

# *Libretto*



GEORGES LE FÈVRE

# LA CROISIÈRE JAUNE

Expédition Citroën Centre-Asie  
Haardt – Audouin-Dubreuil

Préface de  
ANDRÉ CITROËN

*Libretto*

© L'Asiathèque, Paris, 1990, pour le texte de Georges Le Fèvre.

ISBN: 978-2-36914-525-7

PRÉFACE  
À L'ÉDITION DE 1933

À Georges-Marie Haardt,  
*in memoriam.*

Le 30 novembre 1932, le grand amphithéâtre de la Sorbonne n'était pas assez vaste pour contenir la foule qui fêtait ce soir-là le retour des membres de l'« expédition Citroën Centre-Asie ».

Aux côtés de M. Albert Lebrun, président de la République, qu'entouraient de nombreuses personnalités: le général Gamelin, M. Philippe Berthelot, le vice-amiral Durand-Viel, chef d'état-major général de la marine, Mgr de Guébriant, supérieur des Missions étrangères, M. G. Grandidier, secrétaire général de la Société de géographie, M. Labbé, directeur de l'enseignement technique, M. Charléty, recteur de l'université de Paris, Mme Philippe Berthelot, Mme Doumergue, Mme Herriot, Mme Citroën, etc. deux anciens chefs de l'État, MM. Millerand et Doumergue, avaient tenu à rehausser de leur présence l'éclat de la cérémonie.

Écoutant alors, sur l'estrade, en présence du maréchal Pétain, du général Weygand et du général Gouraud, les paroles si élogieuses du maréchal Franchet d'Esperey, président de la Société de géographie, et apprenant l'attribution de la Grande Médaille d'or, je fus d'autant plus fier de cette suprême distinction qu'elle consacrait dix ans d'efforts, et d'autant plus ému, qu'en m'honorant elle rendait un éclatant hommage à la mémoire de notre grand disparu, mon ami regretté, Georges-Marie Haardt.

\*  
\* \*

Il y a plus de dix ans en effet que, pour la première fois, au mois de janvier 1921, mes usines commencèrent à construire des voitures munies d'appareils qui devaient leur permettre de circuler hors des routes, en terrains variés.

Dès les premières expériences, aucun doute ne subsistait : le problème de la locomotion dans la neige et dans le sable était résolu par les autochenilles. Et je tiens à remercier ici encore le grand ingénieur qui a montré une fois de plus ce que pouvait le génie créateur français, l'inventeur des autochenilles : M. Adolphe Kégresse. 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 fut décidée, et les chefs immédiatement désignés : Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil.

Georges-Marie Haardt, directeur général de mes usines, était mon collaborateur depuis quinze ans. Des sentiments très profonds d'amitié m'avaient lié à cet homme à l'âme ardente, pétrie d'idéal, et toujours prêt à se dévouer aux plus nobles causes. Il possédait 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'avaient toujours mené au succès.

Quant à Louis Audouin-Dubreuil, il fallait entendre parler de lui par ceux qui l'avaient 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'automitrailleuses rattaché aux entreprises sahariennes.

À l'aube du 16 décembre 1922, 5 autochenilles emportant 10 explorateurs s'élançaient de Touggourt vers le sud, et le 7 janvier 1923, après avoir franchi le Sahara par le Hoggar et le Tanezrouft, la première mission Haardt–Audouin-Dubreuil entra à Tombouctou. Démontrant la possibilité d'établir des communications rapides entre l'Algérie et l'Afrique occidentale, et jetant les jalons des grandes liaisons entre les colonies africaines, elle faisait aussi entrevoir l'emploi de l'automobile comme moyen d'exploration à travers le monde.

L'élan était donné, le mouvement créé; d'autres missions pouvaient suivre ses traces.

\*  
\* \*

Au lendemain même du premier raid Touggourt-Tombouctou, j'organisais avec Georges-Marie Haardt sa deuxième mission: l'expédition Citroën Centre-Afrique, connue dans le public sous le nom de «Croisière noire». Cette expédition demanda plus d'un an de préparation méthodique.

La longueur de l'itinéraire s'étendant sur 20 000 kilomètres de désert, de brousse, de savane, de marécages et de forêts, nécessita l'envoi de cinq missions auxiliaires chargées du ravitaillement en essence, vivres et matériel, depuis l'Algérie jusqu'à l'océan Indien.

Le premier itinéraire prévu pour cette expédition comportait l'Abyssinie et le territoire de Djibouti, mais quelques jours avant le départ, ayant été rendre visite au président de la République pour lui soumettre nos projets

de voyage, M. Doumergue avait attiré notre attention sur l'isolement de Madagascar et sur l'intérêt que pouvait présenter l'étude des voies de liaisons continentales entre le bloc de nos colonies africaines et la grande île de l'océan Indien.

Du 28 octobre 1924 jusqu'au 26 juin 1925, les autochenilles et leurs seize passagers parcoururent l'Afrique, de Colomb-Béchar à Tananarive. Des collections intéressant la science, une documentation photographique et cinématographique considérable, tels furent les résultats de l'expédition.

Désormais l'Afrique entière est ouverte à l'automobile. Des liaisons de toutes sortes se multiplient à travers le continent noir, des pistes de notre immense empire colonial sont jalonnées, et l'on peut maintenant, sans grandes difficultés, rouler de l'Algérie à l'Afrique occidentale, de la Tunisie à l'Afrique équatoriale, du Congo belge dans les colonies anglaises et portugaises.

Je décidai alors d'élargir, dans une nouvelle mission à travers le plus vieux continent du monde, berceau de la civilisation, l'œuvre entreprise de «vulgarisation scientifique».

\*

\* \*

Georges-Marie Haardt, infatigable, passionné des grands voyages transcontinentaux, avait songé, en effet, dès 1928, à poursuivre à travers l'Asie son œuvre d'exploration.

Pourquoi avoir choisi l'Asie ?

Plus que celle des autres continents, plus encore que celle de l'Afrique, la carte de l'Asie frappe l'homme d'Occident par sa densité massive, par son opacité, par ce caractère de masse protoplasmique, immense et sans noyau où la vie humaine semble affluer vers les zones périphériques en

s'écartant de l'épicentre qui n'est qu'une vaste dépression désertique.

Or ces déserts de l'Asie centrale séparent des masses humaines considérables : les Chinois des Russes ; les Hindous des Mongols. Ne pourrait-on retrouver les anciennes pistes de cette « route de la soie » suivies jadis, au VII<sup>e</sup> siècle, par le pèlerin chinois Hiuan-tsang ; au XIII<sup>e</sup> siècle par le grand voyageur vénitien Marco Polo ? Serait-il possible d'ouvrir à la circulation ce grand couloir au long duquel s'effectuaient alors les échanges commerciaux entre la Chine, la Perse, l'Arabie et même l'Europe ?

Et n'y aurait-il pas, pour l'automobile de l'avenir, un rôle à jouer, un rôle d'agent de liaison entre des peuples qui s'ignorent ?

Comme les années précédentes, je résolus de seconder les efforts et la préparation de la troisième mission Haardt-Audouin-Dubreuil, qui toucherait à tous les domaines : scientifique, artistique, économique.

J'y fus encouragé dès la première heure par le ministère des Affaires étrangères, le ministère des Colonies et celui des Postes et Télégraphes, dont le précieux appui permit aux organisateurs de l'expédition d'obtenir plus facilement et plus sûrement les autorisations nécessaires pour pénétrer dans les différents pays de l'Asie, pour pouvoir se servir de la télégraphie sans fil, pour pouvoir enfin pousser leurs travaux sans inquiétude. Les grandes institutions scientifiques françaises, d'autre part, et en particulier la Société de géographie, qui fut la première à donner son précieux concours, grâce à l'obligeance bien connue de son dévoué secrétaire général, M. Grandidier, le Muséum d'histoire naturelle, encourageaient les efforts de Haardt.

Je trouvai également un concours moral et matériel des plus précieux dans la maison Pathé-Natan, désireuse de participer à l'expédition, pour pouvoir constituer une

documentation cinématographique qui soit, pour le public, la plus belle illustration de ce voyage en lui permettant de se rendre compte des secrets du continent asiatique et des difficultés rencontrées par les valeureux explorateurs.

J'ajoute enfin que la *National Geographic Society* de Washington nous donnait également son concours, consacrant ainsi à l'expédition un caractère formel de mission scientifique à l'étranger.

Les collaborateurs ne firent point défaut au chef de l'expédition. Aux uns revenait la tâche de l'étude et de la préparation du matériel, aux autres celle de l'organisation des ravitaillements, de la reconnaissance des itinéraires et des pourparlers avec les gouvernements; programme d'étude qui exigea près de trois années de travail et de voyages préparatoires; aux exécutants enfin, la tâche la plus ardue: celle de la réalisation.

Les problèmes posés sont, comme on le voit, bien plus complexes que ceux d'un voyage transafricain et les lecteurs de cet ouvrage en auront un vivant aperçu au début du livre où se trouvent exposées, dans leurs traits essentiels, les multiples difficultés d'une longue préparation.

À une mise au point technique minutieuse que mes usines assumèrent sans défaillance dans les délais que les modifications de la dernière heure précipitèrent souvent, s'ajouta en effet un ordre nouveau de préparatifs qui, dans le domaine diplomatique et financier, accumula des obstacles dont, seule, l'indéfectible patience de Haardt pouvait venir à bout.

\*

\* \*

Quelques-uns des hardis voyageurs ayant participé aux deux voyages se sont plu, en me racontant leurs impressions,

à comparer la Croisière noire et la Croisière jaune. Nous considérons, me dirent-ils, la première comme un raid sportif, et la seconde comme un raid... diplomatique.

La vérité, c'est qu'à notre époque encore, la traversée de l'Asie oppose au voyageur des difficultés de tous ordres. Celles qu'eut à vaincre le groupe Pamir dans sa traversée de l'Himalaya appartiennent au genre de l'épopée sportive et je constate que grâce à l'énergie d'un Ferracci, nos voitures pénétrèrent dans des régions où jamais le grondement d'un moteur n'avait été entendu, où les montagnards des humbles villages perdus dans les plis géants de la plus haute chaîne du globe n'avaient non seulement jamais vu une automobile, mais ne savaient même pas ce qu'était une roue de charrette, tout le trafic se faisant, depuis des siècles, à dos d'hommes ou sur des chevaux de bât.

Au même moment, le groupe Chine, commandé par le lieutenant de vaisseau Victor Point, homme d'élite, et qui réunissait – je puis le dire aujourd'hui, hélas – toutes les qualités d'un «héros moderne», surmontait de dures épreuves. Le récit que vous lirez tout à l'heure vous les fera comprendre et partager.

