

Du moment que l'on me demande de parler mécanique, je me trouverais devant le Pape que cela ne me démonterait pas. Et je me mets à énumérer toutes les pièces ou parties de pièces qui nous ont donné du souci. Et, à chaque fois, Mr Haardt tire de dessous son bureau, la pièce incriminée, et il la donne au chef du service intéressé en le priant de bien vouloir faire le nécessaire pour que cela tienne le coup. J'étais stupéfait, comment avait-il pu connaître tout cela avant que je ne lui en parle??? Simplement parce qu'il avait démonté toute ma voiture et il s'était ainsi rendu compte de ce qui s'était anormalement usé. Quand tout fut terminé il recommanda à chacun de s'activer dans son domaine respectif, puis il me dit que je n'aurai qu'à veiller, dans les différents services à tout soit fait pour le mieux.

Voilà comment fut mise sur pied la première grande expédition à travers le Sahara faite par des véhicules à moteur. J'ai compris ce jour-là, qu'avec des hommes de la trempe de Haardt on pouvait remuer les montagnes. Les années qui suivirent me montrèrent que je ne m'étais pas trompé..

PREMIERE TRAVERSEE TOUGGOURT-TOMBOUCTOU.

Le parcours de l'expédition est fixé dans ses grandes lignes, le point de départ est Touggourt, dans la région comprise entre le HOGGAR et le puits de TIN-ZAOUTEN, région pratiquement encore inexplorée, il faudra se conduire uniquement à la boussole. Pour le ravitaillement, deux groupes sont prévus, le premier composé de trois voitures aura sa base à TOMBOUCTOU, les véhicules seront amenés là par mer, jusqu'à DAKAR et l'essence sera distribuée aux postes de KIDAL et, si possible, TIN-ZAOUTEN. Le 2° groupe sera au départ à Touggourt et approvisionnera les postes de OUARGLA, INIFEL et IN-SALAH. La mission est composée de 4 voitures du type bien connu de chez Citroën. On a simplement supprimé le démarreur, et adjoint une démultiplication au pont arrière ce qui donne six vitesses échelonnées de 3 à 40 kmh. Les voitures de ravitaillement comportent une banquette de deux places, pour le conducteur et le guide, et, à l'arrière une plate forme sur laquelle sont fixés des futs métalliques de 200 litres contenant l'essence. Ces ~~les futs~~ futs sont placés dans les postes pour ravitailler la mission. Deux de ces voitures n'ont que deux futs, le reste du chargement étant constitué par des coffres contenant les pièces détachées, des vivres et des munitions. Le ravitaillement du groupe de Touggourt était, en outre, accompagné d'une voiture du même type que celles de la mission, la protection étant assurée par les mousquetons dont sont munis les conducteurs et par une mitrailleuse d'aviation montée sur l'une des voitures. Les véhicules de la mission ont également une banquette à deux places à l'avant, et comportant un retrait au centre, pour le transport éventuel d'un troisième passager. La plate forme arrière, est composée de deux réservoirs de 150 litres chacun sur lesquels est placée une caisse en aluminium, à compartiments, s'ouvrant à droite comme à gauche et renfermant: vivres, munitions, outillages, pharmacie, pièces de rechange, etc, etc. Une voiture est équipée d'un matériel de cinéma, pour la prise de vue. Enfin, deux réservoirs de 60 litres chacun permettent d'affronter la traversée du TANEZROUFT pendant laquelle on ne rencontre aucun puits. Une tente est attachée à la partie supérieure de la voiture, elle se déploie en quelques instants, elle est complétée par des lits pliants, en duralumin, des sacs de couchage, des couvertures, qui sont nécessaires en raison de la baisse brutale de température dès le coucher du soleil. Les difficultés prévues sont très grandes et très variées, car les voitures devront effectuer 3.000 kilomètres absolument livrées à elles mêmes, sans pouvoir espérer aucune aide quelconque, de qui que ce soit. Les mécaniciens ont été triés sur le volet pour résister aux fatigues de cette longue randonnée et tout le personnel sera soumis à une discipline strictement militaire. Ceci est primordial et on peut dire que c'est la condition peut-être essentielle de la réussite de l'expédition.

Mais, après ces renseignements techniques sur les véhicules, redonnons la parole à Maurice qui sait bien nous raconter des anecdotes, Et songez que 80% au moins de ce que vous lisez n'a jamais été édité étant des souvenirs personnels de PENAUD.

Quelques jours seulement avant le grand départ, Mr Citroën me fait appeler et me dit: Penaud, vous savez que nous vous mis sur pied une expédition assez osée, il faut l'avouer, vous savez mieux que quiconque qu'elles sont les difficultés qui nous attendent. Pour le renom de la marque et pour le prestige de la France il faudrait que nous réussissions. Il y aura des obstacles quasi impossibles, insurmontables, je sais que tous, vous, ferez ce qui est humainement possible de faire pour les vaincre, mais j'aimerais encore plus de certitude et voici ce que je vous propose: si vous arrivez à IN-GUETARA vous aurez une prime de...x...francs, si vous parvenez à joindre TAMANRASSET la prime sera de...x...francs, et si vous joignez le puits de SILET... -"Pardou, Mr Citroën, lui dis-je, mais je crois que nous ne parlons pas le même langage, je m'excuse de vous causer ainsi, mais je refuse catégoriquement votre proposition. Nous sommes salariés dans votre usine au même titre que l'ajusteur ou le tourneur, nous allons toucher notre mois et notre déplacement, j'avoue que le travail ne sera pas le même qu'en atelier, il sera bien plus dur, nous resterons longtemps éloignés des autres, nous aurons à supporter des températures pas toujours clémentes, peut-être aussi d'autres inconvénient bien plus important et certainement nous risquons d'encourir des dangers, mais il me semble que tout cela sera largement compensé par la magnifique aventure que nous allons vivre... Si nous arrivons à bon port à TOMBOUCTOU (je dis si, mais en fait je suis sûr que nous arriverons) donc, si la mission réussit, rien ne vous empêchera, si vous êtes satisfait de donner une gratification à chacun de nous, mais, dans l'immédiat, pas question, nous sommes des ouvriers comme les autres...

--Ce qui suit est en dehors de la connaissance de Maurice: Ce que vous venez de lire peut vous paraître un peu présomptueux, c'est cependant la stricte vérité, Penaud a toujours été contre les petites combines (qu'on appelle aujourd'hui-magouilles-,) surtout s'il y avait de l'argent à la clé, et je puis vous dire que, toute sa vie il a laissé s'envoler des millions de la sorte et que jamais il n'a voulu exploiter sa position ou les relations qu'il a pu avoir par la suite à cause de ses relations. Il a cotoyé des Princes, des ministres, des Présidents, de gros industriels, comme de petits ouvriers, des chefs de tribu en Afrique ou des généraux chinois, en Asie, il a aidé à opérer, avec des moyens de fortune une petite asiatique qui serait morte dans la journée sans l'intervention du docteur de la mission, il a été présenté à Henry FORD (le père) et nous pourrions allonger la liste. Malgré tout, Maurice est toujours resté le "Titi des Batignolles" et du moment qu'il avait suffisamment pour vivre, il n'a jamais cherché à monnayer sa place ou sa notoriété. Il n'a jamais voulu écrire (ou faire écrire sa vie) il a presque toujours refusé des interviews à la télé ou la radio, il a fallu que moi même le prie pour qu'il accepte, dans les dernières années de sa vie, de recevoir la télé régionale. Il a fallu aussi qu'il me considère comme son fils spirituel (il avait perdu le sien très dans un accident de la route alors qu'il n'avait que 12 ans!!) pour que je puisse, après de longues années, raconter sa vie. Et il a voulu faire un papier "timbré" spécifiant que j'étais la seule personne autorisée à publier documents et photos qu'il m'avait donnés.....

