

THE GREAT RACE

LA PETITE HISTOIRE DANS LA GRANDE HISTOIRE



CE LIVRET A ÉTÉ CONÇU ET ÉCRIT PAR JEAN-CLAUDE QUOINEAUD QUI A
SOUTENU LE PROJET «THE GREAT RACE» DÈS LE DÉBUT. IL A NOURRI SON
HISTOIRE D'UNE PASSION SANS FAÎLLE !

MERCI JEAN-CLAUDE

ANDRÉ CITROËN.

L'industriel découvreur de talents

NÉ LE 5 FÉVRIER 1878 ET MORT LE 3 JUILLET 1935, À PARIS



En 1900, lors d'une visite dans sa famille, en Pologne, André Citroën découvre un système d'engrenage en V utilisé dans les minoteries et filatures de la région. Les engrenages, en général, étaient jusque là en taille droite. Il comprend immédiatement que ce procédé permet de décupler la puissance générée, en limitant l'effort et l'usure de la pièce. Il achète le brevet. De retour en France, il monte son entreprise d'engrenage en double dentures en chevron.

Ainsi, l'emblème Citroën est créé et deviendra le double chevron.

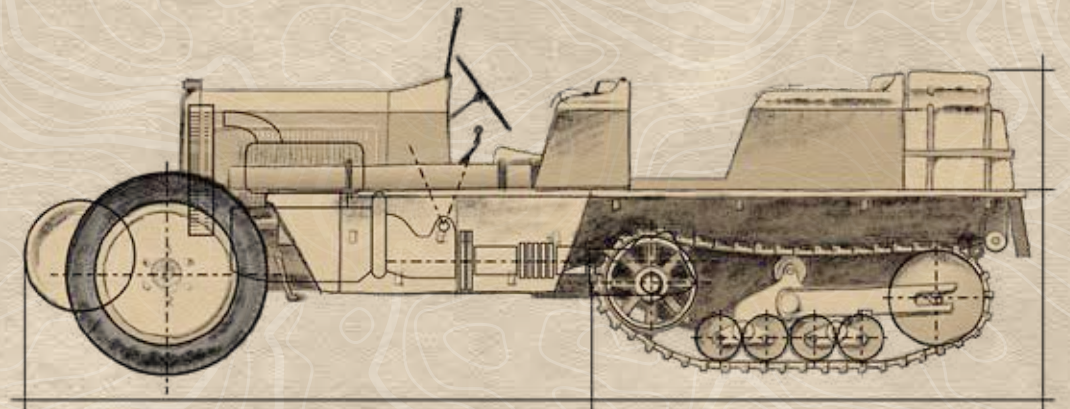
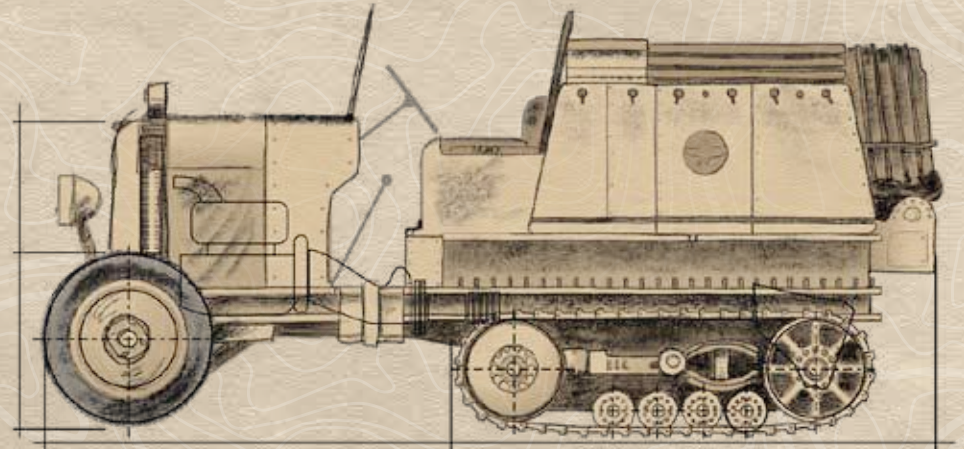
En 1912, ayant racheté l'entreprise de fabrication de voitures Mors, il visite l'usine Ford aux États-Unis et découvre l'organisation de la production de masse en réduisant les coûts. Il met en application ces méthodes et permet à la firme Mors de passer, de 300 véhicules en 1908 à 800 véhicules en 1913.



EN 1914, IL VA TRANSFORMER SON ENTREPRISE POUR ASSURER L'EFFORT DE GUERRE ET VA PRODUIRE, AVEC LES MÊMES MÉTHODES RÉVOLUTIONNAIRES, DES MUNITIONS. CES MÉTHODES ET SES QUALITÉS RELATIONNELLES VONT FAIRE DE LUI L'UN DES INDUSTRIELS MAJEURS DE LA GRANDE GUERRE ET FAIRE FORTUNE. IL VA AUSSI SE TISSER UN RÉSEAU POLITIQUE DE PREMIÈRE IMPORTANCE POUR LA SUITE DE SA CARRIÈRE.

ANDRÉ CITROËN N'EST NI UN INVENTEUR, NI UN TECHNICIEN MAIS C'EST UN DÉCOUVREUR DE TALENT. À LA SORTIE DE LA GUERRE, IL COMPREND QUE LA MÉCANISATION DES ARMÉES VA S'ACCROÎTRE ET QUE DEVANT LE MANQUE DE CHEVAUX, LE CONCEPT DE VÉHICULES MÛS PAR LEUR PROPRE ÉNERGIE CONSTITUE L'AVENIR.

ALORS, DÈS 1917, IL TRANSFORME SON ENTREPRISE POUR FABRIQUER DES VOITURES. EN 1919, IL MET EN PLACE UN DÉPARTEMENT TOUT-TERRAIN. IL EMBAUCHE UN INGÉNIEUR, ADOLPHE KÉGRESSE QUI MET AU POINT UN SYSTÈME DE CHENILLES SOUPLES. C'EST LE DÉBUT DE LA FABRICATION DES AUTOCHENILLES CITROËN KÉGRESSE.



ANDRÉ CITROËN, RÊVEUR MAIS VISIONNAIRE

Afin de vendre son concept et «tuer» la concurrence que lui fait Louis Renault, André Citroën va de nouveau innover. Il met en place un réseau de concessionnaires, invente le crédit à la consommation et le service après vente. De 1925 à 1934, il utilisera la tour Eiffel comme panneau publicitaire ouvrant la voie à nos publicités lumineuses d'aujourd'hui.

Organisé et pragmatique, il fabrique une usine dans le XV^{ème} arrondissement, à Balard, afin de construire, planifier et organiser dans le plus grand secret ces expéditions qui deviendront légendaires.

Ses fameuses croisières lui apportent énormément de notoriété mais il sera incapable de transformer cette publicité dans le domaine commercial. Pour André Citroën, l'important est de briller, de faire rêver, d'éblouir, d'innover, de concevoir. Il ne sait pas concrétiser une réussite. Lorsqu'une histoire se termine, il rêve déjà d'une autre.

Toutes ces innovations coûtent cher et l'entreprise perd en rentabilité. Cette débauche de moyens marketing, son goût pour la vie mondaine, ses aventures industrielles démesurées mettant en scène des techniques révolutionnaires (Croisières), auront raison de l'entreprise qui sera en faillite en 1934 et rachetée par Michelin.



L'ÉPOPÉE DES CROISIÈRES

EN 1920, LA PUBLICITÉ SE FAIT AU TRAVERS DE RÉCLAMES DANS LES JOURNAUX. ANDRÉ CITROËN VA INVENTER LE MARKETING.

