d'administration de sa société et suivi des directeurs, sous-directeurs, d'employés et d'ouvriers des usines Citroën.

On remarquait également dans l'assistance le représentant de L.L. A.A. R.R. le prince et la princesse Sixte de Bourbon-Parme.

Le cortège a gagné le cimetière de Passy où l'inhumation a eu lieu dans un caveau de famille.

Les prières rituelles ont été dites par le grand rabbin Julien Weill.

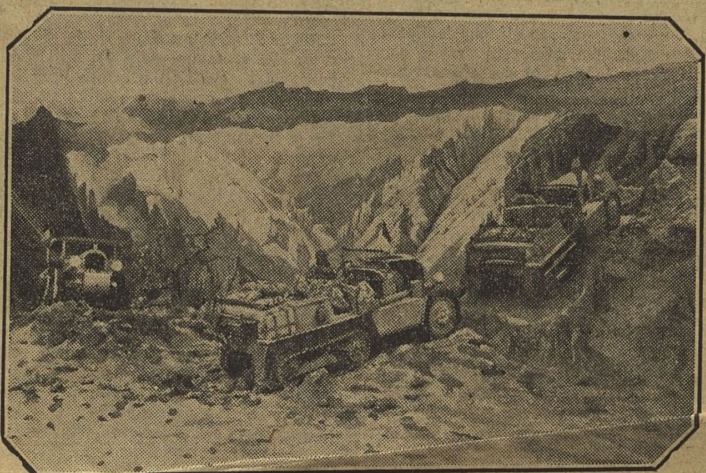
Selon la volonté exprimée par le défunt, aucun discours n'a été prononcé

PARIS

L'OPÉRA (9°) *Echo de Paris 19 Juin 1934*

VAL

Inauguration de l'Exposition de l'Expédition Citroën Centre-Asie



Le grand diorama montrant « l'équipe Pamir », traversant l'Himalaya.

Le président de la République devait inaugurer hier matin l'intéressante exposition qui groupe les collections et documents rassemblés par l'expédition Citroën Centre-Asie. M. Albert Lebrun, obligé de présider le conseil des ministres qui s'imposait dès le retour de M. Herriot, venant de Lausanne, dût décider de remettre à plus tard sa visite à cette exposition.

Néanmoins, les Parisiens peuvent, dès à présent, visiter les belles collections rapportées par d'audacieux Français et examiner tout à loisir les extraordinaires voitures qui ont parcouru au moins un tiers de la circonférence terrestre.

M. André Citroën, entouré de ses principaux collaborateurs, a présenté hier matin, aux premiers visiteurs qui appartiennent au monde officiel et à la presse, les stands de cette exposition de l'expédition Centre-Asie, qu'il voulut organiser après avoir été le grand animateur de l'expédition.

A côté du salon d'honneur où l'on voit le portrait du chef de l'expédition : Georges-Marie Haardt qui, on le sait, mourut à la fin du voyage, on pénètre dans un hall immense décoré de grandes cartes sillonnées des traits des invraisemblables itinéraires.

Dans d'autres salles sont rassemblés les documents, les objets surprenants recueillis au cours de prodigieux efforts.

Le clou de l'exposition est la présentation, en deux immenses dioramas, des fantastiques paysages traversés par les autochenilles utilisées par les explorateurs. Celui qui montre les montagnes de l'Himalaya avec leurs rocs abrupts, leurs pics neigeux, leurs gorges insondables est saisissant. L'autre, le diorama du Gobi, donne un saisissant aspect du

grand désert du Mogol. Dans ces deux dioramas, figurent six des vraies voitures qui sont allées de Beyrouth en Chine. C'est d'un réalisme impressionnant.

Des collections d'histoire naturelle, faune et flore ; des spécimens de costumes, d'armes ; d'innombrables photographies complètent l'ensemble de cette exposition appelée, c'est certain, à un retentissant succès.

Après la visite des salles si riches d'une étonnante documentation, M. André Citroën réunit en un déjeuner, au Cercle Interallié, les représentants de la presse et tous les membres de l'expédition Centre-Asie : grands chefs, spécialistes, mécaniciens, tous les vaillants Français qui ont su donner de nouvelles preuves des qualités de notre race. Au dessert, M. André Citroën les remercia tous, en termes heureux, précisant souvent les exploits les plus magnifiques.

Puis, les convives eurent la joie d'entendre successivement M. Audouin-Dubreuil, le lieutenant Point et M. Georges Lefèvre, membres de la mission, raconter chacun d'amusantes anecdotes. Quel plaisir on éprouvait de se trouver au milieu de pareils hommes et de les écouter !

