



Musée Minal ■ Héricourt
Du 10 au 25 Novembre 2012

Adolphe KEGRESSE

Héricourt (1879) ■ Croissy-sur-Seine (1943)



C.E. DE HAHN & CO
TZARSKOE SELO.

Exposition réalisée par "Les Ateliers Découvertes"
Avec le soutien de la Ville d'Héricourt
et de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt



Les parents d'Adolphe Kégresse

Adolphe KEGRESSE

Héricourt (1879) ■ Croissy-sur-Seine (1943)



Remerciements :

Que soient remerciées toutes les personnes qui ont permis la réalisation de cette exposition.

Que tous les prêteurs trouvent ici l'expression de notre gratitude.

Un grand merci également à Mme Hélène PONT et à toute sa famille.

Conception graphique, photographies :
ROËSS Céline • Service Culturel, Ville d'Héricourt

Impression :
Burs • Etupes

Héricourt n'a pas oublié le créateur et l'inventeur de génie.



Adolphe Kégresse

La grande aventure des autochenilles

Une exposition réalisée par "Les Ateliers Découvertes"

La jeunesse

Adolphe Kégresse est né le 20 juin 1879 à Héricourt.

La famille Kégreisz a son origine en Allemagne, dans le Bad Wurtemberg, au sud de Stuttgart. La famille s'expatrie en Alsace, puis à Héricourt.

Les parents d'Adolphe sont aisés : son père Gustave est directeur d'une filature Noblot et sa mère, née Sophie Emilie Buchler, tient une boutique de tissus au 12 Grande Rue (aujourd'hui rue du Général de Gaulle).

Adolphe est le dernier né d'une fratrie de 7 enfants, tous nés à Héricourt, dont seulement 4 survécurent : Adèle (1864-1952), Gustave (1866-1908), Sophie (1871-?) et Adolphe (1879-1943).

Très jeune, Adolphe manifeste une passion pour la mécanique, et en particulier pour la mécanique automobile, qui était alors en pleine expansion. Après l'école primaire, il entre à l'Ecole pratique d'industrie des Huisselets à Montbéliard et à 16 ans, il obtient son certificat d'aptitude professionnelle dans l'épreuve pratique d'ajustage et tournage sur métaux.

A sa sortie du service militaire, il est embauché chez Louis Jeanperrin à Glay (Doubs) qui construisait des moteurs. Il est très vite nommé responsable des ateliers.

L'aventure Russe

Rêvant de dépaysement et de mondes nouveaux, il s'expatrie en Russie en 1903. À Saint-Pétersbourg, il obtient un emploi de maître mécanicien aux chemins de fer Russes.

Il est remarqué par le prince Ilov, chef de la chancellerie militaire du Tsar Nicolas II, lorsqu'il réussit à débloquer un aiguillage gelé qui immobilise le train impérial. Quelques jours plus tard, il est engagé comme ingénieur dans les garages impériaux. Au bout de deux ans, en 1905, il est nommé directeur technique de l'ensemble des services automobiles du Tsar.



Dernière photo connue d'Adolphe Kégresse



Propriété d'Adolphe Kégresse à Croissy-sur-Seine

Mais un problème préoccupe Kégresse : dès qu'apparaissent la neige et la glace, les voitures deviennent inutilisables. Il cherche donc un moyen de remédier à ce problème.

Il invente le traîneau automobile, la première voiture à chenilles souples porteuses, qui va devenir plus tard l'autochenille. Il en dépose le brevet le 7 mai 1913.

En 1904, il épouse Hélène Moniakoff. Trois enfants naquirent de cette union : Sonia, Elisabeth et Adolphe.

En 1917, lorsqu'éclate la révolution Russe, il fuit le pays pour la Finlande avec sa famille, puis rentre en France.

La rencontre avec Citroën

Sans argent et sans travail, muni uniquement du brevet de l'autochenille, il fait part de ses difficultés à Georges Schwob, fils du fondateur d'une maison de filature et de tissage d'Héricourt, et qui est aussi président de la Société des engrenages Citroën.

Georges Schwob présente Adolphe à Jacques Hinstin, l'associé d'André Citroën (1878-1935) dans cette entreprise d'engrenages qu'ils ont fondée ensemble en 1913, quai de Javel à Paris.

Hinstin propose à Kégresse d'équiper en autochenille quelques voitures Citroën.

En octobre 1920, ils présentent ces voitures devant André Citroën lui-même.

Ce dernier saisit tout de suite l'importance de l'invention de Kégresse et les partis qu'il pourrait en tirer. En 1920, un brevet est déposé au nom de "Kégresse-Hinstin" pour les autochenilles, et un accord tripartite est signé entre Citroën, Kégresse et Hinstin pour leur exploitation.

Un département "Autochenilles" est créé quai de Javel ; Adolphe Kégresse est nommé directeur technique et peut alors travailler à leur perfectionnement.

Citroën se lance quant à lui dans plusieurs opérations publicitaires de grande envergure pour mettre en valeur les autochenilles. Ces campagnes de promotion auront un retentissement international.