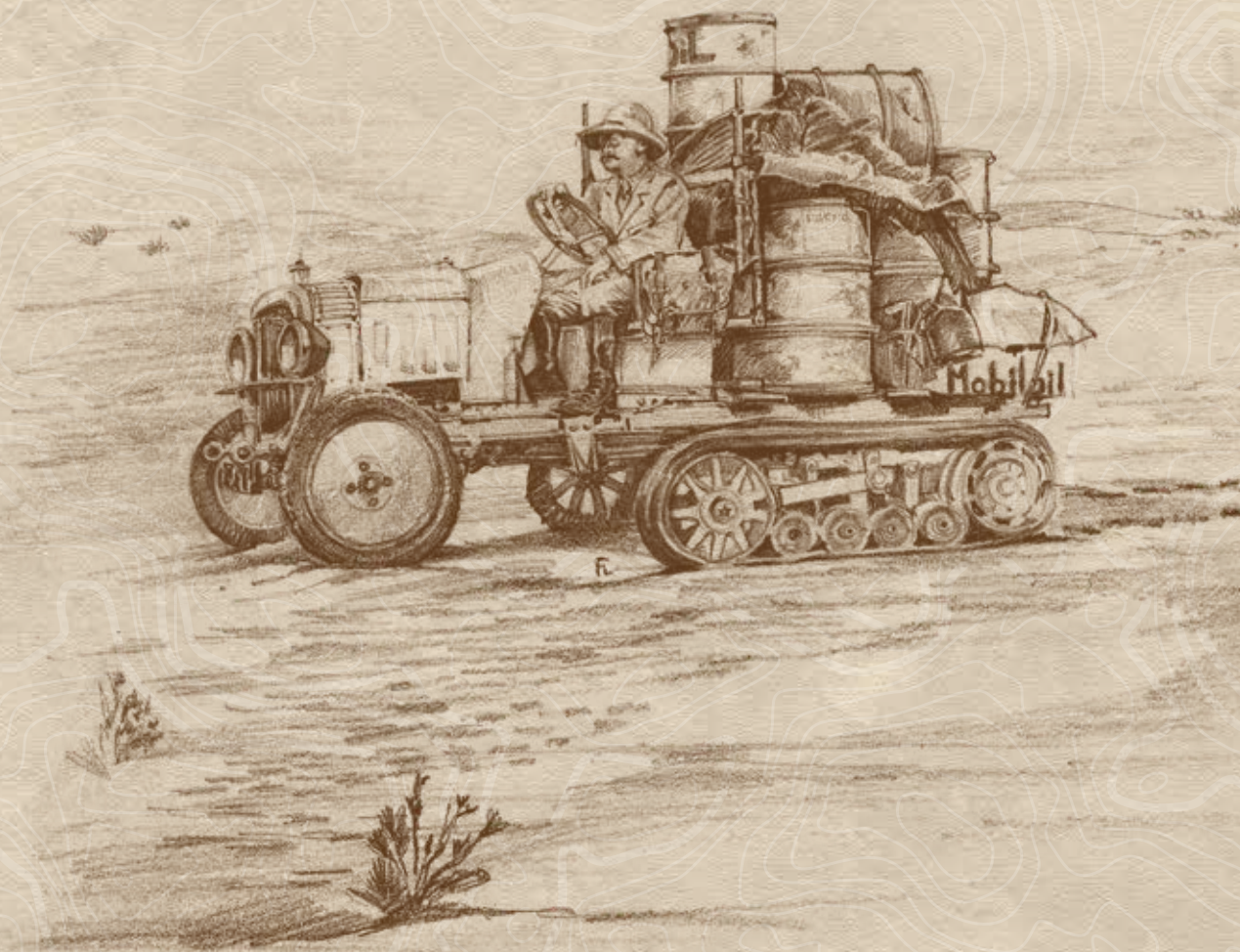
L'IDÉE DES CROISIÈRES CITROËN PREND FORME. IL VA METTRE EN SCÈNE SES VÉHICULES, EN FILMANT DES RAIDS, SOUS LE COUVERT DE L'ÉTUDE SCIENTIFIQUE, CULTURELLE ET CARTOGRAPHIQUE, DANS DES CONTRÉES INCONNUES, INACCESSIBLES ET, AINSI, FAIRE CONNAÎTRE SA MARQUE EN FAISANT RÊVER ET EN VENDANT SON CONCEPT.

ANDRÉ CITROËN FERA RÉALISER QUATRE CROISIÈRES, DE 1923 À 1934. LES HOMMES QUI ONT PARTICIPÉ À CES EXPÉDITIONS, ONT VÉCU DE VÉRITABLES ÉPOPÉES.

LA DERNIÈRE, LA CROISIÈRE BLANCHE, SERA CATASTROPHIQUE, FINANCIÈREMENT ET HUMAINEMENT.

THE GREAT RACE RETRACE LA DEUXIÈME CROISIÈRE, L'UNE DES PLUS CONNUE, LA CROISIÈRE CENTRE-AFRIQUE, APPELÉE AUSSI «LA CROISIÈRE NOIRE». C'EST À L'ÉPOQUE LA PREMIÈRE FOIS QUE DES VÉHICULES À MOTEUR VONT TRAVERSER UN CONTINENT, DONT UNE GRANDE PARTIE EST TOTALEMENT INCONNUE DES SCIENTIFIQUES, HISTORIENS ET GÉOGRAPHES.

LES DANGERS, LES IMPRÉVUS ET DIFFICULTÉS MATÉRIELLES, FINANCIÈRES ET HUMAINES, SONT INSOUÇONNABLES ET DEVRONT ÊTRE GÉRÉS, AU FUR ET À MESURE DE LEURS APPARITIONS.



CONTEXTE HISTORIQUE *Le temps des colonies*

LA FRANCE A ÉTÉ DE TOUT TEMPS, EN COMPÉTITION AVEC SON ENNEMIE HÉRÉDITAIRE, L'ANGLETERRE, ET LES COLONIES NE SONT QUE LES PARTIES VISIBLES DE CETTE GUERRE ÉCONOMIQUE. L'AFRIQUE A ÉTÉ L'UN DES GRANDS CHAMPS DE «BATAILLE» DE CET AFFRONTLEMENT ENTRE LES DEUX GRANDES PUISSANCES EUROPÉENNES. QUELQUES PAYS VONT SE TAILLER UNE PART DE CE CONTINENT. L'ITALIE, AVEC L'ARRIVÉE DE MUSSOLINI, VA TENTER UNE AVENTURE COLONIALE EN ÉCRASANT L'ABYSSINIE ET EN METTANT LA MAIN SUR LA LIBYE.

LES PAYS AFRICAINS SONT FAIBLES MILITAIREMENT ET NE SE SONT PAS DÉVELOPPÉS ÉCONOMIQUEMENT. DE CE FAIT, LES MATIÈRES PREMIÈRES N'ONT PAS ÉTÉ UTILISÉES ET BEAUCOUP DE TERRITOIRES REGORGENT DE MINÉRAIS, PIERRES PRÉCIEUSES, BOIS EXOTIQUES.

L'UTILISATION DE LA MAIN D'ŒUVRE, À BAS COÛT, PERMET UNE EXPLOITATION EXTRÊMEMENT RENTABLE. TOUT EST À CONSTRUIRE ET LES PAYS COLONISATEURS USENT ET ABUSENT DE LEURS POUVOIRS TECHNOLOGIQUES ET MILITAIRES POUR AVANCER SOUS LE COUVERT DE L'HUMANITAIRE, DE LA CULTURE ET DE L'INSTRUCTION DES MASSES POUR ASSEOIR LEURS ÉCONOMIES RESPECTIVES.

-  POSSESSIONS FRANÇAISES
-  POSSESSIONS ANGLAISES
-  POSSESSIONS ITALIENNES
-  POSSESSIONS BELGES
-  POSSESSIONS ESPAGNOLES
-  POSSESSIONS PORTUGAISES

FAISANT SUITE AU TRAITÉ DE VERSAILLES, APRÈS L'ARMISTICE DU 11 NOVEMBRE 1918, LE TANGANYIKA (AUJOURD'HUI ZANZIBAR) ET LE CAMEROUN, ANCIENNES POSSESSIONS ALLEMANDES ONT ÉTÉ RÉTROCÉDÉES RESPECTIVEMENT À L'ANGLETERRE ET À LA FRANCE.



LA CROISIÈRE NOIRE GENÈSE D'UNE ÉPOPÉE

LA CROISIÈRE NOIRE EST LA DEUXIÈME CROISIÈRE MAIS LA PREMIÈRE EXPÉDITION AUTOMOBILE TRANSAFRICAINE. DÈS 1920, ANDRÉ CITROËN EST EN CONCURRENCE DIRECTE AVEC LOUIS RENAULT. IL LANCE UN DÉFI À SON CONCURRENT ET, EN 1923, IL TRAVERSE LE SAHARA, CE SERA LA PREMIÈRE CROISIÈRE.

LOUIS RENAULT RELÈVE LE GANT AVEC SES TORPÉDO 10CV, 6 ROUES, 4 ROUES MOTRICES. AUCUN DES DEUX INDUSTRIELS NE SE DÉMARQUE RÉELLEMENT.

L'OBJECTIF ÉTAIT SPORTIF ET AVAIT ÉGALEMENT POUR BUT DE CRÉER LA PREMIÈRE LIAISON AUTOMOBILE ENTRE L'ALGÉRIE ET LES PAYS DU SOUDAN.

A TERME, IL Y AVAIT ÉGALEMENT LA CRÉATION DE LIGNES PAR AUTOCAR. LE MARCHÉ EST PROMETTEUR.

ANDRÉ CITROËN, AVENTURIER ET ORQUEILLEUX, DÉCIDE ALORS DE FRAPPER UN GRAND COUP. PEU LUI IMPORTE DE CRÉER DES LIGNES, CE QU'IL CHERCHE C'EST EXISTER SUR LA SCÈNE INTERNATIONALE, AVOIR UNE IMAGE. LÀ OU LOUIS RENAULT CHERCHE À DÉVELOPPER LE CONCEPT DE LIGNE ROUTIÈRE, ANDRÉ CITROËN VOIT, LUI, LE COTÉ SPECTACULAIRE, À DÉFAUT DU PRAGMATISME.

CETTE FOIS, AU RAID SPORTIF VA SE SUBSTITUER UNE COURSE DE FOND SUR 20 000 km, D'UNE DURÉE DE 8 MOIS, À TRAVERS LE CONTINENT AFRICAÏN.