Revenons à Maurice et donnons lui la parole, c'est si fleuri. Le 17 décembre 1922 nous partons de Touggourt à 5 heures du matin, nos véhicules sont prêts et toute l'équipe est gonflée à bloc. Les 200 premiers kilomètres sont avariés sans que l'on s'en aperçoive, on se croirait sans la campagne provençale, le soleil brille, la nature est quelque peu brûlée par la canicule, malgré la saison, et nous allons rejoindre OUARGLA très rapidement. Là, nous sommes accueillis par le Commandant DUCLOS, entouré de ses officiers sahariens, des chefs indigènes et de leurs goums. On nous fête, on nous entoure, principalement les indigènes qui ne se lassent pas d'admirer ces droles de chevaux d'acier qui ne sont même pas des chameaux..... Le lendemain, 18 décembre, nos hotes nous accompagnent jusqu'à la GARA-KRIMA,

et nous continuons notre route seuls. La GARA-KRIMA est l'endroit d'où partit la mission FOUREAU-LAMY, avant de s'engager avec un courage exemplaire dans l'immensité du désert quittant aussi avec regret les troupes d'Ouargla qui avaient tenu à les escorter jusque là. FOUREAU, lui aussi, disposait de tout ce qu'il fallait comme renseignements, la mission avait été minutieusement préparée malgré le peu de moyens disponibles. Il avait si bien réglé son itinéraire qu'il fut exact au rendez-vous qu'il avait fixé, en 1898 aux deux autres missions venant de ZINDER et de BANGUI. La rencontre, comme prévue eut lieu sur le Tchad.

Le soir même nous commençons à déguster les "Délices" du désert, alors que les journées sont accablantes, les nuits sont plus que fraîches. Elles sont vraiment froides et nous avons souffert cette nuit-là à HASSI-INIFEL. Nous en repartons le lendemain à l'aube, et toute la journée nous roulons dans des contrées assez inhospitalières, nous ne nous arrêtons qu'à 23 heures, nous venons d'atteindre AIN-GUETTARA. Mais nous avons du traverser les sinistres Gorges du Même nom, où tombèrent, en 1918, deux officiers et sept mécaniciens. Ils allaient à IN-SALLAH en auto pour préparer un raid d'aviation, lorsqu'ils tombèrent dans un gaut-apens, et tout les neufs furent massacrés sur place. Leur tombe sont alignées non loin du poste. Le signal BOUSQUET se trouve aussi à IN-GUETTARA. Nous quittons ce coin le 21 au matin, donc, seulement après quelques heures de repos, et nous filons vers IN-Sallah, en passant par les grandes plaines désertiques du TIDIKELT, région célèbre pour ses mirages, et, vers 17 heures, nous sommes à In-Salah. Toute la population en délire nous acclame, les indigènes sautent et dansent en poussant de hauts cris et des "hou" de joie, cependant que le capitaine de St Martin, qui commande la Cie saharienne du Tidikelt ayant organisé une fête grandiose en notre honneur, chevauchées, luttes, etc, bref, tout ce qui fait partie des fêtes de ces peuplades; des spahis, à cheval viennent à nous au galop de leurs chevaux en tirant des coups de feu en l'air, puis ce sont les méharistes, au pas lent de leurs méharas qui nous font une escorte, nous avançons au pas d'un homme, à peine du 3 kmh. Brusquement toute cette troupe s'anime de tous côtés, les cavaliers passent à quelques centimètres de nos voitures, cela devient proprement infernal. Enfin la fête s'arrête, nous pouvons couper le contact des voitures et aller nous reposer au campement. La veille nous sommes restés 18 heures au volant de nos vaillantes B.2. le jour même nous avons passé par des moments difficiles, aussi tous les hommes prennent un repos mérité. Nous resterons deux jours à IN-SALLAH, nous assisterons à des fêtes, nous ferons un peu de mécanique, et nous nous reposerons, surtout. Il faut songer que, dans les jours à venir il y aura certainement encore des coups durs à surmonter et il est indispensable que le physique soit comme le moral, en excellent état.... Le 24 au matin, à 4 H. nous levons le camp pour une étape de 225 kms qui nous conduira au puits de TADJENOUT. Nous passons par l'admirable défilé de TAKOUM-BARET, puis, après avoir longé la grande barrière que forme le Massif de la TIFEDEST, dressé entre les hautes montagnes du MOUYDIR et du HOGGAR, limite naturelle que franchissent très rarement les pillards venus de Tripolitaine nous apercevons les contreforts du plateau du centre, qui s'élèvent à plus de 2.000 mètres.. A la tombée de la nuit, nous dressons notre camp à TESNOU où nous resterons toute la journée du lendemain, nous ne repartirons que le soir, nous roulerons toute la nuit et nous arriverons dans la journée à ARREM-TIT. Nous sommes reçus par le lieutenant VELA qui commande le poste, il est accompagné de AKHRZMOUK, l'Anémokal du Hoggar. Des fêtes indigènes nous sont offertes, pour nous remercier des cadeaux que nous avons distribués à la population. Nous aurions bien aimé aller nous recueillir sur les tombes du Père de Foucaud et de LAPERINE, à TAMANRASET, seulement à 40 kms de là, mais nous n'en avons pas le temps, il faut continuer notre route, rouler, toujours rouler. Il n'y a pas de temps à perdre car une rude morceau nous attende bientôt!! Dans la nuit du 28, nous atteignons le puits de SILET, c'est le dernier point d'eau avant d'affronter le TANEZROUFT. Nous en profitons pour faire un brin de toilette.

laver tout ce qui en a besoin, faire le plein de nos réservoirs, ceux de réserve et essayer de maintenir le moral. Ce dernier était assez bas, il faut l'avouer. En effet nous savions que, jusqu'à ce jour, tous ceux qui avaient projeté de traverser ce désert en ligne droite comme nous projections de le faire, étaient restés sur le carreau, tous sans exception. Les seuls qui avaient pu joindre TIN-ZAOUATEN, avaient obliqué, au départ de SILET, vers MISSAO, BORDJ-MOKTAR, en prenant bien soin d'éviter cette traversée extrêmement dangereuse. Nous sommes tous, ou presque, assis autour de nos voitures, la mine triste, nous faisons, c'est bien le mot "La Gueule". (Une photo prise ce jour-là à SILET confirme les dires de Maurice). A un moment arrive vers nous le camarade CHAPUIS accompagné du garde du puits, ils venaient de faire une virée à quelques cents mètres de là. En les voyant, sans que jamais je ne sache pourquoi j'ââ pronocé ces paroles, je dis à mes amis, assis près de moi, en parodiant la fameuse boutade très prisée dans l'armée de tous temps:--"Mes petits potes, nous allons bientôt pouvoir partir puisque DHAPUIS nous apporte la clé du Tanezrouft, le voilà.. Je ne sais comment cela de passa, mais cette innocente plaisanterie avait eu le don de nous faire esclaffer de rire, et c'est avec un tout autre esprit que nous prenions (j'allais dire: la route!!) le désert, et vont commencer pour nous des heures difficiles. Cette région est atrocement aride, onhospitalière, sèche, brulée, désolante et désolée, et je crois que tous les adjectifs ne sont pas assez forts pour la dépeindre? Par comble de malheur, le 30 nous essayons une tempête de sable. Mais alors, quelque chose de terrible, je crois bien que c'est la plus formidable que je n'ai jamais vue. Nous avons beau nous couvrir, le sable pénètre partout, les équipements, le ravitaillement, les moteurs, nous mêmes, et je me demande encore 45 ans après, comment nos moteurs ont pu digérer cette sauce-là!! Tant bien que mal, nous arrivons à passer. Le dernier jour de l'année 1922, nous atteignons TIN-ZAOUTEN, à l'extrémité du Tanezrouft, à la porte du Soudan. Quelle ne fut pas notre surprise, en arrivant, de voir des pancartes portant les inscriptions: "3 Place HAARDT" "Avenue Audoin-Dubreuil". Cette dernière partant de Tin-Azaouaten et allant jusqu'à KIDAL, 300kms plus loin! tandis que la Place Haardt se situait devant le fortin qui marque la limite entre le Soudan et le territoire des oasis algériens. C'était la mission de ravitaillement qui avait placé ces flèches!! Nous retrouvons avec un réel plaisir cette équipe dirigée par Mr De CERIS. Il y a aussi le capitaine GUENARD résident de l'Adras des Iforas.

