

Un médecin dans la Croisière Noire :

Le Docteur Robert BOURGEON *

par Jean MURARD

En me remémorant quelques-unes des figures les plus originales rencontrées au cours de ma carrière, je retrouve avec le plus grand plaisir celle d'un homme extraordinaire, véritablement hors série, le Docteur Robert Bourgeon, qui fit ses études dans l'Ecole de santé militaire coloniale, qui instruisait les recrues à Bordeaux. Cette vocation pouvait aisément être expliquée par son audace, son tempérament ardent, un esprit d'aventure que justifiait sa force musculaire, sa carrure d'athlète et son besoin d'activité physique. D'autres raisons appuyaient cette décision parce que sa famille avait des intérêts en Tunisie et que, par suite, son attention pour l'Afrique avait été éveillée de bonne heure. Si je rappelle le souvenir de Robert Bourgeon c'est qu'il me permet d'ajouter quelques détails inédits, parce qu'inconnus et d'ailleurs pittoresques à l'histoire anecdotique de la III^e République, en rappelant un des grands événements du premier quart de notre siècle ou, du moins, ce qui passa alors pour un événement considérable auquel il fut mêlé.

Ce fut, en effet, une date mémorable que celle où André Citroën conçut pour la première fois l'idée de lancer à travers l'Afrique une caravane automobile. Son but consistait à démontrer la possibilité, grâce à ce nouveau moyen de transport, d'établir une liaison permanente entre l'Algérie et le cœur de l'Afrique et, secondairement, à exploiter le succès en organisant des voyages réguliers bi-hebdomadaires entre Alger et Tombouctou, avec des relais fixes sous forme de bordjs-hôtels à chaque étape. Ceux qui n'ont pas vécu à cette époque, qui n'est pas si ancienne, ne peuvent imaginer quelle curiosité suscita un tel exploit qui ouvrait au monde extérieur une Afrique un peu fermée. Bien qu'un voyage de ce genre soit devenu aujourd'hui bien banal, il est encore plaisant et utile de refaire l'historique de ce qui fut une grande première mondiale.

(*) Communication présentée à la Société Française d'Histoire de la Médecine le 23 janvier 1971.



Le Docteur Robert BOURGEON.

Une première mission exploratrice entreprit d'abord un raid de Touggourt à Tombouctou, à travers le Sahara, le sinistre Hoggar et le célèbre Tanezrouft, le tragique pays de la soif. L'épreuve fut couronnée de succès : la caravane entra à Tombouctou le 7 janvier 1923. Quelques jours après, elle reprenait le chemin du retour par le même itinéraire, sans incidents. Devant ce résultat, Citroën décida d'organiser la Grande Croisière Trans-Afrique, depuis Colomb-Béchar jusqu'aux rivages de l'Est, au moyen de huit autos-chenilles. Ce fut la Croisière Noire à laquelle allait succéder, un an plus tard, une expédition analogue effectuée en Asie, la Croisière Jaune, qui, entraînant avec elle le Père Teilhard de Chardin, se termina en catastrophe par la mort, à Hong-Kong, de son chef, succombant à la suite d'une maladie infectieuse.

André Citroën devait subir l'attrait de cette Afrique, qui a toujours suscité l'intérêt des pionniers et appelé à elle les grands aventuriers, parmi lesquels on peut rappeler le fameux Lebaudy, le petit sucrier, dont le délire onirique avait fait l'empereur du Sahara. Le sort de ce prodigieux Citroën, génie mégalomane, devait le conduire inévitablement, après des réalisations magnifiques, à se perdre dans les excès d'une vie mal conduite et à une chute provoquée par l'absurdité.

L'expédition fut organisée par Georges-Marie Haardt, Directeur général des Usines Citroën, avec la collaboration de son fidèle ami Louis Audouin-Dubreuil. Elle partit à la fin de l'année 1924. Mais, toujours pressé, toujours fuyant en avant, devançant ses propres idées et ses projets, Citroën exploitait déjà en pensée une ligne touristique dont, avant même de connaître le sort de la Croisière, il fixait les images. Il avait même décidé d'en faire l'inauguration le 6 janvier 1925, avec un déploiement fantastique de faste officiel. Malheureusement, les événements échappaient à son contrôle. Le gouvernement, informé d'une certaine agitation qui soulevait les tribus du Sud Marocain, intervint sagement pour interdire cette manifestation trop hâtive.