DU NORD AU SUD, PARTANT DE COLOMB-BÉCHAR EN ALGÉRIE, BASE DE L'EXPÉDITION, LA DEUXIÈME CROISIÈRE CITROËN OUVRIRA UNE VOIE À TRAVERS LE SAHARA POUR REJOINDRE LE NIGER, LE TCHAD ET L'OUBANGUI-CHARI AVANT D'ATTEINDRE LE CONGO BELGE, PUIS LES COLONNES REJOINDRONT LE LAC VICTORIA ET L'AFRIQUE AUSTRALE. À L'ÉPOQUE C'EST TOUT SIMPLEMENT INIMAGINABLE. TANT DE CONTRÉES, DE PEUPLES



INCONNUS, DE FAUNES ET DE FLORES JAMAIS RENCONTRÉES, DE TERRITOIRES JAMAIS EXPLORÉS. ANDRÉ CITROËN EST VU COMME UN HÉROS DANS SON ÉPOQUE. LA FRANCE VA SUIVRE CETTE COURSE, ÉPIQUE. ELLE EST DE NOUVEAU SUR LE DEVANT DE LA SCÈNE, MAIS ELLE VA POUVOIR BRILLER SUR LE DOMAINE TECHNOLOGIQUE, INDUSTRIEL, CULTUREL, DIPLOMATIQUE ET POLITIQUE.

CET ITINÉRAIRE VA ÊTRE SOUVENT CHANGÉ, AU GRÉ DES DEMANDES DES PAYS QUI TIENNENT LES TERRITOIRES. LES DIRIGEANTS VOIENT, DANS CETTE EXPÉDITION, LA POSSIBILITÉ DE FAIRE DE LA PUBLICITÉ SUR LEURS COLONIES.

AUSSI, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, GASTON DOUMERQUE, DÉSIRE QUE LA MISSION SE TERMINE À MADAGASCAR, LA PLUS BELLE DES POSSESSIONS FRANÇAISES. LE ROI ALBERT 1ER DÉSIRE QUE L'EXPÉDITION REJOIGNE STANLEYVILLE, LA CAPITALE DU CONGO EN PASSANT PAR NIANGARA, AU NORD DE L'OUELLÉ. CE SONT DEUX RÉGIONS RICHES, MAIS SÉPARÉES PAR UNE ÉPAISSE FORÊT VIERGE, SANS AUCUN MOYEN DE COMMUNICATION. AUSSI, LE GOUVERNEUR FAIT IMMÉDIATEMENT COMMENCER DES TRAVAUX POUR CRÉER UNE PISTE DE 500 km, AFIN DE PERMETTRE À LA MISSION CITROËN DE REJOINDRE LA CAPITALE DU CONGO BELGE.

A PARTIR DE LÀ, LA MISSION ÉCLATERA EN 4 GROUPES QUI, APRÈS AVOIR VISITÉ LE KENYA, LE TANGANYIKA, LE NYASSALAND, LE MOZAMBIQUE ET L'AFRIQUE AUSTRALE ANGLAISE, SE RETROUVERONT TOUS À MADAGASCAR.

LA CROISIÈRE NOIRE PREND UNE TOURNURE INTERNATIONALE.



L'ORGANISATION

C'EST UN FAIT DE TRACER, SUR UNE CARTE, UN ITINÉRAIRE, C'EST UN AUTRE D'ORGANISER, SUR LE TERRAIN, CETTE TRAVERSÉE. IL FAUT PLANIFIER, PRÉVOIR LES RELAIS, STOCKER LA LOGISTIQUE EN VIVRE, PIÈCES MÉCANIQUES, ESSENCE, ARGENT SUR TOUT L'ITINÉRAIRE.

IL FAUDRA 6 MISSIONS DE RAVITAILLEMENT QUI ÉTABLIRONT 30 DÉPÔTS OU RELAIS SUR LES 20 000 km DE PISTE. SANS CETTE PRÉPARATION PHARAONIQUE, JAMAIS L'EXPÉDITION CITROËN N'AURAIT RÉALISÉ L'EXPLOIT DE LA TRAVERSÉE DE CE CONTINENT.

PENDANT QUE CES MISSIONS SE DÉROULENT, LES ESSAIS SE POURSUIVENT À COLOMB-BÉCHAR. LE MATÉRIEL EST TESTÉ. LES CHENILLES SONT MISES À RUDE ÉPREUVE SUR LA HAMADA PIERREUSE. TOUT EST NOTÉ, PHOTOGRAPHIÉ. LES PIÈCES DÉFECTUEUSES OU CASSÉES SONT ANALYSÉES PUIS EXPÉDIÉES À BALARD, DANS LE 15^{ÈME} ARRONDISSEMENT DE PARIS, AU SEIN DE L'USINE ULTRA SECRÈTE DE CITROËN, SPÉCIFIQUEMENT CRÉÉE POUR PRÉPARER LES EXPÉDITIONS.

DE TOUTES CES INFORMATIONS, VA SORTIR UN MODÈLE, L'AUTOCHENILLE P2 CROISIÈRE NOIRE 10 HP.

DANS LE MÊME TEMPS, ANDRÉ CITROËN FAIT JOUER TOUTES SES CONNAISSANCES ET SES RÉSEAUX ACQUIS DURANT LA GRANDE GUERRE EN TANT QU'INDUSTRIEL, ET CONTACTE LE MINISTÈRE DE LA GUERRE, DES COLONIES, DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, LE SOUS-SECRÉTARIAT D'ÉTAT À L'AÉRONAUTIQUE ET LE QUAI D'ORSAY.

LES ARMES ET LE MATÉRIEL DE CAMPEMENT SONT ACHETÉS À LONDRES. DES RENSEIGNEMENTS SUR LES COLONIES ANGLAISES, SONT COLLECTÉS AUPRÈS DU GÉNÉRAL SWINTON. ON PREND CONTACT AVEC LES AUTORITÉS ESPAGNOLES ET ÉTHIOPIENNES.

LA MISSION PREND ALORS SA DIMENSION EXCEPTIONNELLE. CHARGÉE DE MISSION PAR TROIS MINISTÈRES ET DEUX SOCIÉTÉS SAVANTES, LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE ET LE MUSÉUM D'HISTOIRE NATURELLE DE PARIS, ELLE PEUT DÉORMAIS REVENDIQUER LE TITRE DE MISSION ÉCONOMIQUE, HUMANITAIRE, SCIENTIFIQUE ET CULTURELLE.

GEORGE-MARIE HAARDT, DIRECTEUR DES USINES CITROËN ET MEMBRE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL, LIEUTENANT PILOTE AVIATEUR, SAHARIEN CONFIRMÉ, SONT LES CHEFS DE L'EXPÉDITION.

ANDRÉ CITROËN FINANCE LA MISSION DANS SON ENSEMBLE. LES AUTORITÉS FACILITENT, METTENT À DISPOSITION DES TROUPES MAIS, L'AVENTURE EST TELLEMENT ÉNORME QU'AUCUN POLITIQUE OU FINANCIER NE VEUT S'ENGAGER DANS UN MÉCÉNAT, AU SEIN DE CETTE AVENTURE. QU'IMPORTE, POUR ANDRÉ CITROËN, «DÈS L'INSTANT QU'UNE IDÉE EST BONNE, LE PRIX N'A PAS D'IMPORTANCE».

LES HOMMES DE L'EXPÉDITION

DANS CETTE GRANDE COURSE QUI SE PRÉPARE, IL VA FALLOIR DES HOMMES D'EXCEPTION, RUSTIQUES, COURAGEUX, TÊMÉRAIRES ET RÉFLÉCHIS.

LE COMMANDANT BETTENBOURG, DE L'INFANTERIE COLONIALE AURA POUR MISSION D'ASSURER LA PROTECTION DES COLONNES. IL PRENDRA LA DIRECTION D'UNE DES QUATRE COLONNES LORS DE L'ÉCLOTEMENT DE LA MISSION AU NORD DE L'OUGANDA. L'INGÉNIEUR CHARLES BRULL SERA EN CHARGE DE TROUVER LES SOLUTIONS POUR FRANCHIR, CONSTRUIRE, DÉTRUIRE POUR FACILITER LE PASSAGE DES VÉHICULES. IL SERA ÉGALEMENT CHARGÉ DE FAIRE L'INVENTAIRE DES BESOINS EN INGÉNIERIE, AU SEIN DES TERRITOIRES TRAVERSÉS RELEVANT DE L'ADMINISTRATION FRANÇAISE.



Alexandre Lacovleff, grand voyageur, peintre et ethnologue, George Specht, photographe opérateur et Léon Poirier, son accompagnateur seront chargés de constituer une documentation ethnographique au profit du Muséum et de la société de géographie.

Le professeur Eugène Bergonier est spécialiste des maladies tropicales et taxidermiste. Il mettra en place des campagnes de vaccinations pour le domaine humanitaire et ramènera des spécimens d'animaux exotiques pour le Muséum.



Enfin, Maurice Penaud dirige l'équipe de mécaniciens qui sera éparpillée sur l'itinéraire afin de préparer les étapes, assurer les réparations qui ne manqueront pas, faire évoluer le matériel et trouver des solutions afin que la mission ne soit pas stoppée par un problème technique.