Nous venons de traverser, dans des conditions inimaginables, un désert de 500 kms, nous avons eu la chance de rencontrer le soleil brulant, le vent, le brouillard, la tempête de sable, nous avons roulé sur du sable mou, dans des rocailles, sur des cailloux pointus. Tous les genres d'"Auto-Route" de l'époque là-bas... Nous commençons l'année 1923 à TIN-TOUDATEN, mais d"jà, le pays commence à devenir un ~~peu~~ peu plus civilisé; à peine avons-nous parcouru une vingtaine de kilomètres que nous sentons que quelque chose est changé.. Nous allons monter notre camp à une courte distance de KIDAL. Le lendemain nous entrons à Kidal, véritable petit paradis de verdure. Après ce que nous avons passé!!!! Nous allons enfin avoir de l'eau, de la bonne eau, des dattes, et nous allons profiter de tout cela. Jusque tard le soir, nous allons revoir un peu nos voitures, car nous ne nous sommes pas trop occupés d'elle ces temps-ci..

A partir du 3 janvier, nous roulons dans un paysage où poussent des mimosées épineuses, ces plantes si recherchées par les girafes, et nous ne tardons pas à voir bon nombre de ces majestueux animaux. Hélas, les grandes chasses organisées par les européens, avec des armes à longue portée, ont déjà singulièrement éclairci ces troupeaux et c'est vraiment bien dommage. Ces girafes font souvent 100kms pour venir s'abreuver dans coin, qu'elles savent humidé, puis elles retournent dans leur lieu de paturagé. (---De 1923 à 1990 combien de milliers de bête ont encore péri!!! on n'ose y penser---)

De KIDAL nous allons faire 250 kms pour atteindre BOUREM où nous serons reçus par le premier poste français sur le NIGER. les derniers contreforts de l'Adras des Iforas sont aisément franchis, ils viennent mourrir dans la plaine qui touche le Niger... Et nous voici maintenant en route pour le poste de TABANKOR avec son puits, et nous aurons l'occasion, dans cette verdoyante région de faire quelques tableaux de chasse, notamment des antilopes. Deux anecdotes se rattachent à TABANKOR, je vais vous les raconter:

- "En arrivant au poste, selon notre habitude nous allons nous présenter et serrer la main du chef de poste, à chaque étape cela s'est passé ainsi et le plus normalemment du monde, mais là, pendant que la majorité de notre troupe salue l'adjudant VIEILLOTE, qui commande le puits je vois un de mes mécanos qui s'éclipse en douce et se cache derrière les voitures. Je retrouve ça bizarre et je vais le trouver pour lui demander ce qu'il se passe, pourquoi se cache-t-il de la sorte???

- " Ben, y a un gars, là, qui a voulu m'ouvrir le ventre il y a quelques années... -- 'Qu'est ce que tu racontes, expliques-toi.

-- "C'était à Bordeaux, je faisais mon service militaire, et j'avais fait la connaissance d'une "NANA" et, un soir, j'étais chez elle, et nous enfin tu me comprends? Mais cette "Pépée" était la maitresse d'un gradé, et bientôt il arrive, frappe à la porte, nous ne voulons pas ouvrir, dans l'état où nous nous trouvions!! Il enfonce la porte et le voilà devant nous. Je n'en menais pas large, crois moi, d'autant qu'il saisit une grand couteau de cuisine et qu'il s'avance vers moi me promettant de me mettre les tripes à nu. Je parviens à m'enfuir sans demander mon reste je ne sais d'ailleurs pas trop comment. Et bien!! ce type est là, tu penses que je ne vais pas aller lui serrer la main

Eh bien ca va être gai. Que puis-je faire, nous allons rester toute la nuit là, le poste est très petit, je ne pourrai jamais empêcher les deux gars de se rencontrer... Tant pis, je me décide d'aller parler au chef du poste: -- "Dites donc, mon ami, je suis drolement embêté, il y a un de mes gars qui ne veut pas venir vous saluer, il dit que vous avez voulu le tuer à Bordeaux, alors qu'il faisait son service militaire, il vous avait shipé, sans le savoir, votre maitresse et vous vouliez lui faire un sort!!!! -- 'C'est lui ?? Mais il est fou, qu'il vienne vite, c'est du passé tout ça et il y a belle lurette que je l'ai oublié, qu'il est bête... Et nos amis de tomber dans les bras l'un de l'autre, avec des éclats de rire et de grandes tapes dans le dos..... Mon mécano avait une de ces trouilles!!!!!!

(L'histoire est assez cocasse, mais elle le sera encore plus lorsque je vous aurai raconté ce qui suit:

- Dans les années 66 à 67 environ, alors qu'avec Maurice nous étions chez moi, à l'Hotel de L'Escapade, en train de parler, évidemment de voiture, arrive un monsieur d'un certain age, amputé d'une main et qui se dirige directement vers nous, il tend sa main gauche à Maurice et lui dit: "Bonjour Mr Penaud, je vous surprend peut-être, mais on s'est vu en 1923 en Afrique. Les deux hommes parlent de souvenirs communs, des régions qu'ils ont vues. Il nous apprend qu'il habite sur la Garrigues de Sarriens, réfugié ou rapatrié d'Algérie et qu'il a lu, quelques jours avant, sur le journal, un des articles que j'avais fait paraître sur Maurice et il s'est dit. C'est bien mon homme. On se donne rendez-vous pour quelques jours plus tard, on se reverra, c'est sur..

Le lendemain, Maurice, en me voyant a un sourire jusqu'aux oreilles. ah, Janot, la vie est vraiment belle!! Tu sais qui est le bonhomme qui est venu me voir hier ?????? Toute la nuit j'ai remué mes souvenirs, et j'ai trouvé. C'est DURANDEU, le gars qui ne voulait pas serrer la main à l'adjudant VIEILLOTE.. La vie vous réserve de ces surprises!!! Par la suite, j'ai pu réunir chez moi, un jour, Maurice, Durandeu et Roger PRUD'HOMME. Tous les trois se connaissaient depuis cette première traversée. Est-il besoin de vous dire que, ce jour-là il y a eu des hommes heureux et je ne vous dis pas de quoi ils ont parlé tout le jour.