Enfin, au nom des journalistes présents, M. Henri de Weindel, remercia M. André Citroën de son aimable invitation qui leur avait donné la primeur d'une admirable manifestation.

« Vous êtes, lui dit-il en terminant, un grand industriel, un audacieux animateur mais au-dessus de tout cela, un grand Français. »

Et les applaudissements unanimes affirmèrent que c'était bien là, la pensée de tous.

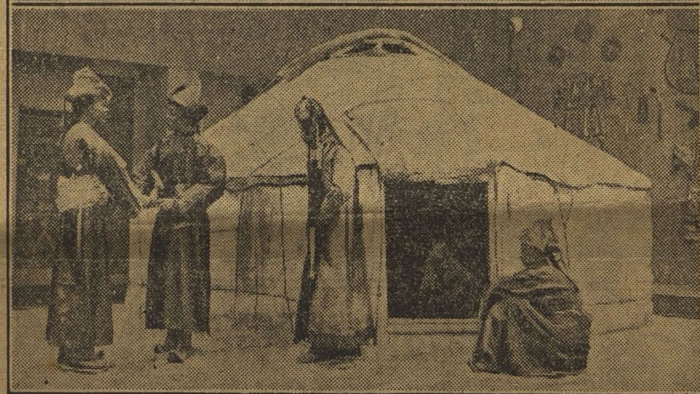
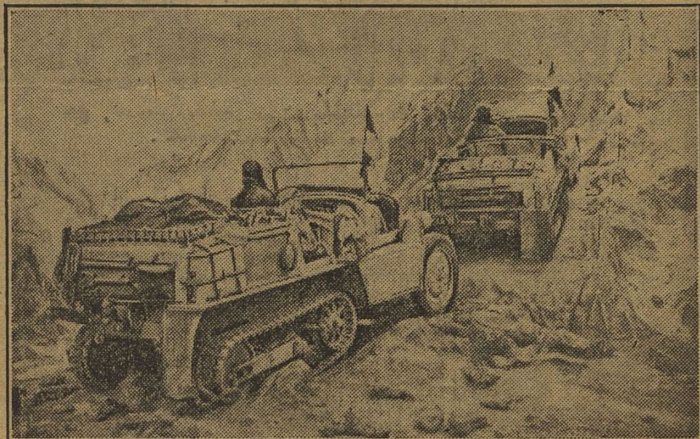
JEAN CLAIR-GUYOT.

L'EXPOSITION DE LA CROISIÈRE JAUNE A ÉTÉ INAUGURÉE HIER

La Croisière noire organisée naguère par M. André Citroën avait considérablement élargi notre connaissance du continent africain. C'est avec le Centre-Asie, si mystérieux, si plein de légende et de danger que nous familiarise la Croisière jaune, récemment revenue de Changhaï, ramenant le cerceuil de son chef. Les deux expéditions avaient pour guide et pour animateur

sur le film que prépare André Sauvage, le cinéaste de la troupe — tombaient parfois de tout leur poids d'un mètre de hauteur, semblent avoir tout juste fait un petit tour au soleil pour chercher la patine qui manquait, au départ, à leur émail trop neuf.

Les hommes n'ont pas été moins vaillants. Il faudra lire l'histoire de la mission que rédige notre excellent confrère



Georges-Marie Haardt, qu'un mal implacable terrassait, à l'autre bout du monde, à l'heure même où venait de s'achever la part la plus rude de sa tâche.

Quelle moisson n'avait-il pas trouvée, de Beyrouth à Ouroumtsi, à travers l'Afghanistan et le Pamir, tandis que le groupe Chine, sous la conduite de l'intrépide et brillant lieutenant de vaisseau Victor Point, le rejoignait en explorant la Mongolie chinoise ?

Les documents ethnographiques du plus grand intérêt foisonnent dans cette longue enfilade de salles, aménagées dans le hall Europe, boulevard des Batignolles, et garnies en moins de dix jours, éclairées par huit mille lampes qu'alimente un circuit électrique de vingt-six kilomètres.

Deux dioramas d'une saisissante vérité montrent à quelles difficultés titanesques se heurtèrent dans le désert de Gobi, tour à tour rocailleux et noir, puis sableux et jaune, et dans l'Himalaya dont la muraille rouge a de vertigineux à-pics, les machines et les gens.