20 000 kilomètres de pistes inconnues, de forêts jamais traversées, de déserts inhospitaliers attendent l'expédition. Les cartes sont très approximatives et de sérieuses erreurs de distances sont à relever. Les guides sont rares. La boussole pallie cette absence le jour et les étoiles prennent le relais, avec le sextant, la nuit. Les vivres peuvent manquer, les climats sont éprouvants et changeants, voire

insupportables, les contrées sont parfois inhospitalières et les tribus réticentes à l'étranger, les rivières et fleuves infranchissables, les étapes sans fin, les maladies mortelles et les animaux dangereux...

Ces hommes sont forcément habités par la passion devant l'immensité de la tâche à accomplir et le 12 octobre 1924, rue des Entrepreneurs à Paris, à 2 heures du matin, en présence d'André Citroën, les derniers coups de marteau pour fermer les caisses sont donnés.

Les huit autochenilles, avec tous leurs équipements, vont être acheminées, dans le plus grand secret, à Marseille, puis Colomb-Béchar.



LA GRANDE COURSE

TOUT A ÉTÉ FAIT DANS LE SECRET. SUR LE PORT DE MARSEILLE, ANDRÉ CITROËN, KÉGRESSE ET HINSTIN SONT LÀ. AUCUN JOURNALISTE N'A ÉTÉ CONVIÉ OU PRÉVENU.

CITROËN, POURTANT FERVENT PARTISAN DU MARKETING ET ENCLIN À SE METTRE EN SCÈNE, A ÉTÉ, POUR UNE FOIS, D'UNE DISCRÉTION ABSOLUE. IL FAUT DIRE QUE, QUELQUES MOIS PLUS TÔT, UNE PETITE POUSSIÈRE S'EST MISE DANS LE FORMIDABLE ENGRENAGE DE L'AVENTURE CITROËN CENTRE ASIE.

GEORGES ESTIENNE, AS DE L'AVIATION, ET SON FRÈRE, QUI ONT FAIT PARTIE DE LA PREMIÈRE CROISIÈRE TRANS-SAHARIENNE, L'ONT TRAHIS. ILS FAISAIENT PARTIE DE L'ORGANISATION DE PAR LEUR EXPÉRIENCE POUR CETTE DEUXIÈME CAMPAGNE, ET ILS VIENNENT DE REJOINDRE LOUIS RENAULT QUI PRÉPARE SON EXPÉDITION, ÉGALEMENT.

AVEC SES TORPÉDO 6X4 ROUES, LOUIS RENAULT A L'INTENTION DE TALONNER SON CONCURRENT ET MÊME COMPTE LE DÉPASSER SUR LES PISTES D'AFRIQUE AUSTRALE, PROPICES À SON VÉHICULE. AUSSI, AUCUNE PUBLICITÉ N'EST FAITE LORS DU CHARGEMENT À MARSEILLE. TOUS LES MESSAGES CONCERNANT L'EXPÉDITION CITROËN CENTRE-AFRIQUE, EXPÉDIÉS OU REÇUS, ONT TOUS ÉTÉ CODÉS.

GEORGE MARIE-HAARDT RÉCEPTIONNE LES HUIT AUTOCHENILLES À COLOMB-BÉCHAR. LE 28 OCTOBRE 1924, DEBOUT DANS SON VÉHICULE QU'IL A BAPTISÉ LE SCARABÉE-D'OR, IL DONNE LE TOP DÉPART.

LES SEPT AUTRES AUTOCHENILLES ONT TOUTES REÇU UN NOM. IL Y A L'ÉLÉPHANT À LA TOUR, LE SOLEIL EN MARCHÉ, L'ESCARGOT AILÉ, LE CROISSANT D'ARGENT, LA COLOMBE, LE CENTAURE ET PÉGASE.

LA GRANDE COURSE DÉBUTE ET SE TERMINERA LE 26 JUIN 1925. ABONDAMMENT RELAYÉE DANS LES MÉDIAS, ELLE OCCULTERA LE PÉRIPE DES VÉHICULES RENAULT POURTANT, PLUS PERFORMANT (EXPLICATIONS TECHNIQUES DANS LA PARTIE «MISSION GRADIS»).

LES PEINTURES ET PHOTOGRAPHIES FAITES PAR LACOVLEFF VONT INONDER LES EXPOSITIONS SUR LES COLONIES À PARIS ET MARSEILLE. UN TRAVAIL PRÉCIS EST ÉGALEMENT RENDUS AUPRÈS DES MINISTÈRES IMPLIQUÉS DANS CETTE EXPÉDITION ET ANDRÉ CITROËN VA GAGNER EN RECONNAISSANCE ET LÉGITIMITÉ, TANT DANS LE DOMAINE TECHNIQUE QUE DANS LE DOMAINE MONDAIN DU TOUT PARIS.

LA DEVISE DE GEORGES-MARIE HAARDT ÉTANT «RES, NON VERBA» (DES ACTES, NON DES PAROLES), LA CROISIÈRE NOIRE N'EST QUE LE PRÉLUDE À QUELQUE CHOSE DE PLUS GRAND, DE PLUS FOU.

LE 4 JUILLET 1925, ALORS QUE LE CHAMBORD QUITTE LES RIVES DE MADAGASCAR EMPORTANT VERS LA FRANCE LES AUTOCHENILLES BLANCHES ET LEURS FANIONS USÉS, LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL ET GEORGES-MARIE HAARDT NE RÉVENT QUE D'UNE CHOSE : REPARTIR !





LA MISSION GRADIS

LOUIS RENAULT S'EST FAIT CONNAÎTRE DANS LES COURSES AUTOMOBILES. SES RECHERCHES PORTENT ESSENTIELLEMENT SUR LA PUISSANCE, LA VITESSE ET L'EXPLOIT SPORTIF. ANDRÉ CITROËN LUI EST PLUS SUR LE MARKETING, LA TECHNIQUE ET L'INNOVATION.

PREMIÈRE MISSION (CITROËN)

LE GÉNÉRAL JEAN BAPTISTE EUGÈNE ESTIENNE ORGANISE, AVEC SON FRÈRE, GEORGES ESTIENNE, LA MISSION « ALGÉRIE-NIGER » GRÂCE À LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANS-SAHARIENNE (CGT) (FONDÉE PAR GASTON GRADIS) ET AVEC LE CONCOURS DE PLUSIEURS MINISTÈRES.

GEORGES ESTIENNE EST LE CHEF DE LA MISSION, LE 9 NOVEMBRE 1923 AVEC QUATRE AUTOCHENILLES CITROËN KÉGRESSE, ET UN AVION NIEUPORT À AILES REPLIABLES DANS UNE REMORQUE. PASSÉS PAR LA VILLE D'ADRAR (CENTRE DE L'ALGÉRIE) LE 17 NOVEMBRE, TOUTS TRAVERSENT EN TROIS JOURS SEULEMENT LE TANEZROUFT, PAR UNE NOUVELLE VOIE QUI SE RÉVÈLE PARTICULIÈREMENT FAVORABLE AUX TRANSPORTS AUTOMOBILES ET À L'ATERRISSAGE DES AVIONS. ANDRÉ CITROËN VA À LA RENCONTRE DE L'EXPÉDITION DANS LE SAHARA ACCOMPAGNÉS PAR DE NOMBREUX JOURNALISTES. L'EXPÉDITION EST LARGEMENT DIFFUSÉE DANS LA PRESSE.

SECONDE MISSION (RENAULT)

AFIN D'ÉTABLIR UNE LIAISON RÉGULIÈRE AVION-VOITURE-CHEMIN DE FER ENTRE LE NORD DE L'AFRIQUE ET LE NIGER, LE RAID DIT DE LA «DEUXIÈME MISSION Gradis» S'EFFECTUE EN 1924 À BORD DE TROIS VOITURES DE SÉRIE RENAULT 6 ROUES JUMELÉES TYPE MH 10CV AVEC UN SYSTÈME 6x4, ROUES MOTRICES SUR LES 2 PONTS ARRIÈRE. LE PELOTON PART DU FORT DE LA LÉGION ÉTRANGÈRE IMPLANTÉ À COLOMB-BÉCHAR LE 14 NOVEMBRE 1924.

GRADIS ET SES COMPAGNONS (LE MARÉCHAL LOUIS FRANCHET D'ESPÈREY, LES FRÈRES ESTIENNE, ET L'ÉCRIVAIN HENRI DE KÉRILLIS POUR LES PLUS CONNUS) EMPRUNTENT LA ROUTE DITE «DU GRAND AXE» SUR PLUS DE 1 900 KILOMÈTRES, SOUS LA PROTECTION POTENTIELLE DE TROIS AVIONS BREQUET 16 À MOTEUR RENAULT DE 300CV PLACÉS SOUS LES ORDRES DU LIEUTENANT NOËL PAOLACCI, ET ILS ARRIVENT À BOUREM LE 24 DU MOIS (AVEC UNE SEULE JOURNÉE DE REPOS À ADRAR), AU BOUT DE SEULEMENT ONZE JOURNÉES. LE CONVOI FRANCHIT ENSUITE LE FLEUVE NIGER À 700 KILOMÈTRES DE LÀ, À GAYA, POUR ATTEINDRE COTONOU. LES MÉCANICIENS-PILOTES AUTOMOBILES ONT POUR NOM LIAUME, LIOCOURT, ET BONNAURE, CHAQUE VOITURE ÉTANT ACCOMPAGNÉE DE QUATRE LÉGIONNAIRES ARMÉS SACHANT AUSSI CONDUIRE.