Après cet intermède, que je devais vous raconter, laissons encore la parole à Maurice..

↳ Voir au dos

Supplément au récit de la page précédente:

Je viens de retrouver des détails sur la personnalité de Durandeu:

"Ne faisant pas partie de l'expédition Citroen, je me demandais à quel titre il était avec eux?? Il faisait partie d'un groupe composé de lui, français, et de trois arabes, ils emmenaient une caravane de 50 chameaux. Il avait les pieds en sang, les fesses meurtries et endolories, des chiffons en guise de cahussures, il était, de son avis même, en piteux état et il lui restait 3 ou 400 kms à parcourir. Dans un tel état cela aurait tenu du miracle. Or, nous ne croyons pas aux miracles, nous embarquons ce brave homme et le laissons à l'arrivée.

Voilà, je pense que cela devaot être dit.

La seconde anecdote va prendre place dans le récit de notre route: Le lendemain matin à 6 heures nous quittons Tabankor, et Vieillote, juste avant notre départ nous signale un "rezzou" (attaque de pillards) est annoncé dans le coin. On l'évalue à une centaine, au moins de Chameaux, mais on ne sait pas exactement où il se trouve. Dans la matinée, après avoir roulé environ deux heures, nous nous arrêtons pour tirer quelques gazelles, il n'y en a pas mal dans le coin. et nous allons en profiter pour utiliser un peu nos mitrailleuses (dans le cas où nous rencontrerions le rezzou) nous otions les housses de nos armes et nous passons quelques chargeurs sur les malheureuses gazelles.

Nous en ramassons 5 ou 6 cela nous dera de bonne viande pour nos repas, et nous savons que nos armes sont prêtes à fonctionner librement. Nous remisons le matériel et continuons notre route. A peine avons-nous fait 500 mètres que nous apercevons, sur notre droite et à près d'un kilomètre, une poussière qui monte, signalant, à coup sur, une troupe en marche. Selon la coutume, dans ces conditions, les deux caravanes se rapprochent et viennent se saluer, nous stoppons et attendons que l'autre troupe vienne vers nous. Va te faire "fiche" on dirait qu'elle s'loigne plus tôt. Bah, si elle ne veut pas venir, filons. Et nous continuons notre chemin. Nous avons su, le soir, que cette troupe était bel et bien le rezzou annoncé, les brigands étaient même en plein sur notre route, mais lorsqu'ils nous ont entendu tirer les gazelles avec nos armes automatiques, ils ont préféré laisser la route libre.

Nous roulons encore un peu et nous apercevons un grand feu de brousse, nous n'y pouvons rien. Et nous allons faire la connaissance, peu après avec les "Cran-cran" ces espèces de graines de plantes qui s'accrochent partout, montent dans les vêtements et vous empoisonnent la vie!!! Le soir à la tombée de la nuit, nous arrivons au bord du fleuve Niger. Après avoir parcouru plus de 3.000 kms dans le désert, avoir été constamment obligés de nous rationner une eau minable, de découvrir, au clair de lune, tout cette masse d'eau qui roule ses reflets argentés, cela nous saoulait vraiment. La population noire des environs était venue très nombreuses pour voir ces montures métalliques qui avaient parcouru tant de chemins. Elles les admiraient nos B.2 à chenilles, les caressaient, les flataient, palpant le radiateur, les roules volant. Nous passons la journée du 5 janvier à BOUREM et nous repartons le soir même pour TOMBOUCTOU. Le 6 nous passons à BAMBA dans la matinée et nous dressons notre camp, le soir, aux abords de Tombouctou.

Une courte parenthèse pour vous dire d'où vient le nom de Tombouctou: Cette gracieuse ville fut fondée vers le 12^e siècle, exactement sur l'emplacement d'un campement de touaregs où, chaque année, ils laissaient une partie de leurs provisions et de leurs richesses à la garde d'une vieille esclave nommée TIMBOUCTOU, -la femme au gros nombril- Voilà d'où vient le nom de cette ville;..

Maurice reprend sa narration: Le 7 nous repartons pour notre dernière étape, nous tenons notre victoire, nous apercevons tout juste les murailles de la ville lorsqu'arrivent, à notre rencontre, le colonel MANGEOT, le Commandant FAUCHE à la tête d'un groupe de magnifiques touaregs. Ils nous escortent jusqu'à Tombouctou. Aux portes même c'est de nouveau la grande liesse, la foule en délire qui nous acclame, il y a de toutes les races: maures, bérabiches, acabes, armas, sonhrai, etc.. etc. Cette masse colorée s'ouvre pour laisser passer la voiture du chef Haardt, mais, à la troisième voiture, c'est de la folie collective, l'invasion. Cette voiture, la R.3 conduite par Prud'homme est assaillie de toutes parts. Un superbe noir, enfant du pays, trône, assis sur la caisse, c'est BABA, boy noir que Mr de Cérès, chef de la Mission du ravitaillement sud'avait emmené avec lui, à Tin Zaouten.. Baba, tout rayonnant, découvrant deux superbes rangées de dents blanches, est, jecrois, le héros du jour. Des grappes de négrillons se pendent à nos véhicules, grimpent dessus, s'agglutinent partout, et je crois que nos moteurs peinent plus là que dans le désert. Qu'importe, c'est une grande fête pour tous, noirs et blancs qui sont fraternellement unis pour célébrer cette belle victoire du courage humain... Vers 11 heures, le chef HAARDT remet le sac de courrier postal transporté par la mission, et dit au colonel MANGEOT:

"Une invention française, la voiture à chenilles Kégresse, vient de prouver au monde qu'il n'y avait plus d'obstacles à la locomotion automobile. Un grand industriel, Mr Citroën a voulu que la preuve soit faite par l'essai de jonction de 2 grandes colonies françaises: l'Algérie et l'Afrique occidentale. En traversant ces 3.200 kms d'immensité désertique, nous avons eu la joie et la fierté de réussir cette jonction tant souhaitée. Modestes précurseurs de cette grande liaison nous espérons voir revivre, maintenant, les anciennes voies des caravanes, les routes commerciales qui, déjà sous Xharlemagne reliaient l'Algérie et le Djerid tunisien avec le Niger... Voilà la conclusions de 21 jours de traversée de ces 3.200 kms....

Nous avons profité de court séjour à Tombouctou pour aller voir la maison où habita ce grand français que fut René CAILLE pendant qu'il vécut ici. Quand on songe à tout ce qu'à du endurer cet homme.. Parvenir, pendant près de deux ans, à se faire passer pour un musulman, Egyptien prisonnier des français, emmené comme esclave au Sénégal, évadé et cherchant à regagner son pays... sans jamais se trahir, car cela aurait été son arrêt de mort. Le seul fait d'écrire de gauche à droite risquait de le faire prendre si on l'avait vu.. Et quand on songe qu'il traversa toute l'Afrique Occidentale à pied (il n'y a que le trajet Djenné-Kabara qu'il fit en pirogue). Combien de kms dans les dunes, les sables les rochers.. Aussi, lorsqu'il entre à Tombouctou, le 20 Avril de l'année 1828, ses pieds en sang laissaient des traces dans la poussière....