Robert Bourgeon avait été engagé dans le personnel de la Croisière Noire, on verra pourquoi, comment il s'y conduisit et ce qu'il en pensait. Haardt et Audouin-Dubreuil, dans l'ouvrage où ils ont consigné le rapport détaillé de leur raid (1), n'ont qu'incidemment nommé leur coéquipier pour signaler seulement qu'il avait été remplacé par M. Bergonier, qui n'était pas médecin mais naturaliste et taxidermiste. Bergonier accomplit d'ailleurs un travail considérable. Chargé de constituer une collection zoologique, il put ramener un très grand nombre de pièces, concernant environ 300 mammifères, 800 oiseaux et 15 000 insectes. J'ai cru intéressant de compléter la documentation de leur livre, resté volontairement muet sur Bourgeon, on va savoir pourquoi. Les renseignements que j'apporte proviennent du récit de Robert lui-même et des indications que m'a fournies Mme Bourgeon, que je remercie vivement de sa collaboration. Robert ayant disparu prématurément, je n'ai pas eu le temps d'obtenir de lui des détails plus précis, n'ayant pas eu à ce moment

(1) G.-M. Haardt et L. Audouin-Dubreuil, « La Croisière Noire. Expédition Citroën, Centre-Afrique ». Librairie Plon, 1927.

la pensée que j'aurais un jour l'occasion de publier une relation recueillie d'une oreille trop peu attentive. J'ai recherché des témoins de la Croisière ; j'ai seulement pu retrouver un des membres de l'équipe, M. Maurice Penaud, le chef mécanicien, qui réside actuellement à Paris. Mais, par un scrupule assez curieux, cet homme, interrogé par correspondance, a éludé toute réponse, soit par timidité, soit par crainte de livrer imprudemment quelque confidence dont il pouvait redouter les conséquences imprévisibles. J'en suis donc réduit aux entretiens personnels.

Bourgeon, qui était alors médecin commandant, avait été choisi pour accompagner la Croisière, non seulement pour en devenir le médecin, mais pour bien d'autres motifs. Il avait, en effet, la réputation indiscutée d'être un grand chasseur, habitué à la chasse des grosses bêtes et aux fauves de la brousse. C'est pourquoi on l'avait en même temps chargé d'assumer l'achat des armes, à quoi on ajoutait celui du matériel de campement, ce qui convenait à ce sportif éprouvé, ainsi que des couvertures et même d'une partie de l'intendance. Cet athlète reconnu avait accompli divers exploits, et en particulier s'était signalé en participant d'une manière efficace et avec éclat à la prise du Tabi. Ce nom ne dit à peu près rien aujourd'hui à ceux qui ne sont pas initiés à l'histoire de la conquête africaine. Cette falaise abrupte, située dans la boucle du Niger, dans ce qui fut autrefois notre vieux Soudan français, fut, en octobre 1920, le siège d'un combat difficile et terrible. Au péril de sa vie, Bourgeon contribua activement à la prise de ce repaire pratiquement inaccessible des tribus Habé.

Cependant, sa personnalité impétueuse allait se trouver mal à l'aise et quelque peu déplacée au milieu de collègues si différents.

Je rappellerai rapidement ce que fut la Croisière trans-Afrique. Elle comprenait au total 18 membres, parmi lesquels le peintre Iacovleff, qui était aussi ethnographe, et ayant parcouru une grande partie de l'Orient, était reconnu comme un spécialiste de la Chine et du Japon. Il était chargé de l'iconographie du voyage.