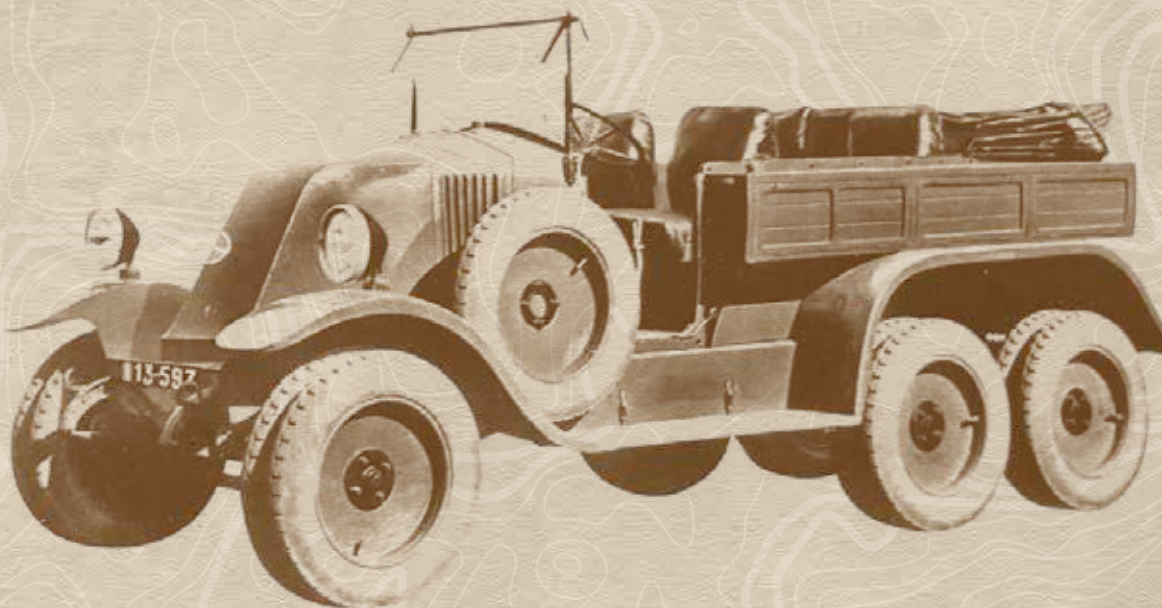
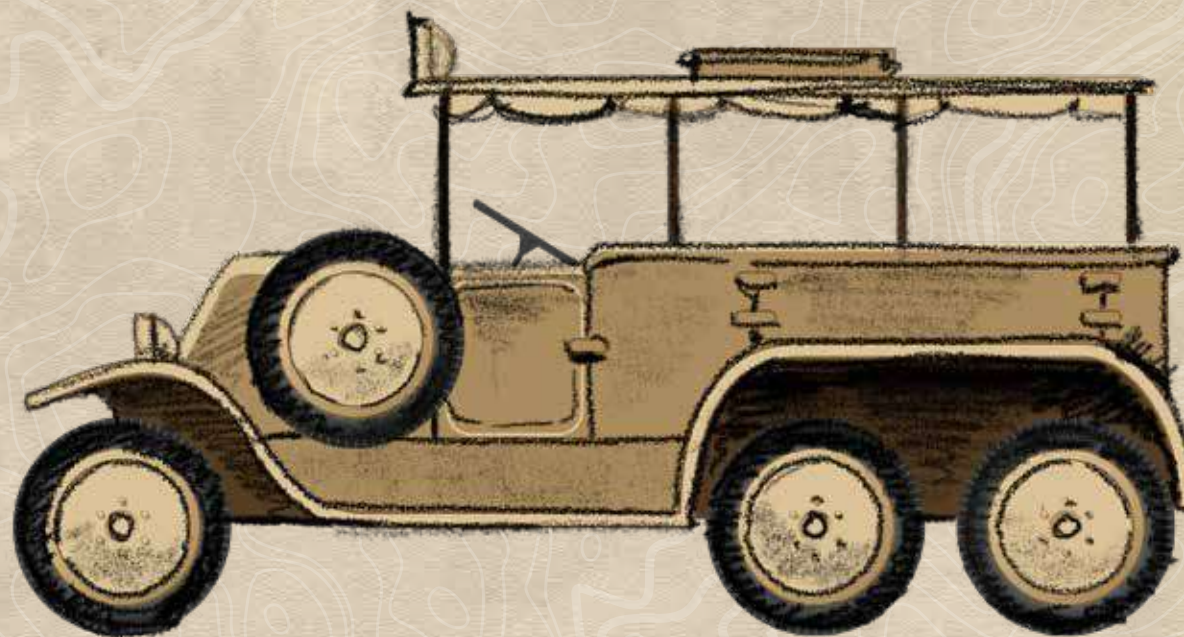
SON BUT PRINCIPAL ACCOMPLI, LA MISSION RALLIE ENSUITE LES COLONIES FRANÇAISES D'AFRIQUE CENTRALE, À 200 KILOMÈTRES AU SUD DE GAO, AU SOUDAN LE 11 DÉCEMBRE 1924.

POURTANT L'HISTOIRE NE RETIENDRA QUE LA TRAVERSÉE DU SAHARA ET LA CROISIÈRE NOIRE D'ANDRÉ CITROËN. LOUIS RENAULT N'A PAS SU VENDRE SON EXPLOIT, BIEN MEILLEUR, QUALITATIVEMENT, QUE LA TRAVERSÉE DU SAHARA PAR LES AUTO-CHENILLE KÉGRESSE. LE MARKETING A VAINCU LA TECHNIQUE ET L'INGÉNOSITÉ.

LE RENAULT 10CV 1924 TORPÉDO

LOUIS RENAULT APPREND QUE SON CONCURRENT, ANDRÉ CITROËN, VA LANCER UNE TRAVERSÉE DU SAHARA, AVEC DES AUTOCHENILLES. LÀ OÙ SON CONCURRENT VOIT UN COUP DE PUBLICITÉ, LOUIS RENAULT, BEAUCOUP PLUS PRAGMATIQUE, IMAGINE UNE POSSIBILITÉ DE LIGNE ROUTIÈRE. IL DÉCIDE DE RELEVER LE GANT. SUR LA BASE DU RENAULT 10CV, IL FAIT MODIFIER LE CHÂSSIS AFIN DE RECEVOIR UN DEUXIÈME ESSIEU ARRIÈRE MOTEUR. EN EFFET LOUIS RENAULT EST ADEPTE DE LA PROPULSION. IL VA, DANS QUELQUES MOIS, D'AILLEURS, LICENCIER SON INGÉNIEUR ANDRÉ LEFEBVRE, QUI, LUI, INSISTE POUR BASCULER SUR LA TRACTION. POUR LA PETITE HISTOIRE, ANDRÉ CITROËN EMBAUCHERA CET INGÉNIEUR QUI CRÉERA, EN 1934, LA TRACTION AVANT, puis la 2CV ET enfin la DS ! LE Torpédo VA ÊTRE ÉQUIPÉ DE 6 ROUES JUMELÉES AFIN DE FAVORISER LA TENUE AU SOL. LES PNEUMATIQUES, BASSE PRESSION, PEUVENT ÊTRE DÉGONFLÉS AFIN DE FACILITER LE PASSAGE DANS LES SABLES.

LA PREMIÈRE SIX-ROUES, type MH, SORT DE L'USINE BILLANCOURT LE 1ER DÉCEMBRE 1923. LE VÉHICULE POSSÈDE DONC 4 ROUES ARRIÈRES MOTRICES, MONTÉES SUR DEUX ESSIEUX PARALLÈLES.



DÉCEMBRE 1923, TEST DE DEUX VÉHICULES SUR LE PARCOURS TOGOURT-TOZEUR, Sud ALGÉRIEN/Sud TUNISIEN.

PUIS DU 15/11/1924 AU 03/12/1924, C'EST LA MISSION GRADIS. TROIS VÉHICULES TRAVERSENT LE DÉSERT AFRICAÏN AVEC POUR ÉQUIPAGE LE MARÉCHAL FRANCHET ET LE COMMANDANT D'ESPÉREY. LA COLONNE PART DE COLOMB-BÉCHAR ET REJOINT COTONOU. EN 1925, CE SERA LA MISSION DÉLINGETTE AVEC LA TRAVERSÉE DU NORD AU SUD DE L'AFRIQUE, SUR 23 000 KILOMÈTRES, SANS ORGANISATION.