Une fois les réceptions terminées, nous sortons de nos coffres des bouteilles d'eau de France, de Paris, que nous avons précieusement conservées pendant tout le trajet, et, tous ensemble, nous avons bu le "Pernod" avec cette bonne eau du pays. Quelle joie pour tous ces gens!! c'est inimaginable et il faut être passés par là pour comprendre actuellement du fait qu'il ne faut que quelques heures en avion pour transporter de l'eau là bas. Mais il faut penser que nous étions en 1923 et que, par les moyens normaux une bouteille d'eau de France aurait mis certainement au moins deux mois pour atteindre ces contrées

Après les fêtes et les réceptions, nous prenons un peu de repos. quelques jours s'écoulaient, lorsqu'un matin, notre chef nous lit le télégramme qu'il vient de recevoir du Ministre de la Guerre, message ainsi conçu: -"Heureux apprendre votre succès. Vous souhaitez égal succès -pour retour qui sera la confirmation éclatante du bon résultat obtenu..

Mes amis, voici où nous en sommes, on voudrait que, pour montrer au monde que la réussite de notre mission n'est pas le fait du hasard que nous refaisons le même chemin pour rentrer, au lieu d'aller nous embarquer à Dakar comme prévu. Qu'en pensez-vous?? Tout d'abord, Maurice que dites-vous de cette nouvelle???" -"Mr Haardt, où allons-nous trouver le carburant nécessaire pour refaire ce chemin?? Nos ravitaillements n'existent plus... -"De ce côté-là, n'avez aucune crainte, nous pourrions disposer des réserves qui avaient été entreposées en vue du raid aérien du Général VILLEMIN, et cette expédition n'a pas réussi, nous avons donc l'autorisation d'utiliser ce ravitaillement. Mais nos véhicules sont-ils en état d'affronter de nouveau cette traversée?? -"Si vous me donnez une semaine pour reviser tout notre matériel, ou tout ira bien... -"D'accord, je vous laisse le temps nécessaire..

Pendant que tous les mécaniciens remettent les voitures en état, nos chefs vont participer à quelques chasses dans les environs, nous allons nous mêmes tirer quelques pièces dans le voisinage... Une fois nos chenilles révisées, nous les menons à BOUREM où nous avons rendez-vous avec nos chasseurs qui avaient opéré à: GAO; ANSONGO et les environs. Le 10 février nous sommes aptes à reprendre la route via MIDAL, le HOGGAR et l'Algérie. Dans la journée nous atteignons le puits de TABANKOR, toujours gardé par les méharistes noirs. Le 11 nous longeons le TILANSI et nous arrivons à Midal, où nous reçoit, avec grand plaisir, le capitaine GUENARD. Le lendemain 12 février, nous quittons Midal, nous roulons toute la journée et ce n'est que dans la soirée que nous atteignons le puits de TIN TOU DATEN.

Le 13, après avoir traversé les plaines herbeuses du SOUDAN, nous roulons toute la journée et ce sera le bivouac à 100kms de KIDAL. Après une nuit de repos, nous reprenons notre route et nous allons souffrir énormément de la chaleur, nous et nos véhicules. Le puits de TIN ZAOUTEN est toujours gardé par un groupe de CHAMBAAS, sous le commandement de l'adjudant COMMERE. Comme nous ne sommes qu'en début d'après midi, nous décidons de nous reposer jusqu'au lendemain, nous ferons un peu de révision. Il faut que tout soit en état avant la traversée du TANZROUFT, et nous nous apercevons que notre réserve de graisse s'est bien amenuisée et il nous en faudrait pourtant, et même plus qu'à la "descente", car avec la grosse chaleur, nos galets chauffent dur et risquent de gripper. Nous décidons de ne rouler plus que de nuit pour la traversée, cela ira mieux et nous pouvons le faire du fait que nos traces sont encore bien visibles, n'ayant pas été effacées par des tempêtes de sable inexistantes ces derniers jours. Le 15 nous quittons TIN ZAOUTEN et nous roulons dans le Tanezrouft. Le 16 nous campons en plein dans le désert. Le 17 notre petit singe Boubou, que nous avions emmené de Tombouctou, meurt. Le 18 nous apercevons les premiers contreforts de la chaîne du HOGGAR.

Avant de quitter le Tanezrouft, il me faut vous conter une anecdote qui s'y rattache:

"Nous étions complètement 'vidés', nous avons roulé pendant 12 heures à travers une série de pistes défoncées, des rochers, des trous, sous une chaleur torride, le vent de sable, etc, Pour compléter le tableau, voilà que nous cassons des lames de ressort. Il nous faudrait réparer afin que la mission puisse continuer sa route le lendemain, mais on n'a pas le courage. Que faire?? CHAPUIS se souvient qu'il a dans son 'barda' une fiole de médicament miracle que lui a donné son ami, CHANON ancien coureur cycliste. Il faut en avaler quelques gouttes sans dépasser la trentaine, et il paraît qu'on oublie toute fatigue. Il le faut, il le faut.. Nous avalons, au "pifomètre" quelque chose comme une quarantaine de gouttes chacun, et nous nous mettons au boulot. Au bout d'un quart d'heure à peine nous nous sentons en pleine forme, comme si on venait de dormir 20 heures. C'est vraiment du tonnerre. A 3h du matin, tout est fini. Nous avons décidé, au début, de réveiller tout le monde à 5 h pour reprendre la route, nous avons donc deux heures de relax devant nous. Nous nous couchons, mais impossible de fermer l'oeil et, de plus on ne peut même pas rester allongés, on fait des bonds on a les nerfs à fleur de peau. Impossible de continuer comme ça.. Nous 'tournon' pendant une heure, rien à faire. Tant pis, je vais prendre une décision, on se lève, on boit un bon café, nous avançons nos montres d'une heure et réveillons nos camarades pour partir. Ce sera moins pénible de rouler que de ne pas trouver le sommeil. Personne ne s'est encore aperçu de l'avance prise par nos montres, personne excepté notre chef, mais il ne dira rien, si ce n'est à moi et une heure plus tard seulement. Et il m'approuvera complètement lorsque je lui donnerai les raisons. Nous roulons tout le jour sans ressentir la moindre fatigue, mais; aussitôt que nous nous arrêtons, nous tombons comme des mouches, et le sol se serait ouvert devant nous qu'on n'aurait pu bouger un doigt. Nous tâchions toujours de résister au maximum pour ne pas entraver la marche de l'expédition, mais il était des moments où nous étions vaincus... Tiens, un jour, à la tombée de la nuit, je chais des roulements dans un panier contenant notre matériel de dépannage je n'en trouvais pas, j'appelle Rabaud qui se trouvait à une dizaine de mètres de moi et je lui demande s'il n'en a pas un dans son 'démenagement', il cherche et plonge dans son panier, la moitié de son corps disparaît on ne voit bientôt plus que ses pieds qui sortent.. Je continue à faire mon boulot, mais au bout d'un moment, je repense à mon ami. Je regarde et je le vois toujours dans la même position, et rien ne bouge. Je commence à m'inquiéter, craignant qu'il n'ait une syncope, je cours vers lui, je le secoue; "Et alors, qu'est ce que tu fous là depuis 10 minutes?? Ben, tu vois, je cherche le roulement, mais il n'y a pas dix minutes, tu rêves.. Je ne rêvais pas, mais Rabaud, complètement exténué s'était endormi la tête dans le panier,

La fatigue l'avait vaincu et il a fallu des années pour lui faire comprendre qu'il s'était bel et bien endormi dans cette position. Il était persuadé que nous le "blaguions" lorsqu'on lui parlait de sa sieste dans le panier...