Enfin, les souffrances endurées par l'expédition réunie au complet sur la route de Pékin, au cœur de l'hiver, dans les solitudes glacées du Gobi où par des froids dépassant – 35 °C, les vaillants mécaniciens, entraînés par l'énergique exemple de Maurice Penaud, qui travaillèrent les mains nues sur le métal nu avec une placidité et un optimisme quotidiens, méritent mieux qu'un hommage admiratif; elles exigent d'être relatées comme autant d'actions pouvant servir d'enseignements aux jeunes générations avides de beaux exemples.

\*  
\* \*

Aujourd'hui que l'œuvre est accomplie et que les résultats essentiels sont obtenus, c'est avec une profonde émotion que ma pensée se tourne vers le chef disparu, vers mon vieil ami et collaborateur Georges-Marie Haardt, dont la volonté de réussite eut raison de tous les obstacles, dont le courage et la ténacité méthodique furent les facteurs de la triomphale réussite. J'associe à cet hommage le jeune chef du groupe Chine, le lieutenant de vaisseau Victor Point, dont l'expérience des choses chinoises et le courage sauvèrent plus d'une fois le sort de l'expédition.

Aux côtés de Haardt et de Point, je remercie de tout cœur ceux qui pendant trois ans ont consacré leurs efforts à la réussite de l'expédition Citroën Centre-Asie.

Louis Audouin-Dubreuil qui collabora étroitement, dans un esprit de désintéressement complet avec Georges-Marie Haardt, montrant des qualités de chef, une belle résistance physique et une persévérance égale dans l'effort.

André Gøerger, secrétaire général de l'expédition, collaborateur de la première heure du chef de mission, et qui pendant les années précédant le départ, se rendit sur la frontière chinoise et en Perse par la Russie pour préparer la marche de l'expédition et organiser ses ravitaillements.

L'ingénieur Petropavlovsky, depuis dix ans en Chine, qui prépara les ravitaillements dans ce pays immense, jetant à l'intérieur d'une région désertique d'innombrables convois de chameaux de transport.

Le capitaine de corvette Pecqueur, adjoint au chef de mission, dont le concours en Afghanistan d'abord, et en montagne ensuite, où il dirigeait le groupe de reconnaissance, fut particulièrement brillant.

Les savants Joseph Hackin, conservateur du musée Guimet; chef d'une importante mission en Afghanistan, directeur de la Maison franco-japonaise de Tokyo; et son collaborateur Jean Carl.

Le père Teilhard de Chardin, l'éminent géologue dont les travaux ont une réputation internationale.

Charles Brull, ingénieur, directeur de nos laboratoires et chargé de la préparation technique du matériel.

Le Dr Maynard Owen Williams, délégué par la *National Geographic Society* de Washington, actuellement en Amérique, et dont l'effort splendide ne le céda en rien à celui de ses camarades français.

Les docteurs Pierre Jourdan et Robert Delastre, tous deux chirurgiens et qui, au cours du voyage, prodiguèrent leurs soins aussi bien aux membres de la mission qu'aux populations rencontrées.

L'artiste Alexandre Iacovleff, peintre déjà célèbre par ses études africaines et qui rapporta d'Asie une ample moisson de documents nouveaux.

André Sauvage, cinéaste, metteur en scène, qui eut une lourde tâche, ainsi que ses opérateurs, Morizet, Sivel et Specht.

Jean Michaud, qui a fait preuve de tant de dévouement au chef de la mission.

Les radiotélégraphistes Laplanche, Schuller et le second-maître Roger Kervizic.

Je tiens à adresser un hommage tout à fait particulier aux « poilus » de l'expédition; d'abord aux mécaniciens qui avaient déjà participé à la première traversée du Sahara en automobile et à la Croisière noire:

Maurice Penaud, chef mécanicien;

Clovis Balourdet, Maurice Piat, Joseph Remillier.

Ensuite, à ceux qui ont participé à l'expédition Centre-Asie:

Antoine Ferracci, chef mécanicien du groupe Pamir ;  
Bourgoin, Cécillon, Chauvet, Collet, Conté, Corset,  
Jocard, Dielmann, Le Roux, Normand, Nuret, Varnet,  
Gauffreteau, Gauthier et Gustave Kégresse.

Intelligents, solides, énergiques, dévoués, tous possé-  
daient en outre de précieuses connaissances techniques.  
Leur persévérance, leur bonne humeur, les conditions  
vraiment exceptionnelles dans lesquelles ils entretenirent  
leur matériel, soit au cours de la traversée de l'Himalaya, à  
4 500 mètres d'altitude, soit pendant les six semaines pré-  
cédant l'arrivée à Pékin, où ils eurent à subir des tempéra-  
tures de 35 °C au-dessous de zéro, contribuèrent pour une  
grande part au succès final.

Je n'aurai garde d'oublier les missions de reconnaissance  
qui contribuèrent largement au succès.

C'est d'abord le précieux concours du colonel anglais  
Vivian Gabriel, qui guida dans le Pamir nos explorateurs.

Ensuite le raid d'Élie de Vassoigne en Afghanistan et  
au Pamir, le voyage de Jean Waddington, aux Indes, en  
Birmanie et au Siam.

Le voyage d'Abel Berger jusqu'à Pékin, celui de Jacques  
Salesse jusqu'à Ouroumtsi, celui de Costantini jusqu'à  
Harat.

À tous, j'adresse ici l'hommage que méritent leur vail-  
lance et leur dévouement.

À tous les artisans d'un effort dont l'envergure est sans  
précédent dans les annales de l'exploration, je suis fier et  
profondément ému de rendre ici un témoignage de gra-  
titude et d'hommage durable.

Tous ont accompli leur mission sans défaillance.

\*  
\* \*

Depuis le retour de l'expédition, le grand public n'ignore pas, certes, les travaux effectués pendant ces trois cent quatorze jours passés en Asie. Il a vu, dans les halls d'une exposition, les collections de toute sorte, fruits d'un travail opiniâtre ; sur l'écran, le grand film lui rendra plus tangibles et plus émouvantes les péripéties vécues par les personnages de cette aventure.

Par le récit passionnant qui va suivre, Georges Le Fèvre, l'historiographe de la mission, va faire revivre, avec le talent direct qu'on lui connaît, des heures qu'il a courageusement vécues, jour par jour et kilomètre par kilomètre, avec ses camarades. Les lecteurs du monde entier pourront donc connaître enfin ce que fut dans ses détails la merveilleuse histoire.

Il appartenait à un groupe de Français de l'avoir inspirée dans cette Asie si mystérieuse encore et qui oppose à l'Europe le prestige ombrageux de sa civilisation millénaire.

Je m'honore pour ma part d'avoir associé la grande industrie de l'automobile à ce geste désintéressé qui pourra contribuer, je l'espère, aux exigences toujours renouvelées de la Science et du Progrès.

ANDRÉ CITROËN

## LES MEMBRES DE L'EXPÉDITION ET DES MISSIONS ANNEXES

G.-M. HAARDT, chef de la mission

L. AUDOUIN-DUBREUIL, chef adjoint

Lieutenant de vaisseau VICTOR POINT, chef du groupe Chine	JOSEPH HACKIN, archéologue	ANDRÉ SAUVAGE, cinéaste
Capitaine de corvette HENRI PECQUEUR, adjoint aux chefs de mission	JEAN CARL, aide-archéologue	Dr DELASTRE, médecin du groupe Chine
ANDRÉ GÖERGER, secrétaire général	Père TEILHARD DE CHARDIN, géologue	Dr JOURDAN, médecin du groupe Pamir
WLADIMIR PETROPAVLOVSKY, adjoint au chef du groupe Chine	CHARLES BRULL, ingénieur	MORIZET, opérateur de cinéma
Dr MAYNARD OWEN WILLIAMS, délégué de la <i>National Geographic Society</i>	GEORGES LE FÈVRE, historiographe	SPECHT, opérateur de cinéma
ANDRÉ REYMOND, naturaliste	ALEXANDRE IACOVLEFF, artiste peintre	SIVEL, opérateur au son

### Groupe Pamir

LAPLANCHE et SCHULLER,  
radiotélégraphistes

VARNET, interprète

FERRACCI, chef du groupe des  
mécaniciens

BOURGOIN – JOCARD  
CÉCILLON – LE ROUX  
COLLET – NORMAND  
CORSET, mécaniciens

### Groupe Chine

KERVIZIC, radiotélégraphiste

PENAUD, chef du groupe des  
mécaniciens

BALOURDET – CHAUVET  
REMILLIER – CONTÉ  
PIAT – NURET  
DIELMANN – KÉGRESSE (G.)  
GAUTHIER, mécaniciens

GAUFFRETEAU, popotier

Colonel VIVIAN GABRIEL, de l'armée britannique.