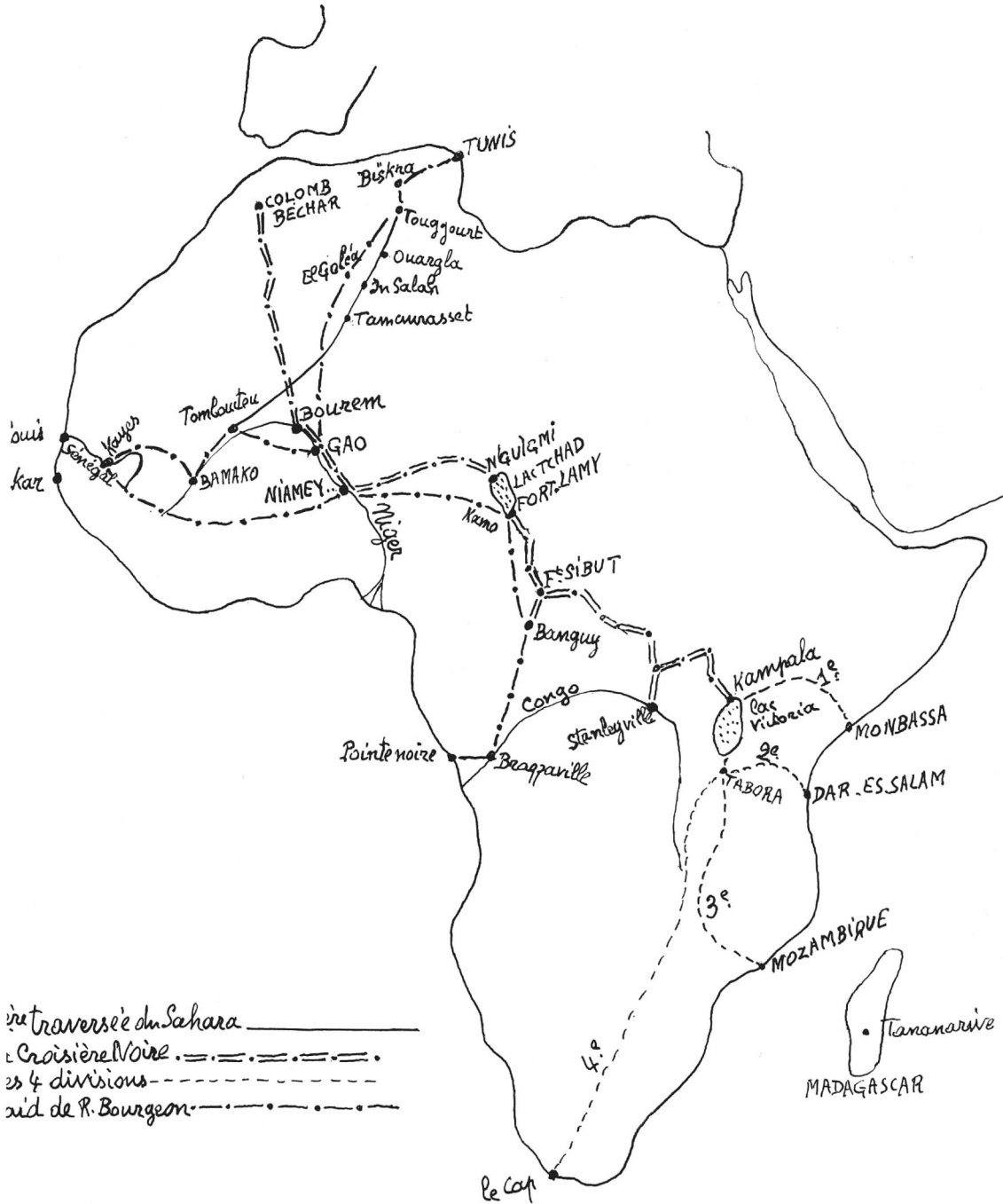
Le rassemblement s'opéra à Colomb-Béchar. J'ai cru utile de joindre à mon récit un schéma cartographique qui n'est qu'une silhouette simplifiée du parcours de la caravane. Le départ fut pris le 28 octobre 1924. En huit grandes étapes, séparées par un temps de repos, elle traversa la colonie du Niger, le pays de Kanem, la région du Tchad, l'Oubanghi-Chari, le Congo Belge, l'Ouganda, puis à Kampala se divisa, le 17 avril 1925, en quatre groupes de deux autos-chenilles qui, se dirigeant chacun par un itinéraire différent, rejoignirent finalement l'île de Madagascar, où ils se regroupèrent à Tananarive pour rentrer en France de concert. Des trois premiers groupes, l'un gagna d'abord le port de Mozambique, le 14 juin, le second Monbassa, le 16 mai, l'autre Dar-es-Salam, le 13 mai, pour traverser l'Océan Indien. Le quatrième effectua un parcours considérable en descendant dans le Sud jusqu'à Capetown, où il s'embarqua pour Madagascar.