Le 28 en voyant les montagnes du Hoggar, nous comprenons que nos soucis s'achèvent, nous passons la nuit au puits de SILET, avec l'esprit bien plus serein qu'à l'aller. Vers minuit, nous partons et, à l'aube nous nous arrêtons à ARHEM-TIT. Un peu de repos et à midi nous sommes à Tamanrasset. Je vous ai dit que, depuis quelques jours nous avions des ennuis avec la graisse qui nous manquait. La situation empirait à chaque heure, nous n'avions plus rien et notre chef envisage même, un moment, de faire abattre 4 ou 5 chameaux, pour récupérer la graisse de leur fosse. Mais à la réflexion nous nous apercevons que cela de vaut pas la peine, ce que nous récupérerions ne nous servirait pas à grand chose.. CHAPUIS qui a passé bien quelques mois dans cette région, se souvient avoir vu, à Tamanrasset dans le bâtiment de la T.S.F des boîtes de graisse. Comme ce bâtiment est désaffecté, il y a des chances pour que nous puissions récupérer ces boîtes. Effectivement nous trouvons quelques boîtes pleines, mais lorsque nous les ouvrons, notre joie tombe aussitôt, la graisse s'est durcie à un point tel qu'elle est absolument inutilisable. Chacun ed de nous se torture les méninges, si on n'a pas de graisse, on ne peut plus avancer. Tout ce à quoi nous pensons se révèle inutilisable.. Soudain, je me frappe le front.. chut, les copains, un moment. Je me souviens du beurre de chamelle que nous avons eu plusieurs fois à notre menu, ce beurre est filandreux, un peu comme la graisse recherchée. Je vais essayer? Je récupère des "culs" de bouteilles, et je vais effectuer quelques mélanges de différents dosages beurre de chamelle et graisse solide. Je note les proportions, de chacun de mes mélanges et j'expose ces bouteilles devant un mur en plein soleil: le soir je reprends le tout et je regarde quel est le mélange qui a le plus résisté à la chaleur. J'en trouve deux, mais surtout un qui me paraît champion. Le lendemain je fais tout le mélange et cela donne de bons résultats. J'ai suffisamment de graisse pour emplir tous les graisseurs et il me reste une boîte de réserve pour chaque voiture. (le mélange était si bon que nous sommes arrivés à Paris sans toucher aux boîtes de réserve, et, à l'usine, j'ai demandé au chef chimiste de me donner la composition de cette graisse, il n'y est jamais parvenu!!). Dans la journée du 21 nous allons nous incliner et poser des rubans tricolores sur les tombes du Père de Foucaud et de Laperrine, nos vaillants compatriotes qui ont tant lutté pour notre pays au coeur de ces régions désertiques.. A 5 h du soir, nous repartons de Tamanrasset et nous arrivons de nuit à TIT où nous dressons le camp. Dans la matinée nous reprenons notre route et nous passons la nuit dans une région légèrement montagneuse: TAOURIT. Le 23, sans que rien d'extraordinaire ne vienne déranger notre voyage, nous atteignons TESNOU, aux confins du MOUYDIR. Le 24 février nous passons les dômes du Mouydir, et nous arrivons au puits de TADJEMOUT. Là une grande surprise nous attend, mais combien agréable. Notre patron André CILTROEN, Madame, le Général ESTIENNE et KEGRESSE lui même nous attendaient, ils étaient venus à notre rencontre sans avertir. Ils avaient des véhicules assez spéciaux:

Voitures plus rapides que les nôtres, plus légères, elles ne comportent ni réducteur de vitesses, ni blocage du différentiel, la carrosserie a été conçue pour le transport confortable de passagers, Elles ont 3 sièges en tandem, mais légèrement décalés l'un par rapport à l'autre. La carrosserie, pour être allégée le plus possible, est confectionnée avec des panneaux de contreplaqué de 4 m/m d'épaisseur et entièrement recouverts de simili-cuir imitant la peau de croco. Deux ailes avant et deux ailerons arrière garantissant les passagers qui disposent aussi de deux pare brise en celluloid, une courroie de sécurité maintient les passagers lors de passages difficiles. Sur le marche-pied droit se trouve un coffre à outils, tandis que du côté gauche on trouve une roue de secours. Une tente légère est roulée sur le côté gauche et se développe par deux montants et des câbles.

A l'intérieur de cette tente se trouvent deux lits pliants munis de moustiquaires, ces lits, ainsi que le matériel de couchage et les couvertures sont transportées par la 3^{me} voiture qui s'occupe du ravitaillement. A l'arrière des carrosseries on trouve des coffres dans lesquels il y a tous les accessoires nécessaires aux voyageurs: valises, pharmacie, trousse de toilette, matériel de camping, plats, couverts, etc, etc... Les réservoirs d'essence de ces voitures leur permettent une autonomie de plus de 700 kms, alors que nos chenilles ne dépassent pas 300 kms!!! Nos voitures marchent à 30 kmh, celles-là à 45!!

Pour nous ce fut une grande joie et aussi un grand réconfort que de voir notre patron venir vers nous dans ces régions perdus.. Dans l'après-midi, nous repartions tous. Les voitures du groupe Citroen étaient devant tandis que nous suivions à quelques heures.

Le 25 nous traversons les plaines du TIDIKELT, et, le soir, nous campons à quelques kms d'IN-SALLAH. La nuit était glacée, il nous fallait endurer un vent très très froid. Après les grosses chaleurs que nous avons eu les jours précédents c'était assez dur!! Le 26 au matin, nous remettons nos moteurs en marche et nous sommes bientôt en vue des premières maisons d'IN-SALLAH. Les trois voitures Citroen, qui nous avaient devancés viennent à notre rencontre, puis ce sont les méharistes, les cavaliers, et, enfin toute la population qui nous acclame. Nous pénétrons dans la ville en passant sous un arc de triomphe, et nous allons dans le bordj où nous assistons aux fêtes données en notre honneur, sous un soleil éblouissant. Nous passons le 27 et le 28 à nous reposer et revoir un peu notre matériel, alors que Citroen et son groupe nous quittent le 27.. Le 1^{er} mars nous laissons IN-SALLAH à l'aube, nous traversons les Gorges d'Al-Guetarra dans l'après midi, nous ne tenons pas à nous éterniser dans ce secteur de sinistre mémoire. Dans l'après midi du 2 nous atteignons INFEL; Le 3 bivouac dans les dunes de KHECHABA. Le 4 nous dressons le campement proche de OUARGLA et le 5 nous sommes reçus dans cette ville.. Réception grandiose. Une cérémonie a d'abord lieu devant la colonne élevée à la mémoire de FLATTERS et de ses compagnons, puis, dans l'après-midi Diffa sous la tente du caïd ADDA et fêtes splendides offertes à toute mission. Le 7 un peu avant notre départ nous recevons notre courrier par un avion qui vient de BISKRA et qui est piloté par DUCAS (Par la suite j'ai eu l'occasion de revoir ce pilote à Paris, et il m'a dit que, lors de sa première traversée jusqu'à Tombouctou, il avait pu repérer sa route en suivant nos traces dans le sable qui, visibles d'en haut ressemblaient à des rails de chemin de fer). Dans la soirée c'est l'arrivée triomphale à Touggourt, notre mission est terminée, nous avons parcouru 7.000kms dans le désert, nous avons vaincu le sable, la chaleur, les dunes, les rochers, les pannes, les maladies, la soif, le froid, que sais-je encore.