*Missions de reconnaissance*

Lieutenant de vaisseau POINT, Chine

GØRGER, U.R.S.S., Sin-kiang, Perse

PETROPAVLOVSKY, Chine

Capitaine de corvette PECQUEUR,  
Afghanistan

DE VASSOIGNE, Afghanistan, Pamir

WADDINGTON, Indes, Birmanie, Siam,  
Indochine

*Missions de ravitaillement*

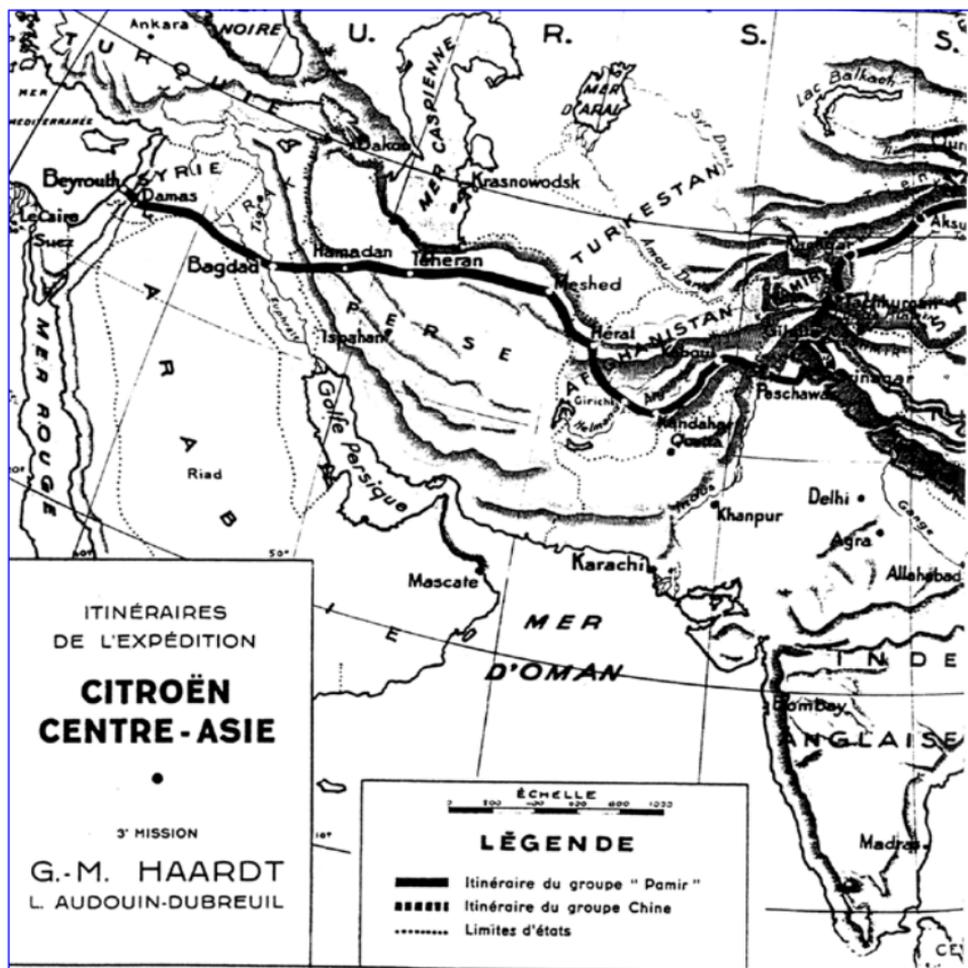
MICHAUD, organisation générale

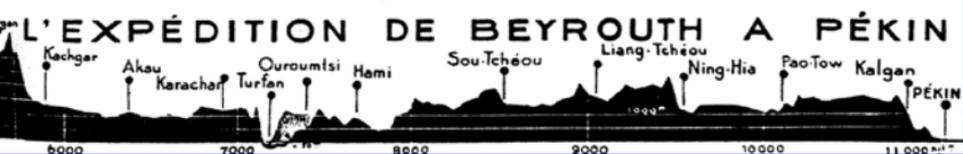
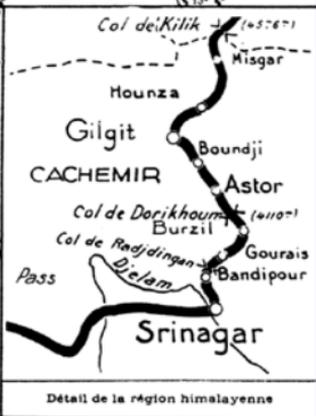
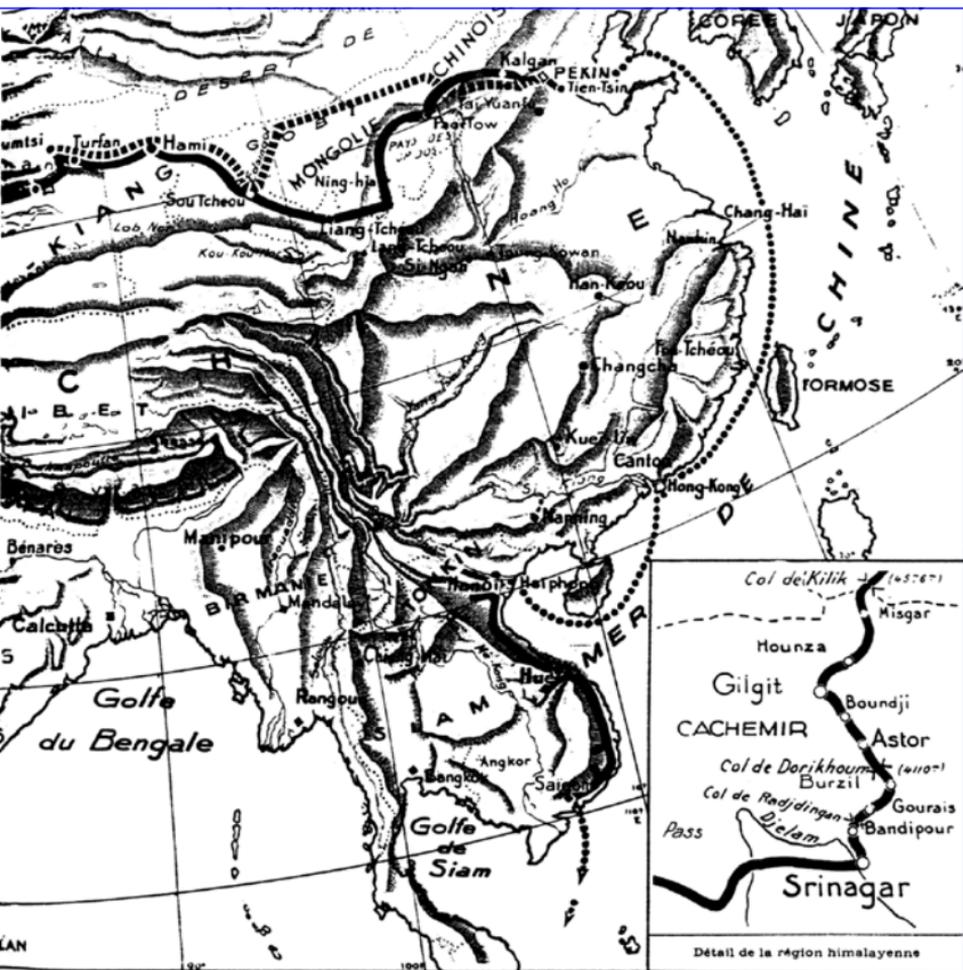
SALESSE, U.R.S.S., Sin-kiang

BERGER, U.R.S.S., Sin-kiang

COSTANTINI, Levant

GARBE, Extrême-Orient







## PROLOGUE

### I

#### LA POLITIQUE DES ITINÉRAIRES

La lumière jaillie de deux réflecteurs n'éclairait dans la pénombre qu'une grande table à épures, chargée de cartes. Itinéraires de Sven Hedin et d'Aurel Stein, travaux de Stiellers au 1/1 750 000, documents extraits des atlas de Julius Perthes, relevés de l'état-major français et éditions anglaises de la *Geographical Section*, ces planches coloriées, en toutes dimensions et à toutes les échelles, représentaient l'Asie.

Promenant sur un continent la pointe de son crayon, Georges-Marie Haardt exposa le projet d'André Citroën : une grande transversale Méditerranée-Pacifique ; Beyrouth, cette porte française de l'Orient, reliée à notre colonie de l'Indochine, par l'automobile. Pour la première fois depuis Marco Polo, un continent massif, imperméable aux Européens, serait traversé de part en part. Mieux qu'un raid sportif : une croisière, dont les passagers seraient des savants, des artistes, des techniciens ; le moteur au service d'une idée. L'itinéraire s'établirait de part et d'autre du 40<sup>e</sup> parallèle, dans cette trouée d'invasions suivie depuis les premiers âges par les migrations indo-européennes qui, des monts Célestes [Tian Shan\*], ont déferlé sur plus de 4 000 kilomètres jusqu'à la mer Noire et la Baltique.

\* Les graphies de l'époque ont été conservées, nous précisons la graphie contemporaine entre crochets à la première occurrence. (*N.d.E.*)

– Nos voitures, poursuivit Haardt, quittant la façade méditerranéenne de l'Asie, atteindraient la mer Caspienne qu'elles contourneraient par le sud (Askhabad [Achgabat]) pour entrer dans le Turkestan russe et pénétrer au Sin-kiang [Xinjiang], dans le bassin du Tarim. Traversant ensuite les grandes solitudes du Gobi jusqu'au fleuve Jaune [Huang He], l'expédition atteindrait Kalgan [Changjiakou, puis Pékin [Beijing] et redescendrait vers Saïgon.

Haardt se tut. Échappant au mirage de la carte, ses deux compagnons Louis Audouin-Dubreuil et André Gøerger s'approchèrent de la fenêtre. Le front appuyé à la vitre, ils restaient silencieux, regardant vivre la place de l'Opéra dont la circulation à cette heure était intense.

– Les grands carrefours du monde, conclut Haardt, ont eux aussi leurs règlements de voirie. Trouver les voies d'accès ne suffit pas ; il nous faut un permis de circuler. Or la police de l'Asie centrale dans ces régions est faite par deux immenses pays : la Russie soviétique et la Chine.

\*

\* \*

Au début, en mai 1929, l'attitude des Soviets ne fut pas défavorable à l'expédition. Le commissaire du peuple aux Communications interdisant d'ailleurs la route sud, par le Turkestan russe, plus directe, proposait un tracé par Astrakhan, le nord de la mer d'Aral, Akmolinsk [Astana], Semipalatinsk et la frontière chinoise à Bakhty. Le plus septentrional des itinéraires.

Aucune objection à ce que la mission fût scientifiquement équipée. On autorisait le cinéma et un poste de T.S.F., à condition qu'ils fussent utilisés par des opérateurs russes. Quant aux armes, il était inutile d'en emporter, la protection de la caravane étant assurée *tant par les conditions*

*générales de sécurité en U.R.S.S. que par les soins particuliers du gouvernement soviétique.*

André Gøerger, nommé secrétaire général de l'expédition, fut chargé de reconnaître la route en Russie jusqu'au Sin-kiang et d'y échelonner les ravitaillements<sup>1</sup>. Parti aussitôt, il rentra à Paris en août 1929, déclarant que l'itinéraire nord proposé par les Soviets présentait un sérieux inconvénient : sa longueur. L'acheminement de l'essence dans les steppes kirghizes exigerait un effort de plusieurs mois. Étudiant une variante par Astrakhan, il avait trouvé entre les bouches du Volga une région qui sur plus de 100 kilomètres n'était qu'un marécage, une vase trempée d'eau. À son avis, la traversée de l'Asie n'était réalisable que si nous obtenions l'autorisation de traverser le Turkestan russe, par le sud.

– Je l'ai, lui répondit Haardt.

\*  
\* \* \*

Par ailleurs, l'opinion chinoise<sup>2</sup> était depuis quelques années hostile à toute exploration étrangère sur ce qu'elle appelait son territoire national. Si des voyageurs étrangers voulaient traverser les déserts de l'Asie centrale, n'était-ce pas en prospectant des terrains miniers ou pétrolifères pour

1. Les reconnaissances d'André Gøerger en Russie au cours des deux années qui précédèrent le départ feraient à elles seules l'objet d'un volume. Quittant Moscou pour aller par le Transsibérien jusque à Novossibirsk, il parvint jusqu'à la frontière chinoise du Sin-kiang; puis, descendant vers le sud jusqu'à la Caspienne, il atteignit Bakou et de là, continua en Perse jusqu'à Téhéran où il étudia un projet de ravitaillement en essence. L'année suivante il prenait contact, en Suède, avec l'explorateur Sven Hedin et retournait à Moscou pour maintenir le contact avec les autorités soviétiques.

2. Celle des étudiants et de la presse.

enlever à la Chine ses richesses? Voyages suspects car, ajoutaient les Chinois, «s'ils pouvaient être de quelque utilité scientifique, nos propres savants n'eussent pas manqué de les faire eux-mêmes au cours des siècles précédents».

Haardt hésitait depuis longtemps sur le choix d'un négociateur, lorsqu'il reçut un jour une lettre dont la signature lui était inconnue. «Prenez-moi, lui écrivait Victor Point. Trop jeune pour avoir pu faire la guerre, je veux commencer ma vie en servant une grande cause, dussé-je m'y sacrifier sans réserves.»