Le Docteur Bourgeon n'accomplit que la première partie du voyage. D'abord la première étape qui, pendant 22 jours, se rendit de Colomb-Béchar

à Bourem, sur le Niger, sur le haut de sa boucle (28 octobre - 18 novembre). Après un arrêt de quelques journées, la deuxième étape fut entreprise qui, de Bourem devait gagner N'Guigmi, sur les bords du lac Tchad, en 25 jours. Mais après 4 journées de marche, à Niamey, se produisit l'incident qui allait déterminer Bourgeon à se retirer et quitter brutalement et définitivement ses camarades. A la vérité, j'ignore quelle fut la cause exacte de la rupture, l'étincelle qui provoqua l'explosion finale. Ce que nous savons, c'est que les deux caractères de Robert Bourgeon et du chef de la mission s'opposaient vigoureusement. Sans doute étaient-ils l'un et l'autre dénués de cet esprit de conciliation et d'aménité qui, de l'avis de tous ceux qui ont pris part à des campagnes analogues, est indispensable dans une pareille entreprise, et plus particulièrement de la part du chef. Il faut, en outre, ainsi que je l'ai déjà signalé, tenir compte de la différence de l'état d'esprit qui pouvait séparer un militaire médecin d'un spécialiste de la mécanique, mais je fais là une simple hypothèse. Entre autres points de friction, Bourgeon avait refusé de se prêter à la décision du chef, qui engageait les membres de la mission à porter la barbe, sous le prétexte d'économiser l'eau. Cette idée lui semblait trop archaïque et peu conforme aux mœurs militaires qui déclarent nécessaires la propreté et la netteté corporelles. Les images d'Epinal nous montrent le chef, au matin d'une bataille, se rasant soigneusement le visage sur l'affût d'un canon. Et de fait, en parcourant les photographies de la Croisière, où figure d'ailleurs Bergonier, le successeur de Bourgeon, on peut observer que tous les acteurs sont bien rasés. Cette exigence d'une heure, futile et inutile, qui fut abandonnée, montre bien qu'un accommodement entre les deux hommes était difficile, d'autant plus que notre ami, refusant cette pratique désuète, économisait néanmoins l'eau en utilisant une crème qui évitait le gaspillage du précieux liquide.

C'est à Niamey que Bourgeon, rompant avec la Croisière, partit isolément et par ses propres moyens, soucieux de démontrer ses qualités et sa puissance physiques, narguant toutes les précautions dont s'entourait le convoi, il s'éloigna vers l'Ouest en solitaire et regagna la côte atlantique à Dakar où il arriva un après-midi de décembre, chez des amis que je connais personnellement et qui l'accueillirent avec un peu de surprise mais avec beaucoup de joie. Il avait résolu de s'embarquer dès le lendemain pour rentrer en France, afin d'y faire annuler le congé exceptionnel qu'on lui avait accordé pour la croisière et de reprendre du service au plus vite. Mais son départ dut subir un léger retard par suite de l'incident suivant, qu'il est amusant de raconter car il témoigne de l'indépendance et de l'originalité de Robert Bourgeon.

Les amis qui le recevaient devaient, ce soir-là, assister à un grand gala donné au bénéfice de la Croix-Rouge. Bourgeon ne vit aucun inconvénient à les accompagner, bien que vêtu du costume d'explorateur qu'il portait en croisière, ce que le général commandant la place prit très mal, car le lendemain matin, Bourgeon recevait l'ordre de prendre les arrêts de rigueur pendant 48 heures, pour avoir assisté à une réception officielle et dansé dans une tenue non réglementaire. Servitude militaire sans grandeur !