Et nous regagnons la France, nous goûtons puissamment aux joies de la famille. Mais à peine avons-nous le temps de souffler un peu que nous repartons pour le Maroc pour effectuer des essais avec l'armée, essais de T.S.F. Nous embarquons à Borgeaux sur le "Volubilis". Fernand BILLY est pilote de l'autre voiture. Nous arrivons à Casablanca et nous allons, en collaboration avec l'armée essayer des liaisons radio à longue distance je ne pourrai pas en dire bien long sur les données techniques, tout ce que je sais c'est que pour avoir une bonne 'masse', on employait une grande grille en cuivre que l'on étendait sur le sol même et cela permettait d'opérer avec une courte antenne. Nous partons de Casa, passons à SFI, ESSAOUIRA, AGADIR, de là nous rejoignons le poste de TIZNIT, et, par le grand Atlas nous atteignons TAROUDANT.. Là on nous signale l'arrivée de la dissidence sur 25 kms, il nous faut donner le temps que nous prévoyons pour faire ce parcours, nous pensons que 3/4 d'heure au maximum nous suffiront, et nous partons, le poste ayant averti l'autre situé après la dissidence de l'heure d'arrivée prévue pour nos voitures. En route, Fernand saute une chenille, ce n'est pas grave et nous sommes aptes à nous départir rapidement maintenant et nous continuons de rouler à notre moyenne sans rien rencontrer de fâcheux. Tout est calme et c'est dans la joie que nous arrivons avec seulement 10 minutes de retard sur l'horaire prévu... Avouez que c'est peu!! mais c'est déjà trop, car on a envoyé des cavaliers à notre rencontre. ils étaient partis 3 minutes après l'heure prévue!

Par MARRAKECH et BENGUERIR nous regagnons Casa. Notre deuxième étape nous emmène à MEKNES, FEZ, TAZA et Oran où nous nous embarquons pour la France. Cela n'aura pas été autre chose qu'un intermède pour nous, entre deux missions plus importantes. Vous allez voir que nous allons à nouveau embarquer pour des pays chauds et les déserts, cette fois c'est l'EGYPTE et le désert de LIBYE?..

MISSION EN EGYPTTE AVEC LE PRINCE KEMAL EL DINE.

Je dois tout d'abord vous informer que cette mission n'était pas signée CITROEN. J'avais été prêté (ou louer, je ne sais pas quels étaient leurs arrangements) par André CITROEN au Prince Kemal. Voici toute l'histoire:

En 1874, le Prince (ou peut-être le roi d'Egypte, je ne sais) avait payé les frais d'une mission dirigée par l'explorateur allemand: ROHLFS Gérard. Cette mission avait projeté de joindre l'oasis de KOUFRA, situé dans le désert de Libye, point encore pratiquement jamais atteint par les hommes et leurs chameaux. Au début, tout se passa assez bien, mais vint le moment où ces hommes et leurs montures durent affronter des pluies torrentielles, de vrais déluges, alors qu'ils étaient dans une région réputée par son aridité et sa dure sécheresse. Puis ils ne purent même plus avancer, ils plantèrent leur campement sur place, le mauvais temps leur démollit tout. Alors ils n'eurent d'autres ressources que d'abandonner la mission et retourner au CAIRE, rendre compte de leur échec au Prince. Ils baptisèrent l'endroit où ils avaient du renoncer "REGENFELD" (le chant de la pluie). Mais, avant de retourner, ils enterrèrent une bouteille contenant un document relatant brièvement les péripéties du voyage, ils firent le point très exact de l'endroit: 25° et 10 mètres de latitude et 27° 25 de longitude? Ils mirent en faisceau à l'emplacement de la bouteille des "fantasses", ces espèces de bidons à eau que l'on mettait sur le dos des chameaux. Ils reviennent voir leur bienfaiteur et lui expliquent ce qu'il s'est passé. Où se trouvent les "fantasses" et la bouteille, c'est exactement l'endroit jusqu'où nous sommes allés.

Le fils du Prince, qui était tout jeune à l'époque qui suivit cette expédition ratée, entendit toujours son père parler de cela. Cette fameuse bouteille, et, dans sa petite tête germa un projet: aller chercher un jour la bouteille.... En 1923 il envoie une mission équipée de voitures FORD 'A' (qu'on appelait, en France Ford à pédales) et de 3 chenilles Citroën qu'il a achetées après avoir eu vent de la mission du Sahara. Partie de KHARGA, et en suivant l'itinéraire de ROHLFS pensant retrouver la bouteille. Les véhicules ne sont pas appropriés à cette sortie en ce qui concerne les Ford, et les chenilles sont pilotées par des gars qui n'y comprennent rien. Echec complet.. Le Prince ne désarme pas pour autant, il cherche un nouveau moyen pour parvenir à REGENFELD. IL est fermement décidé à arriver à son but... Un jour, alors qu'il est à Paris, il apprend qu'il y a un homme qui pourrait mener à bien l'entreprise, c'est un mécanicien de Citroën qui était chef de la mécanique lors de la première traversée du Sahara. Il est spécialisé dans les chenilles puisqu'il les conduit depuis leur début. Il demande à Citroën de le lui louer, il obtient l'accord de l'industriel, et convoque Maurice à l'hôtel MIRABEAU dont il occupe tout un étage.

Laissons à Maurice le soin de nous raconter l'entrevue:

- "Le Prince me reçoit dans son salon, et me met au courant de son projet, il me demande ce que j'en pense et si je veux bien diriger la mission dont il fera partie lui-même d'ailleurs. Nous tombons d'accord sur tous les points sauf un, mais de taille. Il me dit qu'il exige que les mécaniciens que j'emmènerai soient tous des allemands, ce sont les seuls en qui il a confiance. Ah, merde alors, tu penses que je ne le suis pas sur ce chemin.. Le Prince devait mesurer pas loin de deux mètres et peser plus de cent kilos, mais je me lève, me plante devant lui et lui dit aussi sec: "Si vous voulez que j'accepte votre proposition je veux emmener des mécanos français, que je connais et en qui j'ai confiance totale. Je suis inflexible à ce sujet. Je garantis le succès de l'opération avec eux... Et;.. il accepte ma demande..

Je vais donc commencer les préparatifs, j'emmène avec moi VILLAUME

et

et TRILLAT deux copains de chez Citroen et six autres que nous recruterons où nous pourrons.

A l'ambassade d'Angleterre, à Paris, non m'autorise à emporter avec moi trois revolvers et des munitions. Tous mes papiers sont en règle. En débarquant au Caire, je vais à la douane, je présente mes papiers, les armes avec leur autorisation mais, à ma grande stupeur on me dit que mes autorisations ne sont pas valables, elles sont juste bonnes pour aller au... petit coin. Comme c'était à l'époque où l'Egypte commençait à remuer, pour son indépendance, chaque occasion d'emmer... les anglais était exploitée à fond. Mais cela ne m'arrangeait pas, j'explique que je vais partir en mission avec le Prince Kemal, on me réponds: - "Oh, rassurez-vous, ce n'est qu'un contre temps. Venez avec nous. On m'emmène dans un petit bureau de quelques mètres carrés, on me fait poliment asseoir et on me prie d'attendre un peu. Il est 10 h on m'a confisqué mes armes, je ne sais pas ce que sont devenus mes équipiers, eux mêmes ne savent pas où je suis, moi je commence à trouver le temps long dans ce petit bureau. Voyons un peu la porte. Malédiction, elle est fermée à clé. Je suis bel et bien prisonnier. II heures, toujours personne, midi, une heure Maurice est seul dans son "Cagibi". J'appelle, en vain. Enfin à 14 heures, la porte s'ouvre, un grand gaillard se présente à moi, il est envoyé par le Prince, il a un sourire jusqu'aux oreilles, moi pas, je le lui dis d'ailleurs. - "Chut, me dit-il, ne dites rien, il faut me suivre chez le Prince. Je m'exécute, et je retrouve toute l'équipe au Palais. Je demande d'abord à manger. J'ai l'estomac dans les talons et la faim est mauvaise conseillère. Et nous nous mettons au travail pour remettre en état les trois chenilles et les trois 'Ford'.