Officier de marine, le lieutenant de vaisseau Point avait déjà commandé pendant deux ans une canonnière sur le haut Yang-tsé [Yangzi Jiang] pendant les troubles communistes de 1926 en Chine. Bien qu'il n'eût pas trente ans, il était apte à remplir une mission délicate en Extrême-Orient à un moment particulièrement défavorable. Des explorateurs comme le Suédois Sven Hedin, l'Américain Andrews et l'Anglais Sir Aurel Stein, commençaient en effet à se décourager devant les difficultés qui leur étaient faites par la Fédération des sociétés scientifiques chinoises (F.S.S.C.) dont la xénophobie était beaucoup plus politique que corporative, mais sans l'accord de laquelle rien ne pouvait être fait.

Comment obtenir cet accord?

Point, après s'être rendu à Pékin et assuré l'appui de M. de Martel, alors ministre de France en Chine, obtint de la F.S.S.C. qu'elle réunît une commission qui examinerait le projet d'un accord. Quinze jours plus tard cette commission abordait la rédaction d'un contrat qui comportait quatorze articles comme la proclamation du président Wilson. On les discuta jusqu'à 3 heures du matin.

L'expédition aurait un directeur chinois et un directeur français, des membres chinois et des membres français. La F.S.S.C. nommerait les membres chinois et ratifierait le choix des membres français. Point se leva pour protester, mais

on venait de donner la parole au plus ancien, donc au plus savant docteur de Pékin, qui se leva pour poser une question importante : « La mission serait-elle franco-chinoise ou sino-française ? » Et, développant des considérants interminables, il émit un vœu qui fut acclamé : « On appellera l'expédition : "Expédition de la dix-neuvième année de la République". » Il était stipulé que tout ce qui pouvait mettre en jeu directement ou indirectement la défense nationale et la souveraineté de la Chine était interdit : pas de levers d'itinéraires ; pas de fouilles archéologiques de grande envergure ; un membre de l'état-major chinois contrôlerait la prise de vues cinématographiques, etc.

Point voyait avec inquiétude se rétrécir peu à peu les libertés d'une organisation purement française. Mais il fallait faire des concessions ou abandonner tout espoir de traverser la Chine.

Quelques jours plus tard la discussion du contrat était inscrite à l'ordre du jour de la F.S.S.C. réunie en séance plénière. Les résultats en étaient connus d'avance comme ceux d'une bataille que se livrent deux généraux chinois. À mains levées, l'assemblée votait l'approbation de la Chine à la « Grande Expédition sino-française de la dix-neuvième année ».

Il ne restait plus à présent qu'à obtenir l'autorisation... du gouvernement chinois.

\*  
\* \* \*

Avant toute chose, le maréchal Tchang Kai-chek [Jiang Jieshi] voulut savoir ce que la F.S.S.C. pensait d'une telle expédition. Lorsque le lieutenant de vaisseau Point lui répondit qu'un contrat venait d'être signé, qu'en outre Haardt avait obtenu des Soviets l'autorisation de passage et qu'il se proposait de traverser avec des automobiles la

province du Sin-kiang et les déserts de l'Asie centrale comme il avait traversé le Sahara, pour relier Pékin par une voie continentale à la Caspienne et à la Méditerranée, le chef du gouvernement de Nan-kin [Nanjing] opina tout en continuant à signer des pièces. Son visage cependant restait impénétrable. Peut-être pensait-il que des voitures roulant dans le sable raccourciraient singulièrement les distances entre le pouvoir central et de lointaines provinces qui tendent à reconquérir leur autonomie? Qui sait si ce nouveau mode de transport ne pourrait pas être utilisé plus tard pour une expédition militaire?

Il décrocha son téléphone. Ordre au ministre des Communications d'accueillir favorablement les demandes du délégué français.

L'expédition était autorisée à se servir d'un poste puissant de T.S.F. (500 watts) pour communiquer avec tous les postes chinois dont on lui donnerait les indicatifs d'appel.

Succès complet. Point rentra à Pékin. Il s'y était assuré, dès son arrivée, une précieuse recrue dans la personne de M. Petro, ingénieur des Ponts, depuis quinze ans en Chine et parlant couramment le chinois; Petro s'était chargé d'étudier immédiatement les itinéraires et d'organiser les ravitaillements.

\*

\* \*

L'autorisation de principe accordée par Nan-kin était un viatique moral et indispensable, certes, mais quelle valeur avait-elle au Sin-kiang, dans ce pays aussi grand que la France, entouré de déserts et que 3 000 kilomètres séparent des côtes les plus proches? Sur les cartes, le Sin-kiang fait partie de la Chine mais, politiquement, il est aussi hermétique du côté chinois que du côté russe.

Quelques renseignements recueillis auprès du grand explorateur suédois Sven Hedin, de missionnaires anglais et du consul britannique de Kachgar [Kashi], nous avaient fait prévoir là, depuis longtemps, des difficultés de passage. Depuis la révolution chinoise, le gouverneur du Sin-kiang était en effet devenu pratiquement maître absolu dans sa province où nul ne pouvait entrer, sans engager avec lui, et directement, des pourparlers.

Point exposa donc télégraphiquement au président-maréchal King<sup>1</sup> les buts de l'expédition « composée, précisait-il, de savants, d'artistes, de techniciens, dont la plus noble ambition est de connaître le Sin-kiang, le plus cher désir d'être présentés au gouverneur de cette province qui, par sa réputation de sagesse et de vertu, s'offre en exemple aux hommes d'État du monde entier »...

Il terminait en offrant à Son Excellence la présidence d'honneur de l'expédition pendant son séjour au Sin-kiang, et sollicitait enfin des autorisations de passage.

Quarante-cinq jours plus tard, la réponse télégraphique du maréchal King était transmise à Pékin par son représentant :

Son Excellence était persuadée que le projet de traverser l'Asie aurait une grande importance pour la science, le développement des communications et le progrès de l'humanité. Très touchée d'une proposition qui lui faisait grand honneur, Son Excellence promettait d'apporter à l'expédition le concours le plus entier et le plus efficace. Toutes les instructions seraient données aux postes-frontières pour laisser passer les illustres voyageurs français.

Son Excellence, prévoyant la difficulté des transferts

1. Alors gouverneur du Sin-kiang.

d'argent dans un pays dépourvu de banques, se chargerait aimablement de mettre à la disposition des voyageurs les fonds dont ils auraient besoin en monnaie locale : des *lans*. Il suffirait à M. Haardt de verser n'importe quelle somme en dollars-argent à la maison Young Chen-hô<sup>1</sup> pour que l'équivalent lui soit immédiatement remis en lans du Sin-kiang dès son arrivée dans la province, ce transfert étant effectué au taux officiel fixé par Son Excellence, soit 2 lans-papier pour 1 dollar-argent<sup>2</sup> :

Mais comme M. Haardt avait l'intention de venir au Sin-kiang avec sept voitures et un poste de T.S.F., Son Excellence jugeait qu'il serait facile au chef de l'expédition d'ajouter à ce matériel trois autres voitures et trois postes supplémentaires de T.S.F. qu'elle s'engageait à acheter sur place à Ouroumtsi [Urumqi], ce matériel lui étant indispensable pour aider au programme du développement des communications dans sa province.

Le maréchal-président King, gouverneur général du Sin-kiang, alliait, on le voit, à la sagesse d'un grand homme d'État, la subtilité d'un grand homme d'affaires.

\*

\* \*

À Paris, dans son bureau, place de l'Opéra, Haardt centralisait tous ces renseignements. Les rapports s'accumulaient. Sept mois de négociations aboutissaient à des résultats en somme favorables, dans l'ensemble.

1. Banque privée appartenant au maréchal-président et située prudemment sur la concession japonaise à Tien-tsin [Tianjin].

2. Le taux commercial du lan était en réalité, à cette époque, de 3,60 lans pour 1 dollar-argent.

En 1930, tandis que Gøerger et Point continuaient, l'un en Russie et l'autre en Chine, à maintenir les contacts, Haardt se rendit en Amérique pour engager avec la *National Geographic Society* de Washington, des pourparlers que les résultats déjà acquis lui permettront de faire aboutir. La puissante organisation américaine semble en effet disposée à accorder à l'expédition Citroën Centre-Asie, comme elle l'a déjà fait pour le voyage de Byrd, une collaboration qui, pour la première fois, encouragerait une entreprise étrangère.

Les mois s'écoulent. À la fin du printemps, Point a terminé ses reconnaissances. Il est temps de former ces caravanes qui échelonneront les ravitaillements dans le désert<sup>1</sup>.

Petro s'est mis en rapport avec les compagnies de commerce chinoises qui font le «trans-Gobi», Il a discuté les tarifs et le taux des primes d'assurances, prévu les risques du banditisme et des réquisitions militaires, traité enfin avec la plus puissante compagnie de brigandage dans la Chine du Nord qui, sous le nom d'«Association pour la protection des convois», et moyennant une prime de 2 % sur la valeur totale de la marchandise, épargne aux affrêteurs les inconvénients d'attaques à main armée. Dès les premiers jours de novembre 1930, onze caravanes ayant chacune une destination précise sont en mesure de transporter l'essence, l'huile, les vivres, les pièces de rechange et l'outillage qui, venant de France, seront débarqués à Tien-tsin.

Cinquante tonnes de marchandises, réparties en charges de 90 kg sur 622 chameaux, vont être lentement acheminées vers les solitudes démunies de l'Asie centrale.

1. Au début de septembre, en effet, dans la Chine du Nord, tous les chameliers qui ont fait reposer pendant l'été leurs bêtes dans les pâturages, se dirigent vers les grands ports caravaniers pour offrir leurs services.

\*  
\* \*

C'est en novembre, alors qu'il revenait de son second voyage d'Amérique, s'étant assuré l'appui de la *National Geographic Society* de Washington que Haardt apprit de mauvaises nouvelles : « les autorisations de passage accordées en 1930 par le gouvernement des Soviets n'étaient plus valables pour 1931<sup>1</sup> ». Le départ prévu trois mois plus tard ne pouvait plus avoir lieu. Arrêterait-on des préparatifs qui coûtaient déjà des sommes énormes, ferait-on revenir le matériel expédié en Chine, donnerait-on l'ordre de stopper les caravanes en partance ? Il n'y fallait pas songer, mais bien s'obstiner à forcer le passage par une autre route, par l'Afghanistan.

C'était l'obligation de traverser le massif de l'Hindu Kuch et du Pamir, par le col de Vakhdjir qui s'ouvre à plus de 5 000 mètres d'altitude. Or, puisqu'une barrière de 5 000 mètres défendait l'Asie centrale et qu'on ne pouvait pas faire d'alpinisme en automobile<sup>2</sup>, Haardt décida que deux convois se dirigeant l'un vers l'autre s'approcheraient le plus possible des deux flancs de l'obstacle. Les voyageurs du premier groupe feraient l'ascension du Pamir (*groupe Pamir*) et retrouveraient de l'autre côté les voitures amenées à travers la Chine par le second groupe (*groupe Chine*).