Les mécaniciens, — les « poilus » de la troupe, comme les appelle le « patron » — ont eu à démonter pièce par pièce leurs voitures pour leur faire franchir l'infranchissable. Quand l'auto ne pouvait plus porter les hommes parce qu'il n'y avait plus de route, les hommes portaient les autos en pièces détachées. Aux altitudes de quatre et cinq mille mètres, où il fallut monter pour franchir les montagnes, le thermomètre descendait à 35° au-dessous de zéro ; alors on ne permettait pas aux moteurs de s'arrêter et ils tournaient nuit et jour. Si les roues ont parcouru dix-sept ou dix-huit mille kilomètres, (des kilomètres dont la plupart comptaient pour deux), les moteurs ont fait plus encore.

Pourtant, les voitures, chargées à bloc, où il n'y avait pas plus de place perdue que sur un bateau, ces voitures qui — on le verra dans quelques mois

Georges Le Fèvre pour mesurer la somme d'héroïsme et de belle humeur dépensée en quatorze mois par deux poignées de gars de chez nous marchant à la rencontre les uns des autres.

Un musée permanent recueillera, espérons-le, quand Tout-Paris aura défilé à cette exposition Centre-Asie, les merveilles archéologiques rapportées de Chine et du Sinkiang, établissant par des preuves d'une magnifique et pure beauté que certains artistes grecs de l'époque d'Alexandre ont eu pour héritiers directs des sculpteurs et des céramistes chinois, installés dans une région qui offre, de surcroît, cette particularité remarquable de se trouver au centre du continent à cent quatre-vingts mètres au-dessous du niveau des océans qui l'entourent... Aux statuettes gréco-bouddhiques, d'un style si classique, on opposera les figurines tourmentées du Thibet qui personnifient d'étranges et redoutables divinités.

Il faudrait toutes les colonnes de ce journal pour décrire les mille autres curiosités réunies dans ce salon gris et blanc, lumineux et sans ennui. Encore ne réussirait-on pas à en exprimer l'intérêt soutenu, la richesse, la couleur, la variété, la vie.

Une élite l'a visité hier. A défaut de M. Albert Lebrun, président de la République, que le conseil des ministres a empêché de s'y rendre comme il l'avait espéré, on y a vu M. Georges Leygues et l'amiral Durand-Viel, le maréchal Franchet d'Esperey, le prince et la princesse Sixte de Bourbon-Parme, le baron Gourgaud, le prince de Monaco, la comtesse Manzoni et M. Quinones de Leon, la princesse Murat et le baron Robert de Rothschild, Mme Waldeck-Rousseau, M. Lépine, M. André Berthelot, etc.

Demain, la foule voudra voir, se divertir en s'instruisant, s'instruire en s'amusant. L'exposition de la Croisière jaune est un des clous assurés de la saison de Paris.

Raymond de Nrs.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

SÉANCE SOLENNELLE DU MERCREDI 30 NOVEMBRE 1932

A 21 HEURES

AU GRAND AMPHITHÉÂTRE DE LA SORBONNE

Présidence de M. le Maréchal FRANCHET d'ESPÈREY
Président de la Société de Géographie

MISSION CITROËN CENTRE-ASIE

Allocutions du Président et de M. André CITROËN

Récit du Voyage par M. AUDOUIN-DUBREUIL

Le Désert de Gobi par M. C. B. BRULL

Résultats scientifiques par le Père TEILHARD DE CHARDIN

PROJECTIONS CINÉMATOGRAPHIQUES PATHÉ-NATAN

Entrée : Rue des Écoles

Carte d'Entrée pour **UNE** Personne

Cette carte sera rigoureusement exigée à l'entrée

1 Dec. 1932

11

La Société de géographie fêtait en Sorbonne la mission Citroën-Centre-Asie

La Société de géographie donnait hier soir, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne une séance solennelle consacrée à la mission Citroën-Centre-Asie qui, entre autres résultats importants, réussit, on le sait, dans l'été de 1931, à relier Beyrouth à Pékin par la Perse, l'Afghanistan, le nord de l'Himalaya et la Mongolie chinoise.

Au premier rang de l'assistance autour de M. Albert Lebrun, président de la République, on remarquait Mme et M. Gaston Doumergue ; M. Alexandre Millerand ; M. Charléty, recteur de l'université de Paris ; M. Paul Guichard, directeur général de la police municipale et de nombreuses personnalités.

Sur l'estrade, le maréchal Franchet d'Espèrey, président de la Société de géographie, était entouré notamment du maréchal Pétain, des généraux Weygand et Gouraud, de M. Grandidier, secrétaire général de la Société de géographie et des membres de la mission Centre-Asie.

Le maréchal Franchet d'Espèrey se leva le premier pour remercier le président de la République d'avoir bien voulu honorer de sa présence cette séance solennelle. Puis il annonça que la Société de géographie a décerné à la mission Citroën-Centre-Asie sa grande médaille d'or.