Le 18 janvier, la Mission Penaud, voyage du Prince KEMAL EL DINE, dans le désert de Libye, démarre du Caire. Elle est composée de: S.A le Prince avec 3 ou 4 hommes de sa suite de l'éminent topographe anglais BOLS-d'un docteur en médecine-d'un militaire australien-les 6 mécanos, VILLAUME, TRILLAT et moi. Parmi la suite du Prince, se trouvait un tireur d'élite albanais. C'était le seul homme armé de ma mission. J'ai vu, dans mes nombreux voyages, à la guerre, de bons tireurs mais jamais comme celui-là. A 300 mètres, avec son Lebel, il tirait un bouchon posé sur le goulot d'une bouteille, et, à chaque fois il faisait mouche. La Princesse partit aussi avec nous, mais seulement pour deux ou trois jours tant que nous nous trouvions dans des coins assez civilisés. Au bout de 3 jours une de nos chenilles a son moteur qui rend l'âme, une indigestion de sable. Il faut changer les segments, et je présume que les autres "moulins" doivent aussi avoir des coliques. Comme la Princesse retourne au Caire par le train je décide le Prince à me laisser retourner aussi afin de ramener des segments pour les moteurs. Je vais donc retrouver un garagiste dont je me suis fait l'ami lorsque nous mettions notre matériel en état, je suis certain qu'il me démannera. Effectivement, chance inouïe, il a un tube à segments tout usiné; il n'y a plus qu'à couper. Je fais ma provision et rejoins les copains. Les voitures sont vite en état de rouler. Au bout de quelques jours, nous nous trouvons sur un plateau élevé, et nous cherchons un endroit pour en descendre. D'où que nous essayons, rien. il y a des falaises, des rochers, mais aucun passage praticable. On tourne en rond pendant des heures, et, la journée passe, toute la troupe est sur les nerfs, et le Prince dit alors à Bols: - "Si nous ne pouvons plus sortir de cet impasse, et que je doive y laisser la peau, sachez que j'aurai eu le plaisir, avant, de vous descendre". Brr, drole d'ambiance. On arrivera tout de même à sortir de cette souricière... Le 23 février, après 36 jours de route, Bols déclare qu'avant 6 jours on devrait arriver à Regenfeld. Il calculait, faisait tout le jour le point, alignait des chiffres, recalculait. Nous valons des kilomètres et des kilomètres. Dans les oasis, les indigènes restent admiratifs devant nos véhicules, ils n'en ont jamais vus. Un soir, alors que les calculs de Bols nous situent très proches du but, nous laissons le gros de la troupe monter le campement, et, après l'avoir déchargée, nous partons en éclaireurs avec une seule voiture. Nous

roulons pendant 8 à 10 kms et nous arrivons au bord d'une falaise qui descend à 45°. Nous stoppons. Nous prenons nos jumelles et inspectons le coin. Soudain, à 1 km ou ceux, en contre-bas, au pied d'une autre falaise, nous apercevons quelque chose qui ressemble drolément à nos "fantasses". Un examen plus minutieux nous apporte la certitude que nous touchons au but. Nous bondissons sur notre chenille, mais nous nous ravisons doucement. On pourrait bien descendre mais pas sur de remonter. D'autre part, nous ne pouvons aller retrouver la bouteille sans le Prince. Je décide de retourner au campement, d'aviser le Prince et de revenir le lendemain avec plusieurs voitures, descendre avec l'une etc. C'est ce que nous faisons. Nous laissons deux 'taxis' en haut, nous déroulons un câble de treuil derrière la troisième voiture, et nous embarquons quelques uns dans celle-ci. Et nous nous acheminons doucement vers l'autre falaise. Nous apercevons de petits tas de pierre disposés en forme de flèches, nous les suivons, ils nous mènent dans un endroit découvert où nous voyons des restes de campement des allemands, nous retrouvons des bouteilles vides, des boîtes métalliques, des débris de charbon, toutes choses qui nous confirment que nous sommes arrivés. Et, bientôt, ce sont les 'fantasses'. Nous creusons un peu le sable, et, à moins de 50 centimètres nous découvrons la bouteille et son contenu. Elle ne pèse pas plus lourd qu'une ampoule électrique tant le sable l'a rongée pendant ces 50 années. Le Prince prend connaissance du message, il en met un autre dans une bouteille, et nous profitons, mes mécanos et moi, pour en faire un également. Le Prince, une fois la nouvelle bouteille enterrée, nous fait jurer de ne jamais dévoiler ni venir nous mêmes chercher ces deux bouteilles. Nous étions le 25 février, Bols ne s'était trompé que de 20 mètres au maximum. Et nous retournons au Caire après un voyage de 4.300 kms dans le désert de LIBYE.

Comme la mission est terminée, aussitôt que nous arrivons en pays civilisé, le Prince préfère retourner par le train avec tout notre matériel. Nous n'étions pas dans un bel état, assez sales, débraillés, déchirés même et nous n'avions pas bonne mine. Comme je l'ai dit tout à l'heure, l'Egypte était en plein chambardement et il y avait, à environ 50 kms avant le Caire, un camp de prisonniers politiques. En arrivant dans une gare, alors que je regarde par la fenêtre de mon compartiment je vois des gars dont le regard ne m'inspire pas confiance. Je vais demander ce qu'il se passe et le page du Prince, qui était dans le même compartiment que nous leur avait dit que nous étions des détenus politiques que l'on déplaçait, ils venaient nous voir et à l'occasion, nous donner quelques mauvais coups. L'incident s'arrête là. Nous réembarquons notre matériel et nous nous préparons à terminer notre aventure. Nous préparons notre convoi, au Caire lorsque je suis accosté par deux soldats. L'un me demande si les armes et munitions que son copain porte dans un petit coffret sont les miennes?? Effectivement ce sont les miennes. On me fait signer une décharge et j'avance les mains pour prendre mes armes. Eh là, pas si vite, Maurice, On appelle quatre soldats en armes, baïonnette au canon, ils m'encadrent, les deux premiers qui m'ont accosté suivent aussi et nous dirigeons dans cet accoutrement, vers le bateau. Ma parole, je me croirais à mon enterrement!! Nous montons sur le pont, nous passons devant mes caméras qui se demandent ce qu'il m'arrive. On m'accompagne jusque dans ma cabine, le gars pose le coffret sur le lit, tous s'exhousent des tracas que l'on m'a causés et ils se retirent dignement. Et moi, je reste comme deux ronds de frites, je n'en revenais pas. Mais qu'est-ce qu'on a pu rigoler avec les copains (APRES, BIEN SUR)?

Nous rentrons en France sans encombre, reprenons contact avec les gens civilisés (ou réputés tels) et, bientôt à l'usine nous allons préparer une nouvelle Croisière qui nous fera traverser l'Afrique du nord au sud, d'Oran au Cap. Des mois et des mois de travail pour ces préparatifs, mais la joie d'une nouvelle aventure..

A bientôt la suite ...