1. Le brusque refus des Soviets faisait partie des mesures de représailles exercées contre la France à la suite de son attitude à l'égard du *dumping*.

2. On devait en faire quelques mois plus tard dans l'Himalaya.

\*  
\* \*

En trois mois il fallait renverser les anciens itinéraires d'Asie occidentale et en préparer de nouveaux; annuler les marchés d'essence conclus à Bakou; se procurer en Afghanistan d'autres sauf-conduits et reconnaître de nouvelles régions; concevoir et fabriquer sept voitures spéciales pour la haute montagne, étudier un équipement supplémentaire avec un matériel inédit de remorquage et de traction par câbles.

Il semblait inconcevable qu'on pût partir à temps, mais la volonté d'André Citroën animait tous les efforts et chaque jour un peu d'impossible se réalisait.

Les négociations diplomatiques en Afghanistan furent confiées au capitaine de corvette Henri Pecqueur qui se rendit à Kaboul pour obtenir une audience de S. M. Nadir Chah<sup>1</sup>. Quant à l'itinéraire de Mazar-e Charif<sup>2</sup> et de Faizabad, il serait reconnu par E. de Vassoigne qui partit aussitôt en avion vers Téhéran pour gagner au plus vite Mechhed et Harat<sup>3</sup>.

\*  
\* \*

Les sept autochenilles du groupe Chine commandé par le lieutenant de vaisseau Point, étaient prêtes; véritables voitures de Jules Verne lancées à la conquête de l'Orient par la civilisation occidentale. Leur conception et leur mise au point avaient réclamé plus de trois ans d'études.

Sept autres torpédos à chenilles, légères, et où n'était

1. Roi d'Afghanistan.

2. Mazar-e Charif est une petite ville afghane qui se trouve sur la route du col de Vakhdjir.

3. Jadis Alexandrie en Asie.

prévu que l'indispensable, devaient constituer la colonne d'assaut qui chercherait à forcer les hautes passes du Pamir. Construites avec des éléments standards, ces voitures, d'une grande sobriété, avaient été néanmoins soigneusement étudiées : l'alimentation d'essence se faisait par pompe électrique ; elles étaient dotées d'un carburateur à réchauffeur pour les hautes altitudes, d'un plateau renforcé pour le passage dans les défilés rocheux et d'un équipement spécial de traction. Ce matériel d'une conception nouvelle fut créé en trois semaines par l'ingénieur Charles Brull<sup>1</sup>.

L'effectif de chaque groupe était à présent au complet. L'expédition au total comprenait quarante personnes.

Pendant le mois de janvier, la cadence des préparatifs s'accéléra.

L'ivresse du voyage gagnait à leur tour les monteurs, les ajusteurs, et les ouvriers spécialisés qui travaillèrent jour et nuit pour que les deux escadres fussent prêtes à temps.

Déjà le public commençait à être informé des buts du voyage. Les membres de l'expédition avaient été présentés par André Citroën à M. Doumergue, président de la République. De hautes personnalités voulaient qu'on leur expliquât ce grand périple qui devait tracer en Asie un immense sillon de propagande française.

Haardt prévoyait tout, surveillait tout : l'équipement de haute montagne, la vêtue, l'installation chirurgicale et les valises sanitaires. Rien n'échappait à son contrôle, depuis le matériel de couchage et sa literie en boîtes, jusqu'aux sièges, aux tables pliantes et aux cantines individuelles.

Prêt ? Il va l'être. Il l'est, quand, le 18 février, parvient, signé du capitaine de corvette Pecqueur, un télégramme d'Afghanistan :

1. Chef des laboratoires des usines Citroën ; directeur technique de l'expédition.

*Depuis trois jours Kaboul n'est plus en communication avec Mazar-e Charif, qui semble être pris par les rebelles.*

\*  
\* \*

Si le nord de l'Afghanistan se soulève, la route du col de Vakhdjir n'est plus praticable. Une fois encore, l'Asie ferme ses portes. Ainsi, de la Sibérie aux Indes et durant deux années, Haardt aura patiemment cherché la fissure qui donne accès en Asie centrale et, par deux fois, les hommes se seront opposés à son passage.

Ce n'est que par le chemin, le plus difficile, par le nord de l'Inde et les passes réputées inaccessibles de l'Himalaya que l'expédition Citroën Centre-Asie peut désormais entrer au Turkestan chinois.

Haardt quitte aussitôt Paris et se rend à Londres.

Les Anglais feront tout ce qui est en leur pouvoir pour lui faciliter les choses. Ils admirent le grand sport. Mr Henderson, au *Foreign Office*, promet l'appui du gouvernement. Au cours d'un déjeuner avec le général Swinton<sup>1</sup>, Sir Bartholomew<sup>2</sup>, Sir Robert Vansittart<sup>3</sup> et Mr Walton, chef du département politique des Indes, il est décidé qu'un officier supérieur de l'armée britannique ira reconnaître les hautes passes qui, du Cachemire, traversent l'Himalaya pour donner accès au Sin-kiang.

Deux chemins existent : celui de Gilgit avec des cols de

1. Major général Sir Ernest Swinton, K. B. E., professeur d'histoire militaire à Oxford et dont la sympathie à l'égard de l'expédition s'affirma toujours très active.

2. Général Bartholomew, du grand état-major au *War Office*.

3. Sir Robert Vansittart, G. C. B., sous-secrétaire d'État au *Foreign Office*.

4 000 à 5 000 mètres; celui de Leh, moins escarpé, mais avec trois cols de 6 000 mètres. Le colonel Vivian Gabriel<sup>1</sup> offre spontanément de partir sur-le-champ. Il se renseignera sur place et donnera son avis dans trois mois, à Srinagar, lorsque le groupe Pamir arrivera au pied de l'Himalaya.

\*

\* \*

Chacun à son poste.

Point a quitté Paris le premier pour attendre à Tien-tsin les sept énormes caisses contenant ses voitures et qui arriveront par mer. Un mois après, Brull et les mécaniciens du groupe Chine le rejoindront par Moscou et le transsibérien.

Le groupe Pamir part en trois échelons qui se réuniront à Beyrouth.

Le premier, sous la direction d'Audouin-Dubreuil, embarque le 12 mars, suivi cinq jours après par les mécaniciens, le peintre Iacovleff et l'historiographe de la mission, auteur de ce livre.

Haardt quittera Paris le dernier. André Citroën a voulu l'accompagner jusqu'à Marseille, jusqu'au bateau.

Au troisième coup de sirène les deux hommes se regardent. L'un cache son émotion derrière un sourire :

– Vous n'avez rien oublié ?

– Rien, répond Haardt, *tout est devant moi*, tout est prévu; sauf...

André Citroën lui ouvrit alors les bras.

Et ce fut leur dernière accolade.

1. Colonel Vivian Gabriel, C.S.I., autrefois du gouvernement britannique des Indes; aujourd'hui haut fonctionnaire à la cour de Sa Majesté le roi d'Angleterre.

## II

### DEUX MÉRIDIDIENS DE DÉPART

#### 1. – Vers l'est : Beyrouth

25 mars 1931. – Un soleil glorieux. Une mer bleue et calme. Une brise tiède. Le *Mariette Pacha* de la Compagnie des messageries maritimes fait son entrée dans la rade de Beyrouth. Comme l'administration du port a fait draguer le fond du bassin militaire pour permettre au grand paquebot d'accoster aujourd'hui à quai, une foule de Libanais, le tarbouch incliné sur la nuque, assiste à la manœuvre et regarde à présent une caisse de sept tonnes suspendue aux câbles d'acier qui l'ont arrachée du ventre des cales. C'est la première et la plus lourde des six qui vont suivre.

– Hello !

Iacovleff penché sur la lisse a reconnu le premier, dans ce double éclat de lunettes qui scintillent parmi tant de visages inconnus, Williams, le délégué de la *National Geographic Society* embusqué derrière le viseur de son Graflex. Déclit. Puis une exclamation joviale :

– Oah !

Près de lui voici Audouin-Dubreuil, André Sauvage, le Dr Jourdan et les autres, qui semblent devenus tous parents sur cette terre lointaine, parce qu'ils ont le même regard, ayant pour de longs mois le même destin. Où est Morizet ? On le découvre enfin, juché sur le toit de la passerelle où il s'est fait hisser avec sa caméra et son trépied. Il « tourne » l'énorme caisse qui se balance lentement et descend peu à

peu. Le soleil en éclaire justement une des faces et Morizet est heureux parce que l'inscription qui se détache en lettres noires s'encadre comme un beau titre :

*EXPÉDITION CITROËN-ASIE. – TROISIÈME MISSION  
HAARDT-AUDOUIN-DUBREUIL.*

\*  
\* \*

Au camp de Bir Hassan, à 5 kilomètres de la ville, les sept voitures et leur remorque sont à présent disposées en demi-cercle, face à la mer, sur le sable d'une plage encadrée de pins maritimes.

Près du docteur qui vaccine, le popotier Gauffreteau vérifie la pression du gaz d'essence dans ses marmites autoclaves et son percolateur. Chaque mécanicien en cote de travail est penché sur son moteur, l'ausculte, tournevis en main, et l'écoute ronronner avec une tendresse attentive pendant que les hommes-cinéma, Morizet et Sivel, démontant pièce par pièce tout l'équipement mécanique qui enfermera dans des boîtes l'image et le son, nettoient leurs objectifs, règlent leurs amplificateurs, ajustent sur son trépied, pour de premiers essais, le micro électrostatique.

Tout va bien pour Laplanche et Schuller qui commencent leurs réglages sur ondes courtes de 36 mètres et de 23 mètres avec FXC, le grand poste de Beyrouth, utilisé comme relais pour passer le trafic avec la France.

On attend à présent le chef. Haardt arrive le 31 mars. Le départ aura lieu dans trois jours.

En foule, les curieux se dirigent, matin et soir, vers le camp de Bir Hassan pour visiter les voitures. Ces Libanais, semi-Orientaux, perdent leur impassibilité devant les

«voitures-qui-vont-faire-le-plus-grand-voyage-du-monde». Le courrier apporte chaque jour quelques lettres suppliantes : « Emmenez-moi... Laissez-moi partir avec vous... Je suivrai à pied s'il le faut... » Un pharmacien s'embaucherait volontiers comme aide de cuisine.

Les tentes ont été aménagées en salons de réception. Une élégance cosmopolite s'y presse à l'heure du thé.

On entoure Audouin-Dubreuil. On l'interroge. Il se contente de hocher la tête, de dire :

– Résoudre chacun à leur tour les problèmes successifs que pose le présent. Si Bonvallot a réussi son expédition du Tibet, c'est parce qu'il a appris à ressemeler les pieds de ses chameaux et à fabriquer des cordes en poil de chèvre qui résistaient aux plus fortes gelées.