Dans une brève allocution, M. André Citroën, après avoir exprimé la gratitude de la mission pour cette récompense, évoqua les expéditions africaines qui précédèrent le grand voyage asiatique. Il salua la mémoire de l'intrépide explorateur Georges-Marie Haardt, chef de la mission, qui mourut avant le retour, et évoqua la belle énergie de tous les membres de l'expédition qui se levèrent à l'appel de leur nom aux applaudissements de l'assistance.

M. Audouin Dubreuil, qui commandait avec M. Haardt l'expédition, fit ensuite le récit du voyage, évoquant les difficultés sans nombre qui se dressèrent dans chaque pays devant les deux groupes partis, l'un de Beyrouth vers l'Est, l'autre de Pékin vers l'Ouest et qui se rejoignirent en plein centre du continent asiatique.

L'ingénieur C.-B. Brull fit une description très pittoresque des déserts de Gobi où des péripéties émouvantes marquèrent le passage des explorateurs.

Enfin le père Teylhard de Chardin, géologue, exposa les observations scientifiques recueillies tant par lui-même que par M. Raymond, naturaliste.

Des projections cinématographiques accompagnèrent les exposés des explorateurs et une brillante partie artistique termina la séance.

1 Décembre 1952

12

La Mission Citroën Centre-Asie solennellement reçue en Sorbonne

MM. Albert Lebrun, Alexandre
Millerand et Gaston Doumergue
assistaient à la cérémonie

La Société de géographie a reçu solennellement, hier soir, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, les membres de l'expédition Citroën Centre-Asie. Cette cérémonie à laquelle assistait le président de la République avait attiré une foule considérable de porteurs de cartes dont beaucoup se virent refuser l'accès de l'immense amphithéâtre, plein à craquer.

Aux côtés de M. Albert Lebrun, on notait la présence de MM. Alexandre Millerand et Gaston Doumergue. Sur l'estrade, de part et d'autre du fauteuil présidentiel qu'occupait le maréchal Franchet d'Esperey, on remarquait le maréchal Pétain, le général Weygand, le général Gouraud, M. André Citroën, M. Audouin-Dubreuil, chef adjoint de la mission; le Père Teilhard de Chardin, l'éminent géologue de la mission; ainsi que tous les autres collaborateurs de MM. Haardt et Audouin-Dubreuil, savants ou modestes mécaniciens.

La séance fut ouverte par un discours du maréchal Franchet d'Esperey qui, au nom de la Société de Géographie, remit la médaille d'or de la Société à la mission Citroën-Centre-Asie. M. André Citroën montra comment fut préparé le merveilleux voyage de ces Français intrépides qui se lancèrent sur les autochenilles à travers les immenses déserts et les défilés grandioses du continent asiatique. M. L. Audouin-Dubreuil et M. Charles Brull, ingénieur en chef du groupe « Chine » contèrent ensuite les péripéties de l'expédition. Enfin, le Père Teilhard de Chardin exposa les résultats scientifiques du voyage, indiquant notamment qu'il a vainement recherché, parmi les grands déserts qui séparent la civilisation chinoise du monde méditerranéen, les traces de l'homme préhistorique. Si l'Asie, longtemps considérée comme le berceau de l'humanité, a vraiment droit à ce titre, c'est dans les régions tropicales qu'il faut limiter les recherches des vestiges de nos lointains ancêtres et non dans ces étendues, tour à tour brûlantes et glacées, balayées constamment par les tempêtes de sable et de neige...

Pendant tout le temps que durèrent ces intéressants exposés, l'âme de deux disparus, qui furent aussi deux chefs intelligents et courageux : Haardt et Victor Point, ne cessa de planer sur l'assistance qui, chaque fois que leur nom était prononcé, salua leur mémoire par de frénétiques applaudissements.

De belles projections cinématographiques complétèrent cette magnifique manifestation de l'audace et du génie français. Tour à tour nous parcourûmes avec les explorateurs les jardins de la Perse, les montagnes sauvages de l'Afghanistan, les pentes neigeuses de l'Himalaya et les déserts de l'Empire du Milieu. Dans ces contrées primitives se dressent parfois d'étranges constructions dues au génie de l'homme. Des châteaux-forts des Croisés attestent encore, au seuil de l'Asie, l'activité des pionniers français des XII^e et XIII^e siècles. A ces précurseurs, il est permis de comparer les membres de l'expédition Citroën Centre-Asie, qui ont bien travaillé eux aussi pour la gloire de leur patrie.

RENE ROUSSEAU.