LES VÉHICULES RENAULT POUVAIENT FRANCHIR DES PENTES DE 60%. LORS DE CETTE MISSION, SUR LE MÊME NOMBRE DE KILOMÈTRES QUE LA MISSION CITROËN DE LA CROISIÈRE NOIRE, LES VÉHICULES RENAULT ONT PARCOURU LA DISTANCE EN 10 JOURS ALORS QUE LES AUTOCHENILLES VONT LE FAIRE EN 23 JOURS. POURTANT L'HISTOIRE NE RETIENDRA QUE LA CROISIÈRE NOIRE CITROËN. PREMIÈRE VICTOIRE DU MARKETING. EN REVANCHE, LOUIS RENAULT FERA CE QU'ANDRÉ CITROËN SERA INCAPABLE DE TRANSFORMER : UNE LIGNE RÉGULIÈRE, PAR AUTOMOBILE, ENTRE L'AFRIQUE DU NORD ET LE NIGER, AVEC LA CRÉATION DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE ET LE VÉHICULE 10 CV SERA TRANSFORMÉ EN AUTOCAR.

PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE
JEAN DELATOUR.



LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL (1887-1960)

Il naît à SAINT JEAN d'ANGÉLY le 02 AOÛT 1887. De 1907 à 1910 il effectue son service militaire dans la CAVALERIE au 10^{ÈME} HUSSARD, puis à l'école de SAUMUR. En 1911 il reprend la direction de l'entreprise de son père, de négociant en eau de vie (COGNAC). Le 02 AOÛT 1914, il est mobilisé à LA ROCHELLE au 10^E HUSSARD, comme sous-officier de liaison. Il combat sur LA MARNE, dans les tranchées d'ARRAS, puis en 1915, dans l'ARGONNE, au FOUR de PARIS. En 1916 il est au bois de MALENCOURT sur l'aile gauche de VERDUN. Lorsque la CAVALERIE est supprimée, il est en BELGIQUE. En 1917 il obtient son brevet de pilote et gagne le sud TUNISIEN où il crée le camp d'AVIATION de ZARSI. Il participe au combat contre les SENOUSIS et met au point les sections de tracteurs mitrailleurs. En 1919 il commande la section des voitures de la mission SAOURA-TIDIKELT AU SAHARA (mission militaire).

En 1920 il rencontre ANDRÉ CITROËN et GEORGES-MARIE HAARDT pour l'étude de la première TRAVERSÉE DU SAHARA, il effectue les repérages et met en place le ravitaillement. En décembre 1922-janvier 1923, il est chef adjoint sur la première expédition CITROËN et en 1924-1925, il est chef adjoint sur la croisière NOIRE.



DANS LE JEU

JEAN DELATOUR A DÉJÀ PARTICIPÉ À UNE PREMIÈRE CAMPAGNE. DE CE FAIT, IL CONNAÎT DÉJÀ LE CHEMIN PUISQU'IL FAISAIT PARTIE DE L'EXPÉDITION SAHARA. IL PEUT DONC FAIRE UNE RECONNAISSANCE PAR TOUR EN DÉVOILANT 2 NOUVELLES TUILES SUR LA CARTE.





PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE **SIR ANDREW WALLEDGRAVE.**

PERCIVAL «PERCY» HARRISON FAWCETT

NÉ LE 18 AOÛT 1867 À TORQUAY ET PROBABLEMENT MORT EN 1925, EST UN LIEUTENANT-COLONEL, CARTOGRAPHE, ARCHÉOLOGUE ET EXPLORATEUR BRITANNIQUE DISPARU DANS LA JUNGLE BRÉSILIENNE EN TENTANT DE TROUVER UNE CITÉ PERDUE.

LE FAIT QUE SES RESTES N'ONT JAMAIS ÉTÉ RETROUVÉS A DONNÉ NAISSANCE À UNE SÉRIE DE MYTHES, D'HISTOIRES ET DE RUMEURS QUI ONT DURÉ UN QUART DE SIÈCLE. SA DISPARITION RESTE UNE ÉNIGME. IL ÉTUDIE AU COLLÈGE DE NEWTON ABBOTT PUIS CHOISIT LA CARRIÈRE MILITAIRE. EN 1886, IL OBTIENT SON BREVET D'OFFICIER DANS L'ARTILLERIE ROYALE ET PART EN GARNISON À TRINCOMALEE SUR L'ÎLE DE CEYLAN. EN 1901, ON L'ENVOIE EN MISSION SECRÈTE EN AFRIQUE DU NORD, OÙ IL VA APPRENDRE LA TOPOGRAPHIE. EN 1906, IL EST APPROCHÉ PAR LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LONDRES AFIN D'ÉTABLIR UNE CARTOGRAPHIE DES FRONTIÈRES ENTRE LE BRÉSIL ET LA BOLIVIE. FAWCETT COMMENCE SON EXPLORATION EN 1906 ET PREND SOIN DE DÉCRIRE MINUTIEUSEMENT DANS DES NOTES CE QU'IL Y VOIT : LA GÉOGRAPHIE DU TERRAIN, LES ANIMAUX ÉTRANGES (DES PIRANHAS AUX ANACONDAS) ET LE MODE DE VIE DES TRAVAILLEURS QUI FRÉQUENTENT LE TERRAIN (LE TAUX DE MORTALITÉ EST À PEU PRÈS DE 50 %). DE 1906 À 1913, IL PARTICIPE À SIX EXPÉDITIONS DONT LE BUT EST AUTANT DE TRANSCRIRE LA CARTOGRAPHIE DÉTAILLÉE DE LA BOLIVIE QUE LA DÉCOUVERTE DE NOUVELLES RÉGIONS INCONNUES. AU COURS DE L'UNE D'ELLES, IL DÉCOUVRE LES COLLINES DE RICARDO FRANCO, UN PLATEAU ROCHEUX CERNÉ DE FALAISES INFRANCHISSABLES. QUELQUES ANNÉES PLUS TARD, SIR ARTHUR CONAN DOYLE, UN AMI DE FAWCETT, EN FAIT LE CADRE DE SON ROMAN LE MONDE PERDU, QU'IL PEUPLE D'ANIMAUX PRÉHISTORIQUES. EN 1925, ILS QUITTENT CUIBA, CAPITALE DU MATO GROSSO, ET SE DIRIGENT VERS LE HAUT-XINGU. L'EXPÉDITION FAWCETT NE DONNE PLUS AUCUN SIGNE DE VIE. LES RUMEURS COMMENCENT BIENTÔT À AFFLUER. DES INDIENS AFFIRMENT L'AVOIR VU VIVANT AVEC UNE PRINCESSE INDIENNE. D'AUTRES DISENT QU'IL A FINALEMENT DÉCOUVERT LA CITÉ PERDUE ET QU'IL A DÉCIDÉ DE NE PLUS RETOURNER VERS LA CIVILISATION.

EN 2005, LE JOURNALISTE NEW-YORKAIS DAVID GRANN VISITE UN VILLAGE KALAPALO, DANS LA RÉGION DU HAUT-XINGU, ET DÉCOUVRE QU'UNE TRADITION ORALE CONCERNANT FAWCETT (SANS DOUTE L'UN DES PREMIERS HOMMES BLANCS À S'ÊTRE AVENTURÉ DANS CE VILLAGE) S'Y PÉRPÉTUE. SELON CETTE TRADITION, FAWCETT ET SES COMPAGNONS AURAIENT SÉJOURNÉ DANS LE VILLAGE AVANT DE S'ENFONCER D'AVANTAGE VERS L'EST. LES KALAPALOS AURAIENT TENTÉ SANS SUCCÈS DE LES EN DISSUADE, LES AVERTISSANT QU'ILS RISQUAIENT D'ÊTRE TUÉS PAR LES INDIENS ENCORE SAUVAGES QUI VIVAIENT SUR CE TERRITOIRE. PENDANT CINQ JOURS, ILS OBSERVENT LA FUMÉE DES FEUX DE CAMP DE L'EXPLORATEUR ET DE SON ÉQUIPE. PUIS CES FEUX DISPARURENT. SELON LES KALAPALOS, FAWCETT ET SES AMIS ONT CERTAINEMENT ÉTÉ TUÉS PAR DES INDIENS.



DANS LE JEU

Sir Andrew possède de nombreux contacts dans la Royal Navy. Il a de grandes facilités à prendre le bateau et éviter les problèmes. Il peut économiser 50F pour un trajet maritime par tour.



PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE **LEONARD VAN HOTTEN**

WAVRIN DE VILLERS-AU-TERTRE

LE MARQUIS (ROBERT) DE WAVRIN DE VILLERS-AU-TERTRE EST UN ETHNOLOGUE-EXPLORATEUR, NÉ LE 29 AOÛT 1888 À BOTTELARE (FLANDRE-ORIENTALE) ET DÉCÉDÉ À UCCLE LE 29 JUIN 1971. DE 1913 À 1937, IL A EXPLORÉ L'AMÉRIQUE DU SUD, ÉTUDIANT LES PEUPLADES AMÉRINDIENNES RENCONTRÉES, PRINCIPALEMENT DANS LES BASSINS DE L'ORÉNOQUE ET DE L'AMAZONIE. IL A ENTièrement financé ses explorations avec sa fortune personnelle, ce qui lui a donné une grande liberté dans ses recherches. À PARTIR DE 1913, ROBERT DE WAVRIN PASSE DE NOMBREUSES ANNÉES À EXPLORER LES RÉGIONS LES MOINS CONNUES DE L'AMÉRIQUE DU SUD. RENTRÉ EN EUROPE, COMME VOLONTAIRE DE GUERRE EN 1917, IL RESTE SOUS LES DRAPEAUX JUSQU'EN 1919. IL REPREND SES EXPLORATIONS DIRECTEMENT APRÈS SA DÉMOBILISATION. IL PASSE AINSI 25 ANS DE SA VIE À SÉJOURNER RÉGULIÈREMENT EN AMÉRIQUE DU SUD POUR ENREGISTRER, AVEC L'APPAREIL PHOTO QU'IL A EN PERMANENCE AVEC LUI, OU AVEC SA CAMÉRA, DES RÉGIONS, DES CULTURES ET DES TRADITIONS DE DIVERSES ETHNIES DONT LE MODE DE VIE SERA PEU À PEU DÉTRUIT PAR L'AVANCÉE INEXORABLE DE LA CIVILISATION MODERNE. IL OBSERVE ÉGALEMENT LA FAUNE ET LA FLORE, DÉCOUVRANT MÊME DES ESPÈCES JUSQU'ALORS INCONNUE, COMME LE POISSON BIOTODOMA WAVRINI AUQUEL IL A DONNÉ SON NOM.

IL VA APPORTER UNE DOCUMENTATION TRÈS IMPORTANTE SUR LES TRADITIONS ET COUTUMES DE NOMBREUSES TRIBUS. L'INTÉRÊT DE SES FILMS RÉSIDE NOTAMMENT DANS LE FAIT QU'ILS CONTIENNENT DES DOCUMENTS DE PREMIÈRE MAIN AU SUJET D'ETHNIES DONT CERTAINES ONT DEPUIS LORS ÉTÉ DÉCIMÉES OU ONT COMPLÈTEMENT DISPARUES. IL A CONSTITUÉ UNE COLLECTION D'OBJETS PRODUITS PAR LES AMÉRINDIENS, RÉALISÉ QUATRE FILMS LONGS MÉTRAGES ET SEPT COURTS MÉTRAGES, AINSI QUE DES MILLIERS DE PHOTOGRAPHIES. SON FILM LE PLUS CÉLÈBRE EST « AU PAYS DU SCALP (1931) », QUI ÉVOQUE NOTAMMENT LA RÉDUCTION DES TÊTES HUMAINES CHEZ LES SHUARS (PLUS CONNUS SOUS LE NOM DE JIVAROS). IL A ÉGALEMENT ÉCRIT DE NOMBREUX LIVRES ET ARTICLES CONSACRÉS À L'AMÉRIQUE DU SUD.





DANS LE JEU

LEONARD VAN HOTTEN EST UN HABILE NÉGOCIANT ET UN FIN DIPLOMATE. QUEL QUE SOIT L'ENDROIT, IL EST TOUJOURS BIEN REÇU. LEONARD PIOCHE TOUJOURS AU MOINS DEUX CARTES «RESSOURCE» EN ENTRANT DANS UNE VILLE.



PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE
GIANNI MARTINETTI.



FELICE NAZZARO EST NÉ LE 4 DÉCEMBRE 1881 À MONTEU da Po, DANS LA PROVINCE DE TURIN, AU PIÉMONT ET MORT LE 21 MARS 1940 À TURIN. IL A ÉTÉ SURNOMMÉ LE ROI DE LA VITESSE, OU ENCORE «THE MAN WHO COULD DRIVE TWO MILES A MINUTE». PILOTE AUTOMOBILE ITALIEN S'ÉTANT ILLUSTRÉ AVANT LE PREMIER CONFLIT MONDIAL, MAIS AUSSI EN 1922 À L'ENTAME DE LA QUARANTAÎNE, IL GAGNE LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE SUR FIAT. ENTRÉ COMME SIMPLE APPRENTI MÉCANICIEN CHEZ FIAT, IL TRAVAILLE NOTAMMENT DÈS L'ÂGE DE 14 ANS SUR L'UN DES MOTEURS DES FRÈRES CEIRANO ET DEVIENT LE MÉCANICIEN EMBARQUÉ DE VINCENZO FLORIO AVEC QUI IL PARTICIPE À PLUSIEURS COURSES. IL DEVIENT PILOTE À PART ENTIÈRE ET PREND LE VOLANT LORS DE LA COUPE AUTOMOBILE GORDON BENNETT EN 1905. IL ENGRANGE LES BONS RÉSULTATS AU POINT D'ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME LE MEILLEUR PILOTE MONDIAL DE L'ANNÉE 1907. IL FONDE AVEC SON FRÈRE ADOPTIF LA COMPAGNIE NAZZARO ET C. FABBRICA DI AUTOMOBILI À TURIN.

DURANT LE PREMIER CONFLIT, IL PARTICIPE À L'EFFORT DE GUERRE EN FABRIQUANT DES CAMIONS PROPULSÉS PAR UN MOTEUR ANZANI DE 10 CYLINDRES. DEVANT LE MANQUE DE COMMANDE GOUVERNEMENTALE, IL DOIT FERMER SON USINE EN 1916.

IL MEURT EN 1940, DES SUITES D'UNE LONGUE MALADIE. APRÈS DES FUNÉRAILLES SOLENNELLES ORGANISÉES PAR LA SOCIÉTÉ FIAT, IL SERA ENTERRÉ DANS LE TOMBEAU FAMILIAL, À CÔTÉ DE SON ÉPOUSE, DANS LE CIMETIÈRE DE MONTIGLIO MONFERRATO.



DANS LE JEU

GIANNI MARTINETTI EST UN GÉNIE DE LA MÉCANIQUE. IL AIME QU'UN MOTEUR TOURNE COMME UNE HORLOGE. UNE FOIS PAR TOUR, IL PEUT RÉPARER SA MÉCANIQUE.





PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE **LOUIS CHEVY.**

DEUXIÈME D'UNE FAMILLE DE 7 ENFANTS, **LOUIS CHEVROLET** voit le jour le 25 décembre 1878 à LA CHAUX-DE-FONDS, EN SUISSE, OÙ SON PÈRE TRAVAILLE DANS L'INDUSTRIE HORLOGÈRE. EN 1880, ALORS QUE LA CRISE ÉCONOMIQUE SE TERMINE, SON PÈRE, HORLOGER DE TALENT, RETOURNE TRAVAILLER À BONFOL, SON VILLAGE D'ORIGINE. LA FAMILLE RÉSIDE ALORS À BEURNEVÉSIN, UN VILLAGE VOISIN. EN 1887, LA FAMILLE S'ÉTABLIT À BEAUNE, EN FRANCE. IL DEVIENT MÉCANICIEN SUR VÉLO ET PARTICIPE À DES COMPÉTITIONS CYCLISTES. C'EST À CETTE ÉPOQUE QU'IL RENCONTRE LE MILLIARDAIRE VANDERBILT QUI LUI AURAIT PROPOSÉ DU TRAVAIL AUX USA. IL DÉCIDE MALGRÉ CETTE PROPOSITION DE CONTINUER SON PÉRIPLÉ FRANÇAIS DANS LES USINES AUTOMOBILES DARRACQ À PARIS. LOUIS DÉCIDE FINALEMENT DE PARTIR SUR LE CONTINENT AMÉRICAIN. APRÈS UN PASSAGE AU QUÉBEC, IL ARRIVE EN 1900 AUX ÉTATS-UNIS ET EST ENGAGÉ CHEZ DE DION BOUTON AMERICA À NEW YORK. EN 1905, LOUIS CHEVROLET COMMENCE SA CARRIÈRE CHEZ FIAT. C'EST SOUS CETTE MARQUE QU'IL GAGNE SA 1ÈRE COURSE. L'ANNÉE SUIVANTE, IL BAT LE «RECORD DU MILE» AU VOLANT D'UNE DARRACQ. WILLIAM DURANT, PDG DU GROUPE BUICK REMARQUE SES EXPLOITS ET LUI DONNE LA CHANCE DE PARTICIPER À LA CONCEPTION ET À LA CONDUITE DE LA BUICK BUG. EN 1909, GAGNANT DE NOMBREUSES COURSES, IL EST CLASSÉ 2ÈME MEILLEUR PILOTE DU CHAMPIONNAT AMÉRICAIN. LA CHEVROLET MOTOR COMPANY OF MICHIGAN EST CRÉÉE LE 3 NOVEMBRE 1911. SOUS CETTE ENSEIGNE SORT LA CLASSIC SIX, UNE LUXUEUSE BERLINE DONT L'AMÉRIQUE SE SOUVIENT COMME ÉTANT UNE MERVEILLE D'INNOVATION POUR SON ÉPOQUE. LOUIS PROFITE D'UN VOYAGE EN EUROPE POUR REVENIR SUR LES TRACES DE SON ENFANCE. À SON RETOUR, SUITE À UN DÉSACCORD, IL CÈDE SES PARTS ET SON NOM À SON ASSOCIÉ, WILLIAM DURANT. FIDÈLE À SA DEVISE «NEVER GIVE UP» (N'ABANDONNE JAMAIS), IL CRÉE EN 1914 SOUS SON ÉCURIE FRONTENAC, SA PROPRE VOITURE DE COURSE. INNOVANTE PAR SA PUISSANCE ET PAR SA LÉGÈRETÉ, GRÂCE À L'ALUMINIUM, CETTE VOITURE FIT SA GLOIRE MAIS CAUSA ÉGALEMENT LA MORT DE SON FRÈRE, GASTON, QUI FÛT SACRÉ CHAMPION D'AMÉRIQUE À TITRE POSTHUME. SUITE À LA MORT DE SON FRÈRE, IL SE REMET À SA PASSION POUR LA MÉCANIQUE. EN 1921, IL FONDE, AVEC SON AUTRE FRÈRE ARTHUR, LA «CHEVROLET BROTHERS MANUFACTURING COMPANY», ENTREPRISE DE DÉVELOPPEMENT DE MOTEURS POUR L'AUTOMOBILE ET L'AVIATION. LA CRISE DE 1929 ARRIVANT, LOUIS LAISSE L'ENTREPRISE À SON FRÈRE ET SE FAIT ENGAGER DANS L'USINE CHEVROLET À DETROIT. RONGÉ PAR LA MALADIE ET LES PERTES FAMILIALES, IL S'ÉTEINT LE 6 JUIN 1941 ET EST INHUMÉ AU CIMETIÈRE PUBLIC D'INDIANAPOLIS. C'EST LÀ QUE L'ON PEUT ADMIRER AUJOURD'HUI LE MÉMORIAL RELATANT L'EMPREINTE INDÉLÉBILE D'UN HOMME QUI A MARQUÉ L'HISTOIRE DES ÉTATS-UNIS.