À quelques pas de là un mécanicien explique le principe du propulseur Kégresse-Hinstin : « ... comme un chemin de fer à crémaillère qui emporterait avec lui sa crémaillère ».

Une jeunesse enthousiaste. En trois jours les quinze cents élèves de l'université Saint-Joseph ont défilé devant ce Jules Verne réalisé. Ils entourent la voiture T.S.F. où Laplanche manipule.

– Est-ce qu'il communique déjà avec Pékin ?

Un peu à l'écart, près de Haardt, le Dr La Gorce, vice-président de la Société de géographie de Washington, parle à voix basse. Il était en Égypte. Il est arrivé ce matin, se hâtant, par Jérusalem et Damas.

– Un de mes collaborateurs vous accompagne. Je voudrais...

Il tend au chef de l'expédition un objet massif. C'est une cloche de caravane, en bronze, gravée de caractères tibétains :

– Puisse-t-elle ne sonner pour vous que des heures heureuses !

\*  
\* \* \*

La cloche tibétaine sonna, à l'aube du 4 avril 1931, le réveil et la fin de préparatifs qui avaient duré plus de deux ans.

La nuit est encore froide, mais personne n'a le temps de grelotter. En une heure chacun a roulé son sac de couchage, enfermé son lit dans sa boîte, plié tout ce qui est pliant, arraché tout ce qui est planté. Les tentes s'affaissent. À 6 heures, la dernière courroie des bâches est bouclée. À 6 h 15, le café est bu. On accroche les remorques.

– Messieurs, en voiture !

Sept moteurs ronflent dans l'air pur du matin avec un vrombissement d'escadrille. La Méditerranée, encore pâle tout à l'heure, s'allume comme une rampe et les vingt hommes qui s'éloignent d'elle, lui disent secrètement adieu, un peu émus.

Le plus jeune n'a pas vingt-cinq ans et le plus vieux approche de la cinquantaine, dans cette équipe où, différents par notre passé, notre condition et notre activité, nous allons associer désormais chaque minute d'une existence vouée au culte commun de l'Aventure.

Peintre, mécanicien, médecin, journaliste, photographe, metteur en scène, radiotélégraphiste, caméraman, ne sommes-nous pas tous en effet, au sens précis du mot, des aventuriers, à la minute même où, devenant réel, ce voyage nous détache de toutes les conventions sociales pour nous unir dans un groupe autonome, milieu nouveau qui offre à chacun l'occasion unique de se refaire un personnage et d'incarner ce tempérament ignoré que dégagent toujours les événements exceptionnels.

Puissantes harmonies d'un grand effort. Il semble

que tout fraternise en nous ce matin, le soleil, l'espoir, la confiance, le bleu du ciel et le bleu de la mer, le sable des grèves et le grand soupir du flot. Et nos énergies sont toutes neuves, comme les moteurs.

– En route!

Un coup d'œil au totalisateur kilométrique... déjà les premiers 100 mètres du circuit dans le sable vermeil de la dune où, radiateurs face à l'est, les sept voitures s'engagent pour couper au plus court vers la route de Damas.

Une rue, la dernière de Beyrouth, où les enfants battent des mains et où les marchands, assis en tailleur au milieu de leur étalage, retirent de leur bouche le tuyau d'ambre du narghilé pour regarder passer cette étrange cohorte.

Une dernière fois aussi, la résidence.

Une sonnerie de clairons. Aux champs! Et c'est la chaude surprise d'un piquet de spahis qui présentent les armes. Les adieux s'offrent à présent comme des bouquets, tandis que les terrassiers druzes appuyés sur leur pelle s'émerveillent en regardant se poser à plat sur le sol cette bande souple et articulée qui s'arrache d'elle-même pour revenir d'un essieu à l'autre, déroulant sans fin sous la voiture un tapis de caoutchouc qui nivelle toutes les aspérités du terrain.

Vingt-deux kilomètres de rampe. Le premier passage dans cette chaîne du Liban s'ouvre à 1 600 mètres. Déjà s'abaisse et s'incurve comme un miroir de cuivre la mer qui baigne l'antique côte phénicienne où subsistent encore, vestiges séculaires, les anciennes gloires de Rome et les conquêtes des croisés. Dernière vision, mais pour quelques heures seulement, de la Méditerranée qui règne sur ces cultures, ces terrasses d'orangers et ces cubes de pierre coiffés de tuiles enfouis dans la coulée verte des mûriers.

Passé la zone des riches villas syriennes et égyptiennes, un couloir s'ouvre dans le roc et la route descend dans les plaines de la Bekaa, dans les jardins de l'Oronte. Étonnements,

interpellations émerveillées lancées d'une voiture à l'autre. Ce dimanche de Pâques a le goût des vacances précoces ; avec ses joyeuses disciplines, son premier repas sous la tente, il s'achève dans un engourdissement heureux tandis que le soir tombe sur le camp endormi.

À l'aube d'autres joies recommencent et d'autres promesses. Sources, parfums et, dans les vapeurs de l'aurore, deux bourdonnements soutenus, parallèles : l'encouragement ailé de deux avions venus de Damas.

À présent, c'est un verger continu de 9 000 hectares entre deux pépinières de peupliers, une vraie forêt d'abricotiers, de figuiers, d'oliviers d'où monte la chanson fraîche de l'eau, puis, soudain, un hérissément de minarets, des reflets d'or sur les coupoles, la nonchalance de la grande ville-oasis qui s'étire jusqu'aux pâles rivages du désert.

Au camp de Mazzé, devant le fort Gouraud et dans la poussière dorée que soulèvent les spahis et les cavaliers tcherkesses aux longues tuniques noires ornées de cartouchières d'argent, Haardt, à Damas, décachette un dernier message :

*Mes vœux au seuil de l'Asie.* – GOURAUD.

## 2. – Vers l'ouest : Tien-tsin.

Le jour où le *Mariette Pacha* arrivait à Beyrouth, et à la même heure au méridien de Greenwich, la nuit tombait sur les quais de Tien-tsin lorsque le train de Moukden [Shenyang] entra en gare.

– Les voilà, dit Point.

Il avait aussitôt reconnu, solidement empaquetés dans leur *trench-coat* et penchés aux portières, les mécaniciens du groupe Chine.

Sous la conduite de l'ingénieur Brull, ils avaient quitté, treize jours auparavant, la gare de Paris-Nord et le lent étonnement du voyage se lisait encore dans leurs prunelles arrondies : Moscou et le tombeau de Lénine, les sapinières de l'Oural, la neige boueuse sur les quais de bois des petites gares sibériennes et cette interminable plaine, triste et blafarde, sourdement scandée jusqu'à Irkoutsk.

À Mandchouria-frontière, ils avaient réussi à transborder leurs dix bagages de fourgon et leurs dix-neuf colis de compartiment dans le train chinois de Harbin. À Tchang-tchoun, le Pullman japonais, tout neuf, les avait transportés jusqu'à Moukden. Puis, de nouveau, ils avaient retrouvé les trains chinois et leur odeur. Enfin, tout s'était passé sans incident.

– Pas trop fatigués ?

– Comme des fleurs, répondit Maurice Penaud. Et vous ?

– Je vous expliquerai.

Victor Point avait la poignée de main cordiale, mais rapide. Inutile de se rassembler sur le quai. On causerait plus longuement à l'hôtel.

\*  
\* \* \*

L'hôtel était situé dans la concession française. Les nouveaux venus s'y installèrent tant bien que mal.

– Les chambres sont modestes, expliqua Point, mais nous sommes tous réunis et nous n'attirons pas la curiosité, ce qui est important.

– Pourquoi ? demanda Brull.

– Parce que l'on dit ici que nous sommes des conspirateurs et que notre expédition est militaire. Parce que nous avons formé, paraît-il, le noir projet de construire dans le Tibet une grande route automobile pour faire venir des troupes jusqu'au Sin-kiang que la France veut conquérir

avec des soldats annamites. Voilà ce qu'on lit dans les journaux chinois.

Et Point tendit à Brull un des derniers numéros du *Journal de Pékin* citant un long article du *Ta-kong-pao*<sup>1</sup>.

À peine était-il arrivé à Tien-tsin, depuis un mois, que le jeune officier de marine avait pressenti des difficultés. En restant ferme sur le principe des concessions et le privilège de l'exterritorialité, la France avait déchaîné la fureur des nationalistes. La presse était venimeuse. L'arrivée d'une expédition française réveillait toute une hostilité. La Chine devait se méfier des étrangers qui la dépouilleraient si elle n'y prenait pas garde.

– Mais puisque nous sommes autorisés!...

Les Chinois avaient accordé, deux ans auparavant, des autorisations de passage, certes, mais c'est bien ce qu'ils regrettaient. S'il arrivait un accident à ces voyageurs étrangers, s'ils étaient attaqués en chemin ou capturés par des bandits, la Chine serait encore responsable devant l'opinion mondiale. Et si leur voyage réussissait, ces mêmes étrangers ne manqueraient pas de raconter ce qui se passe à l'intérieur du pays. Vérités fâcheuses pour une grande nation que les délégués de Nan-kin à la S.D.N. s'efforcent de représenter comme un puissant État moderne, appuyant ses revendications sur l'idéal démocratique de 400 millions d'habitants.

– Inutile de vous expliquer davantage, ajouta Point, les raisons qui nous commandent d'être discrets. Je vous répète le mot d'ordre : *Prudence*.

L'arrivée du matériel, surtout, le rendait soucieux.

Au début, lorsqu'il avait été décidé qu'on passerait par la Russie, ce matériel ne se composait que de deux camions. Mais depuis le changement d'itinéraire et la constitution du

1. Journal officieux chinois publié à Tien-tsin.

groupe Chine, sept autochenilles avaient été expédiées par mer, de Marseille, à destination de Tien-tsin. Cette escadrille automobile pouvait difficilement passer inaperçue.

Aussi, le 29 mars, jour du débarquement, Point décida-t-il que les voitures resteraient dans leurs caisses pour traverser la concession jusqu'au grand garage français où déballage et déchargement se feraient à l'abri des curieux.

La consigne est d'agir vite. Comme les voitures ont été bourrées de ballots, de vêtements, d'appareils divers, de pièces mécaniques, de valises et d'instruments scientifiques, il faut procéder d'abord à un triage. Tout le monde se mettra à la besogne, y compris le Dr Delastre, le naturaliste Reymond et Carl, l'aide-archéologue. Dans une cour exigüe, séparée par un long boyau des curiosités de la rue chinoise, un petit groupe de Français s'active parmi les caisses, les planches déclouées, les conserves alimentaires, les colis de toutes dimensions et de toutes catégories. Il faut partir dans six jours, «décoller» à tout prix. On procédera plus tard aux vérifications de détail. Maurice Penaud et Balourdet, avec les mécaniciens, mettront la mécanique en ordre de marche, tandis que Brull effectuera les réglages plus précis, examinera ce moteur du groupe T.S.F. que Kervizic, le sans-filiste, vient d'essayer à l'arsenal et qui vibre trop. Il y a aussi les galvanomètres de la caméra portable à réparer, et les compensateurs à régler. Delastre terminera l'emballage de ses médicaments, stérilisera des instruments chirurgicaux, veillera à l'étanchéité des boîtes qui les contiennent, tandis que Reymond vérifiera les baromètres, déballera compas et boussoles.