Il allait bientôt repartir pour cette Afrique qu'il aimait tant, ayant été nommé médecin chef des Chemins de Fer du Congo. Il continuait cependant à suivre exactement et avec beaucoup d'intérêt le cheminement de cette Croisière Noire dont il conservait un souvenir un peu hautain et quelque rancœur. Il faisait en même temps beaucoup de réserves sur sa valeur sportive réelle et portait sur elle un jugement un peu sévère, lui reconnaissant surtout le caractère d'un événement de portée commerciale. Cette opinion, qui ne comportait du reste aucune critique, mais seulement une appréciation personnelle, ne rencontrait pas toujours une approbation unanime. Un jour, bien plus tard, alors qu'il était chef du Service de Santé à Port Archambault (Oubanghi), il fut amené à la soutenir plus vivement par une démonstration spectaculaire. Il voulait démontrer qu'il était capable, lui tout seul, d'accomplir un exploit plus véritable, tout en restant dépourvu des gros moyens dont avaient été favorisés Haardt et Audouin-Dubreuil. Il partit donc dans une vieille Ford et, accompagné seulement d'un boy noir, il entreprit, à travers l'Afrique Occidentale, en partant de Pointe Noire, un long périple qui le conduisit jusqu'à Tunis, en passant par Fort-Lamy, Niamey, Bamako, Gao Touggourt et Biskra, subsistant à l'aide de maigres provisions, se contentant du ravitaillement trouvé sur sa route, souvent au bout de son fusil, parcourant au total 19 000 kilomètres en 36 jours, du 3 novembre au 9 décembre 1933. Pour éviter d'alourdir mon récit de détails géographiques, j'ai indiqué les étapes de ce raid sur le tracé cartographique ci-joint. Je dois cependant signaler que la zone comprise entre Brazzaville et Bangui était réputée comme impraticable, surtout dans le sens Sud-Nord, où il l'abordait. En accomplissant ce parcours, il rééditait, mais dans le sens le plus difficile, un exploit réalisé deux ans auparavant par le Commandant Pichot qui avait d'ailleurs utilisé d'autres moyens moins rudimentaires.

Il avait ainsi parcouru en solitaire le Moyen-Congo, l'Oubanghi, le Tchad, le Cameroun, le Nigeria et la Tunisie, réalisant un raid magnifique, où il prouva ses qualités d'athlète. En effet, voyageant avec une vieille machine, il fut victime de plusieurs accidents mécaniques, qu'il tint à réparer lui-même. C'est ainsi qu'il parvint à remplacer une lame de ressort rompue, accident dont il avait prévu la possibilité en se munissant, au départ, d'une pièce de rechange. Pour cela, il se glissa sous la voiture, la souleva sur son dos et dut la maintenir pendant que le boy mettait en place la lame neuve. Plus loin, une grave avarie de la boîte de vitesses le contraignit à rouler en marche arrière durant plus de 200 kilomètres pour trouver du secours. D'autres difficultés l'obligèrent à alléger le chargement en jetant par dessus bord tout ce qui n'était pas indispensable à sa survie, si bien qu'il arriva au terme de la course sans bagages et vêtu du seul vêtement qu'il portait sur lui.

*
**

Quand vint l'heure de la retraite, il mena désormais la vie d'un sage, apaisé, se consacrant à l'exploitation de la propriété familiale qu'il possédait à Saint-Vallerin, dans les environs de Châlon-sur-Saône, en Basse-Bourgogne, et cultivant avec attention son vignoble, d'ailleurs excellent. Dans ce charmant petit castel j'allais lui rendre visite avec grand plaisir. Il avait aménagé deux petites salles remplies des souvenirs rapportés de sa vie aventureuse. Avec une présentation originale, où des éclairages très étudiés faisaient ressortir, dans une pénombre un peu mystérieuse et dans un décor au fond obscur, des pièces de valeur, il avait groupé, dans l'une, les documents provenant de l'Afrique Noire et recueillis bien avant que la mode ait attiré l'attention sur l'Art nègre ; dans l'autre, les objets ramenés d'Indochine. Quelques-unes des pièces ainsi rassemblées étaient d'une grande beauté et très rares. Il me racontait, de sa voix au timbre grave, par quels procédés il était parvenu à se les procurer ou se les approprier, et parfois au prix d'un grave danger.

En terminant, je voudrais rappeler un trait de son caractère qui le dépeint parfaitement. La première guerre mondiale l'avait trouvé en Afrique. Un de ses frères, Henri, qui servait en qualité de médecin lui aussi, fut tué sur le front français. A cette nouvelle, Robert fit aussitôt des démarches pressantes et vint reprendre la place de son frère, dans le même poste.