DANS LE JEU

LOUIS CHEVY SAIT TROUVER DES MÉCÈNES IL A BEAUCOUP DE CONNAISSANCE DANS LE MILIEU DE LA COURSE, GRÂCE À SA RÉPUTATION DE «CASSE COU». AUSSI, À CHAQUE TOUR, IL GAGNE 20 F. CELA VA L'AIDER SUR LE PLAN DIPLOMATIQUE, POUR SÛR !



PERSONNALITÉ AYANT CONTRIBUÉ À LA CRÉATION DU PERSONNAGE DE
SIMONE DE FORÊT.



SIMONE LOUISE PINET DE BORDE DES FOREST, généralement dite Simone Louise des Forest ou simplement Simone des Forest, est une pilote automobile française, née le 7 mars 1910 à Royan (Charente-Maritime) et morte le 15 novembre 2004 à Vichy (Allier). Elle est l'une des premières femmes à avoir eu son permis de conduire en France, en 1929, puis participé à des courses automobiles dès 1930. Son nom est aussi à l'origine d'une expression populaire française : « En voiture Simone ! ». Un an après son permis, elle court une première épreuve sportive automobile, la course de côte de La Baraque, près de Clermont-Ferrand. Elle entame ensuite une carrière de pilote automobile professionnelle, bousculant ainsi les préjugés de l'époque, participant à de nombreuses courses automobiles et à des rallyes jusqu'en 1957 sans avoir le moindre accident au cours de sa carrière. En 1931, elle participe à la course Paris-Vichy, pour laquelle sa mère est sa copilote. En 1934, elle concourt au Rallye automobile Monte-Carlo avec son amie Fernande Hustinx au volant d'une Peugeot 301. Parties de Bucarest en Roumanie, les deux femmes rallient la Principauté de Monaco après un voyage de 3 772 km et de nombreuses péripéties, racontées dans un carnet de voyage tenu et illustré par Simone Louise des Forest. Elles remportent la Coupe des Dames. En 1935, au même Rallye Monte-Carlo, associée à Odette Siko elle termine troisième de la Coupe des Dames au volant d'une Triumph (36e au général avec une voiture de faible cylindrée, 1 232 cm³ contre plus de 3 000 cm³ pour les deux premières de la Coupe des Dames). De nouveau associée à Odette Siko en 1937, ainsi qu'à Hellé Nice et Claire Descollas, elle effectue du 19 au 29 mai des essais de vitesse sur l'autodrome de Montlhéry avec les huiles moteur Yacco comme sponsor. Sous l'égide d'Odette Siko, et malgré sans doute l'ambiance tendue due à l'hostilité de Simone des Forest et de Claire Descollas à l'égard d'Hellé Nice, le quatuor bat 25 records du monde, dont certains tiennent encore de nos jours. Pendant la Seconde Guerre mondiale, elle conduit un camion de la Croix-rouge. Par la suite elle participe au championnat de France des routiers, qu'elle termine à la 10e place. Admirée des plus grands - dont, semble-t-il, Fangio lui-même - elle se consacre ultérieurement à l'aviation civile. Elle est aussi l'une des premières femmes à ouvrir une auto-école en 1950, où elle enseigne pendant 25 ans.



DANS LE JEU

SIMONE DE FORÊT AVEC SON ÉQUIPAGE DE SUFFRAGETTES A UNE CAPACITÉ D'ORGANISATION INCROYABLE! DURANT LA PHASE DE BIVOUAC, ELLE GAGNE UNE CARTE SUPPLÉMENTAIRE APRÈS QUE TOUS LES AUTRES JOUEURS ONT CHOISI LEUR CARTE.



HISTOIRE DES SUFFRAGETTES

DURANT LA 1^{ÈRE} GUERRE MONDIALE, LES FEMMES ONT PRIS LA PLACE DES HOMMES, DANS LES CHAMPS ET LES USINES. ELLES ONT NOURRI LA POPULATION ET LES SOLDATS ET PRODUIT LES ARMES ET MUNITIONS. À LA SORTIE DE CETTE QUERRE, ELLES VEULENT GARDER CETTE LIBERTÉ D' ACTIONS ET DE RÉFLEXIONS. ELLES ONT PRIS CONSCIENCE DE LEUR IMPORTANCE, DANS LEUR ENVIRONNEMENT SOCIAL. ELLES SE POLITISENT ET DÉSIRENT OBTENIR LE DROIT DE VOTE AFIN D' AVOIR LEUR MOT À DIRE DANS LA CONCEPTION DE LA SOCIÉTÉ DANS LAQUELLE ELLES ÉVOLUENT.

EN ANGLETERRE, CE COMBAT VA ÊTRE PARTICULIÈREMENT ENAGÉ ET LE MOUVEMENT PREND LE NOM DE « SUFFRAGETTE ». DE PLUS, LA SOCIÉTÉ CHANGE. LES FEMMES S' HABILLENT EN PANTALON ET SE COIFFENT À LA GARÇONNE. ELLES S' ÉMANCIPENT EN ACCÉDANT À DES SPORTS JUSQUE LÀ RÉSERVÉS AUX HOMMES : SPORTS AUTOMOBILES, AVIATION, EXPLORATION. (MARIE MARVINGT, AMÉLIE EARHART ...).

ELLES PASSENT DES BREVETS DE PILOTE, DES PERMIS DE CONDUIRE (SIMONE DES FORÊT), DEVIENNENT CHEFFES D' EXPÉDITION, AVENTURIÈRES, CINÉASTES (ALICE GUY). CE COMBAT PERMETTRA AUX FEMMES ANGLAISES D' OBTENIR LE DROIT DE VOTE EN 1928. LES FEMMES FRANÇAISES NE L' OBTIENDRONT QU' EN 1944. IL FAUDRA ENCORE ATTENDRE LE 13 JUILLET 1965 POUR QUE LA FEMME FRANÇAISE PUISSE OUVRIR UN COMPTE BANCAIRE SEULE, SANS LE CONSENTEMENT DE SON MARI. CE N' EST QU' EN 1970 QUE LA NOTION DE CHEF DE FAMILLE SERA SUPPRIMÉE DU CODE CIVIL EN FRANCE. CES COMBATS NOUS PARAISSENT TOTALEMENT IMPROBABLES ET D' UN AUTRE TEMPS MAIS POURTANT, LA CONDITION DES FEMMES, AVANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE, ÉTAIT LOIN D' ÊTRE IDÉALE. AUJOURD' HUI ENCORE, ALORS QUE LA NOTION DE SALAIRE FÉMININ A ÉTÉ SUPPRIMÉE EN 1945, UNE FEMME EST RÉMUNÉRÉE JUSQU' À 30% DE MOINS QU' UN HOMME, DANS CERTAINES TÂCHES.

THE GREAT RACE, EN INCLUANT UNE ÉQUIPE ENTIÈREMENT FÉMININE, RAPPELLE CETTE HISTOIRE ET AMÈNE À RÉFLÉCHIR SUR LE FAIT QUE L' OBTENTION DES DROITS DES FEMMES À DISPOSER D' ELLES MÊMES N' EST PAS SI LOIN QUE CELA. CE COMBAT A DÉBUTÉ AU 20^{ÈME} SIÈCLE.



Illustrations : François Launay
Publication : François-Gilles Ricard