Travail de jour et de nuit. Petro, tantôt à Tien-tsin et tantôt à Pékin, négocie les derniers sauf-conduits, règle les dernières factures.

Le 5 avril tout est prêt. Provisoirement les derniers obstacles sont surmontés. Dans la petite salle à manger de l'*Hôtel Moderne*, levant son verre à la santé des camarades

qui partent de Beyrouth, Point s'adresse à tous ses compagnons :

– Vous devez compter sur moi comme je compte sur vous. Les difficultés qui nous attendent ne doivent pas nous faire oublier nos buts.

Ses yeux rayonnent, mais son visage reste tendu :

– Nous partirons demain, au lever du jour.

– Sans les savants chinois<sup>1</sup> ?

– Nous les attendrons à Kalgan, qu'ils ont décidé, paraît-il, de rejoindre par le chemin de fer.

\*

\* \*

L'heure du départ avait été choisie, à dessein, matinale, et quand, l'une après l'autre, les sept autochenilles sortirent du garage, la ville européenne était encore endormie. Dans la ville chinoise on s'étonna. Les passants s'arrêtaient, les marchands d'étoffes et de victuailles apparaissaient au seuil de leur boutique. L'aspect de ces chars de duralumin était si nouveau et le ronflement des chenilles si imprévu, que les groupes de curieux se formaient après le passage de la dernière voiture. Les commentaires explosaient – si l'on peut dire – à retardement.

Aux portes de la ville des policiers barrèrent la route. Premier arrêt. Petro montra les papiers. Cela ne suffisait pas. Il fallait qu'on allât chercher un officier qui pût les lire. Or l'officier de service dormait encore et il était bien tôt pour qu'on osât le déranger. Déjà deux sentinelles grimpaient sur le marchepied, tendaient le cou, cherchaient à voir.

1. Le contrat signé en 1929 avec la F.S.S.C. (Fédération des sociétés scientifiques chinoises) prévoyait une collaboration de savants chinois. Cf. page 24.

– *Ni dai lai shen mo toung-hsi*<sup>1</sup> ?

Les palabres eussent duré plusieurs heures si Point, ayant prévu ces difficultés, n'avait obtenu du gouverneur de Pékin les services d'un colonel chinois qui accompagnait l'expédition jusqu'à Kalgan. Le colonel dormait dans la première voiture. On le réveilla et il mit la tête à la portière. Devant ce passeport vivant, la barrière se leva avec la plus grande facilité. Dix minutes après, nouvel octroi et même manœuvre. C'était régulier. Il n'y a pas moins de sept péages sur les 120 kilomètres de route qui séparent Tien-tsin de Pékin.

Le vent s'était levé, froid et sifflant. Il soufflait du nord-ouest, descendu du plateau mongol et chassant devant lui le sable en grands nuages obliques. Dans les voitures on rabattit les rideaux de protection dont les micas ne laissèrent plus apparaître qu'un paysage brouillé, des cultures grisâtres bossuées de monticules qu'on eût pris pour des termitières et qui étaient des tombes.

Un canal asséché, quelques pauvres maisons de lattes et de torchis, avec leur maigre carré de légumes; devant les seuils, une humanité pullulante et décolorée, tout un trafic de chariots, de brouettes massives, tirées à la corde par les uns, soutenues aux brancards par les autres et qui menaçaient à chaque ornière de se disjoindre, tel était, dans un paysage effrité comme un vieux décor, ce que les autochenilles laissaient fuir derrière elles jusqu'au début de l'après-midi où deux pylônes métalliques<sup>2</sup> signalèrent la présence voisine d'une grande ville: Pékin.

Point fit arrêter ses voitures :

– Comme des manifestations d'étudiants sont toujours à craindre, nous éviterons le centre de la ville. Indispensable de maintenir le contact... Ne s'arrêter sous aucun prétexte...

1. « Quelles sortes d'affaires emportez-vous dans vos bagages ? »

2. Station radiotélégraphique japonaise de Toung-tchéou [Toungzhou].

Entrant sous les grandes portes tartares, la colonne s'engagea dans les faubourgs et gagna, dans la direction du nord-ouest, la porte de Si-tche-men.

Dans les rues où s'écoulait, irrésistible et lent, un flot de peuple en cotonnade bleue, chaque mécanicien surveillait, mêlée dans son rétroviseur à celle d'un pousse-pousse ou d'un antique coupé, l'image de l'autochenille qui suivait la sienne. Une fois encore la curiosité de la foule était trop intense pour être hostile et tout se passa bien. À 4 heures de l'après-midi, les neuf voitures s'allongèrent en file, au-delà des remparts, sur la route de Nan-kéou.

Un petit groupe de Français les attendait : le ministre de France, quelques amis...

– Au revoir ! À l'année prochaine !

Et trois coups de klaxon donnèrent le signal du départ.

\*

\* \*

On roula pendant deux heures encore. Comme le vent avait cessé, tout redevenait limpide. Le paysage commençait à se soulever et à une trentaine de kilomètres, au loin, se dessinait une crête bleuâtre qui devint noire lorsqu'elle eut caché le soleil.

Le campement fut alors choisi dans une petite pagode dont les escaliers et les terrasses dominaient un lac où se reflétait un feuillage de mélèzes : le temple du Dragon noir.

Dîner rapide. Chacun dressa son lit, travail compliqué pour des doigts encore mal exercés. Néanmoins, une sorte de bonne humeur se libéra brusquement. N'était-on pas parti ? La journée ne s'était-elle pas écoulée sans incident ? De pareilles étapes mèneraient vite à Kachgar.

Et Reymond plaisanta :

– Pourvu qu'on ait le temps de voir la Chine !

Seul, Point restait silencieux.

Le Dr Tsu Ming-yi qui devait le rejoindre à Pékin n'avait pas paru. De bien mauvais augure, ce peu d'empressement du chef de la délégation chinoise...

– Nous le trouverons à Kalgan, avec les autres, dit Brull.

Le jeune lieutenant de vaisseau hocha la tête.

– Peut-être.

Dehors, la nuit était descendue, très sombre. Comme la grande ville était encore toute proche et que des étudiants nationalistes en monôme pouvaient pousser jusqu'ici, un tour de garde avait dû être organisé. Deux veilleurs se relaieraient d'heure en heure.

Point, traversant des cours en enfilade et passant sous des portiques, contourna un pavillon où des colonnes rouges se perdaient dans l'ombre d'un plafond de bois. Puis il tourna les talons, soucieux.

Pourquoi ne pas confier à ses camarades cette nouvelle qui le tourmentait? Leur parler de ce message, remis secrètement par le ministre de France, lorsque le convoi quittait Pékin?

Il réfléchit.

Fallait-il leur dire que le gouverneur du Sin-kiang avait télégraphié d'Oroumsti que de nombreux bandits se trouvaient dans sa province et que le passage de l'expédition dans la zone risquait d'être périlleux?

Et leur dire aussi qu'on lui conseillait d'ajourner le départ jusqu'à ce que la situation fût rétablie?

Point haussa les épaules.

Ajourner le départ alors que les autres avaient déjà quitté Beyrouth? Impossible. Prévenir Haardt? L'inquiéter sans raison valable, l'immobiliser peut-être? Impossible.

Puisqu'on était parti, on continuerait jusqu'au bout.



PREMIÈRE PARTIE

L'ACCUEIL DU PAYSAGE  
EN ASIE OCCIDENTALE

*DE BEYROUTH À SRINAGAR*



# I

## SUR LA ROUTE DE BAGDAD

LES RUINES DE PALMYRE

LES ROUTES FANTÔMES DU DÉSERT DE SYRIE

BAGDAD – UN BIVOUAC À KIZIL-ROBÂT

MESSAGE DU GROUPE CHINE

La dernière maison de Damas, au toit plat, branlante et fatiguée, s'éloigne à son tour. La route n'est plus qu'une piste qui s'enfonce dans l'infini du ciel.

Haardt est assis dans la première voiture qui porte son emblème : un scarabée d'or. Le peintre Iacovleff est son compagnon de route. Le chef de l'expédition connaît depuis longtemps ce visage placide et familier, seule réalité qui se détache à présent sur un irréel fait de lumière et de sable qui s'étend très loin, jusqu'au profil usé d'une montagne.

Ainsi, les deux ans qui viennent de s'écouler appartiennent déjà au passé. Tous ces rapports, ces devis, ces plans, ces itinéraires, enveloppés dans un réseau compliqué de négociations avec les Russes, les Chinois, les Afghans, les Anglais, aboutissent à ce présent aussi nu, aussi dépouillé que l'horizon.

Tout à l'heure encore, dans ce village de Bédouins sédentaires, à Karyatein, quelques taches humaines bougeaient entre les murs de crépi et l'on s'était regardé de part et d'autre, avec étonnement, bien que l'Asie n'eût montré à l'Europe que peu de choses : une ébauche de village et une sorte d'art primitif, réfugié sur des tombes ornées de stèles en forme de trident.

Après, plus rien.

Et c'est dans ce néant que progressait, kilomètre par kilomètre, la caravane des voitures.

Haardt se retourna pour la voir. Les autochenilles avançaient ni trop vite ni trop lentement, « à distance de poussière ». 20 kilomètres à l'heure. Une étape journalière de chameau. C'était une belle escadre, un matériel perfectionné, sensible, obéissant au service de quelques hommes. Ce groupe, âme, chair et acier, était une cellule libre, mobile qui, subvenant à ses propres besoins, pouvait vivre et agir dans la solitude. Voilà ce que l'Europe, elle, montrerait à l'Asie : un résultat cohérent, une logique, une matière façonnée avec intelligence devenant l'auxiliaire de l'esprit. Cet esprit ennobli par une foi.

Tout cela avait quelque chose de compact, de résolu, d'expressif comme une affirmation. Mais à cette énergie dense, l'Asie pour l'instant n'opposait rien. Elle s'ouvrait. Elle semblait reculer et, contre ces intrus venus d'Occident, se défendre avec du sable, du vent, de l'espace, des lointains pâles, des montagnes très basses, aplaties, qui s'évasaient pour reparaître et reparaissaient pour s'évanouir.

Cela dura seize heures, au bout desquelles il se révéla, confirmée en rouge sur la carte, une preuve de l'existence humaine : Aïn al-Baïda. Un puits. Attirés par l'eau, des moutons qui avaient soif bêlaient. Pour monter l'eau du puits, le berger se servait d'une peau de bouc, d'une poulie, d'une corde et d'un chameau.

Les moteurs, eux aussi, avaient soif. Le chameau tira sur la corde et l'outre remonta, ruisselante. Normand dévissa le bouchon de son radiateur :

– Mets-en un peu...

Il avait fait signe au Bédouin de verser l'eau dans l'orifice et l'homme se mit à rire.

Normand considéra le chameau :

– Drôle de taxi...



Tard dans la nuit, on arriva à Palmyre. Le bivouac fut dressé près d'une arche de pierre qui s'évanouit lorsque les phares furent éteints.

À l'aube, le premier levé de nous tous crut avoir un éblouissement. Une ville dans les sables. Plus qu'une ville : une capitale. On ne comprenait pas tout de suite qu'elle était morte. Le soleil levant fardait encore aux couleurs de la vie ces colonnades, ces portiques et ces chapiteaux qui peu à peu, le soleil levé, reprenaient leur blancheur d'ossements.

En dépit des livres et des cartes l'apparition demeurait une surprise. Des hommes avaient vécu là, qui n'étaient pas seulement des bergers, mais qui avaient régné sur l'Orient. Une reine puissante et belle y avait nourri des ambitions qui avaient inquiété Rome. Dix-huit siècles après la destruction de la ville, les ruines protestaient encore. Les trous dans le sable aperçus la veille n'étaient donc pas, comme Ferracci le prétendait, des pièges à renard, mais bien des *foggaras*<sup>1</sup>, des entrées de citernes reliées entre elles par des aqueducs souterrains qui ravitaillaient la cité au temps de Zénobie<sup>2</sup>.

Une Française vit depuis deux ans au milieu de ces ruines. Elle dirige un hôtel qui a été construit peut-être avec des pierres empruntées au temple du Soleil. Quelques rares promeneurs, des archéologues, des officiers du contrôle et des chefs bédouins y trouvent des boissons fraîches.

1. Ce système d'adduction d'eau inventé, paraît-il, en Perse fut utilisé par la suite en Arabie, en Afrique du Nord, au Turkestan russe et au Sin-kiang où on le connaît sous le nom de *kariz*.

2. Reine de Palmyre de 262 à 272 de notre ère.

– Aujourd’hui, dit-elle, la capitale de Palmyrène n’est plus qu’un carrefour de pistes.

Elle explique aussi que ces tentes noires, en poil de chèvre, dressées près du campement de l’expédition, appartiennent à Naouaf, chef de la tribu des Haddidines. Naouaf n’est venu ici, depuis quelques jours, que pour demander justice. Une vieille histoire de vengeance mal éteinte, capable d’ailleurs de rallumer tout le pays.

Quel pays?

Depuis Damas, sur 200 kilomètres, la solitude est totale. Les cartes n’accusent même pas cinq habitants au kilomètre carré. Rien au nord, jusqu’à Alep; rien à l’est, jusqu’à Mossoul ou Bagdad. Au sud, c’est le grand El-Hamad, le pays de la soif, ce *nadjd* mystérieux, qui s’étend jusqu’à l’océan Indien. Et Palmyre n’est qu’un ossuaire.

Quelle justice demandait-on? De quoi pouvait-on se plaindre? Et à qui?

\*

\* \*

Deux voitures viennent de s’arrêter. L’une, celle de Naouaf, et qu’il conduit lui-même, l’orteil sur l’accélérateur, est ornée d’un plumeau fixé au bouchon de capot. Une « huit cylindres », toute neuve, contenant une vingtaine de partisans entassés un peu partout sur les sièges, les marchepieds et les ailes. Ils ont de courtes barbes et des yeux brûlants. Ils portent le *kéfié*, un voile serré aux tempes par une double tresse noire.

De minute en minute, la foule augmente. Une foule bédouine, en tunique de laine, ceinture cloutée, savates ou sandales. Elle jaillit derrière les pierres, surgit des tombeaux. Les adversaires de Naouaf sont là, eux aussi. Une centaine de Maoualli, en manteau de bure, avec des bracelets de

cheville en argent massif. Les chefs voulaient entrer avec leur fusil. Défendu. Les mousquetons resteront à la porte. *Cedant arma togae.* On ne peut plus entrer dans le salon de l'hôtel transformé en prétoire, parce que l'audience a commencé et que l'officier de contrôle est là, avec deux lieutenants de méharistes comme assesseurs, tous trois fumant leur pipe, à califourchon sur des chaises de paille.

Eux aussi sont arrivés cette nuit de Damas pour régler l'affaire : une femme enlevée à Naouaf qui l'avait achetée dans une tribu voisine.

Une femme laide et vieille. Mais riche. Ce sont les Maoualli qui ont fait le coup. Poursuite. Escarmouche. Leur cheikh est tué. Ils se vengeront. C'est la guerre entre les deux tribus. Comme Naouaf possède quatre-vingts villages et règne sur trois mille tentes, tous ses vassaux se groupent autour de lui. Le travail s'arrête. Alors le gouvernement français est obligé d'intervenir. Damas prêche la conciliation, mais elle est difficile entre deux tribus qui ont juré de s'exterminer. Les Maoualli veulent la tête de Naouaf et celle de son fils pour venger la mort de leur cheikh assassiné. Naouaf, lui, réclame le prix du sang : pour une femme enlevée, six hommes tués. Il lui faut encore cinq cadavres.

Un silence d'orage bourdonne dans un air chargé de sable. Le chevalet de Iacovleff est installé, le cinéma est en batterie et Williams photographie impartialement les partisans, les adversaires.

À 6 heures du soir, la cause est jugée. La France a dit : « Pas de nouveaux meurtres ou gare aux sanctions ! »

C'est le moment de surveiller les fusils. Dehors, le campement et les sept voitures attendent sous un ciel noir qui vient de se lézarder. Laplanche descend rapidement le mât de l'antenne. On ne voit plus de Palmyre qu'un temple à demi écroulé, près duquel se détache, toute nue, une colonne de granit rose.

– Qui êtes-vous? demande Naouaf.

Il campe sous sa tente en poil de chèvre. Des poteaux la soutiennent au centre, à une hauteur de 5 mètres. Elle a 20 mètres de long et 8 de large. Tous les notables de la tribu sont rassemblés autour du chef des Haddidines, sur des coussins. Son fils traduit. Il a fait ses études à Damas, chez les Jésuites.

– Nous sommes, répond Haardt, des voyageurs venus de l’Ouest pour traverser toute l’Asie.

– Toute l’Asie!

Cigarettes. On offre à ces hôtes venus de si loin, à ces nomades, à ces confrères, quelques gouttes d’une essence de café relevé de *hell*<sup>1</sup>.

Naouaf est un grand chef, un aristocrate qui peut compter ses ancêtres depuis sept générations. Il chasse au renard et près de lui un serviteur porte, sur son poing ganté de cuir, un faucon enchaîné. Riche de trois mille chameaux, il a aussi trois puissantes voitures qui roulent à cent à l’heure sur les pistes, lorsqu’il visite ses douars.

– Pourquoi, lui dit Haardt, continuer à élever des chameaux? L’auto ne tuera-t-elle pas la caravane? Le mouton se vend mieux...

Les doigts ambrés du Bédouin rejettent dédaigneusement la cigarette :

– Je ne suis pas un marchand de lait caillé.

\*

\* \*

Au lever du jour, quand les sept chenilles passèrent devant une section de légionnaires qui présentaient les

1. Essence d’un fruit aromatique de la famille du gingembre, la cardamome (*Elettaria cardamomum*).

armes devant les couleurs françaises, les tentes en poil de chèvre avaient disparu. Naouaf était parti, emmenant ses trois voitures, son faucon, ses cafetières d'argent, ses coussins et ses tapis. Les Maoualli n'étaient plus là. On eût dit que les sables avaient bu cette humanité comme une pluie d'orage. Il ne restait plus dans la ville morte qu'une poignée de soldats, une Française et trois bergers bédouins.

*11 avril.* – L'orage de la veille a détrem pé le sol et les bandes sont calfatées d'une boue collante; mais le soleil transperce les dernières vapeurs, pompe, tié dit, réchauffe, brûle. L'orientation est sud-est. En avant.

On roule toute la journée, puis le lendemain encore. Une bonne marche de 150 kilomètres par jour. Pas une rencontre d'homme ni d'animal. La ligne d'horizon. Chacun la surveille. La commente. Voici qu'elle se dédouble. On ne sait plus, des deux, quelle est la vraie. L'en-deçà s'éloigne et l'au-delà se rapproche. Le réel et le virtuel tendent à se juxtaposer comme dans une mauvaise visée télémétrique. Devant soi, à 2 ou 3 kilomètres, on reste à peu près sûr que le visible est réel. Mais plus loin, cette petite tache plus dense, semble-t-il, doit être un effet de mirage. On se frotte les yeux. Elle est toujours là; elle émerge des transparences douteuses qui ondulent. Comment pourrait-on croire à un avion? On n'en est sûr que lorsqu'il atterrit.

– Poidebard!

Ce père jésuite, archéologue-aviateur, ancien capitaine aux armées et qui reconstitue patiemment, depuis quelques années, la carte économique et militaire de l'ancienne Syrie romaine, survolait la grande route de Palmyre vers Hit, à la recherche des quatre bornes milliaires qui lui manquent, lorsqu'il a vu nos voitures.

– J'ai voulu vous serrer la main en passant.

Poidebard, en l'air, distingue sur le sol des choses qu'il est impossible, à ceux qui marchent dessus, de voir. Mieux encore, il les photographie. Il a reconstitué ainsi des cartes sillonnées de routes fantômes, d'irrigations séculaires, d'anciens gués avec une précision que les Romains n'auraient pas désavouée.

– Saviez-vous que vous êtes sur l'ancienne route très fréquentée qui reliait la Méditerranée au golfe Persique ?

– Non... Vous dites *très fréquentée* ?

Et voici qu'il raconte comment, grâce à l'aviation, il a pu relever le tracé de toutes les organisations économiques des Romains en Syrie. Il sait comment ils captureraient leurs eaux, il possède un croquis exact de leurs postes militaires. Il dit à Haardt :

– Vous êtes ici à 50 mètres d'un puits, coffré en pierre. Vous voyez que l'eau ne manque pas dans la région !

Certains puits, dans la région de Nebeck, ont été ainsi remis en service. Dans vingt ans, on pourrait aménager ici des cultures. Des preuves ? On peut les trouver en montant à 300 mètres. À 1 000 mètres d'altitude, elles deviennent lumineuses. Ces adductions, ces enceintes dont la chaux s'est dissoute au cours des siècles, ont laissé des traces qui, plus ou moins haut, apparaissent suivant la luminosité du ciel. Foulé jadis par le passage d'antiques caravanes, un sol sans doute plus tassé, et par conséquent plus humide que les sables qui l'environnent, s'imprègne au printemps d'une ombre de végétation souterraine. Vue d'avion, la voie romaine ressuscite comme une grande coulée verte.

Poidebard regarde sa montre. Il faut qu'il soit dans deux heures à Damas. Il ajuste son serre-tête, enjambe la carlingue. En quelques secondes, il est dévoré par le ciel.