Trajet de la Croisière Jaune

La traversée du Sahara

L'expédition est dirigée par Georges-Marie Haardt (1884-1932) assisté de Louis Audouin-Dubreuil (1887-1960).

L'objectif est d'ouvrir la première route automobile traversant le Sahara.

L'expédition part le 17 décembre 1922 de Touggourt, avec cinq autochenilles de type 10 HP B2, et arrive le 7 janvier 1923 à Tombouctou.

Elle repart le 10 février 1923 de Tombouctou pour revenir le 6 mars 1923 à Touggourt.

Elle a parcouru ainsi environ 7 000 kilomètres à travers le désert.

Cette première traversée du Sahara en automobile a eu un retentissement considérable et international.

Mais Citroën n'a pas voulu en rester là.

La Croisière Noire ou "mission Centre-Afrique"

Le but de cette nouvelle expédition est de traverser toute l'Afrique, de Colomb-Béchar à Tananarive (capitale de Madagascar), alors que là encore aucune route automobile n'est encore conçue.

Mais en plus d'un exploit mécanique et humain, l'expédition devra aussi constituer une véritable exploration scientifique de l'Afrique.

Elle est une nouvelle fois commandée par Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil.

Elle compte également parmi ses membres un cinéaste, Léon Poirier, ainsi qu'un artiste, Alexandre Jacovleff (1887-1938), peintre dessinateur capable de réaliser croquis très rapidement ; avec sa sensibilité, son ironie et son humour, il a rapporté une documentation exceptionnelle sur les expéditions.

La mission part de Colomb-Béchar le 28 octobre 1924 avec huit autochenilles de type P 4T.

Ils arrivent le 15 avril 1925 à Kampala (Ouganda). À partir de là, quatre routes possibles s'offrent à eux. C'est alors que Haardt a l'idée de scinder l'expédition en plusieurs groupes : pourquoi ne pas explorer toutes les routes à la fois ?



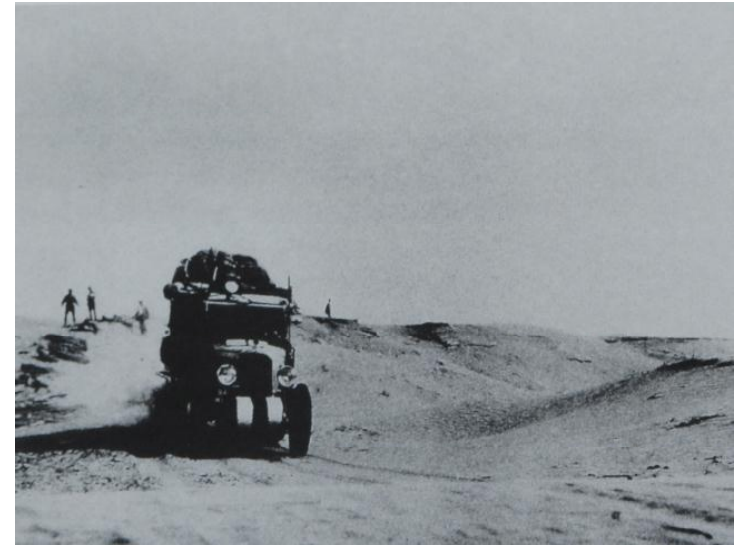
Portrait de Gustave Kégresse, neveu d'Adolphe, par Alexandre Jacovleff

Quatre groupes de deux autochenilles sont créés. Le premier groupe part le 19 avril 1925 pour Mombassa (Kenya) tandis que le reste de l'équipe se rend à Tabora (Tanzanie) où ils se séparent. Le 30 avril, le troisième groupe quitte Tabora pour Beira, à travers le Mozambique. Le 1er mai, c'est le deuxième groupe qui part pour Der-es-Salaam (Tanzanie) et le 3 mai, le quatrième et dernier se dirige vers Le Cap à travers tout le sud de l'Afrique. Le 26 juin 1925, les trois premiers groupes se rejoignent sur l'île de Madagascar et atteignent Tananarive. Le 2 août, ils rentrent triomphalement à Marseille. Le dernier groupe, dont le trajet est beaucoup plus long, n'arrive à Tananarive que le 8 septembre.

Le périple aura duré presque un an et la mission a parcouru environ 20 000 kilomètres. Ce fut un succès considérable.



Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil



La Croisière Noire

La Croisière Jaune ou "mission Centre-Asie"

L'idée de départ était d'ouvrir aux automobiles la Route de la Soie, immortalisée par Marco Polo au 13ème siècle. Comme pour la Croisière Noire, le but est de réaliser une grande expédition technique, humaine et scientifique (Alexandre Jacovleff, le peintre déjà présent lors de la Croisière Noire, fait à nouveau partie du voyage).

Or, le trajet est peu sûr : les troubles politiques en U.R.S.S. obligent Haardt et Citroën à modifier l'itinéraire prévu au départ. L'expédition est divisée en deux groupes. Le premier, le groupe "Pamir", dirigé par Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil, doit partir de Beyrouth avec sept autochenilles légères (six P17 et une P14) en direction de l'Himalaya, tandis que le deuxième groupe, le groupe "Chine" avec à sa tête le lieutenant de vaisseau Victor Point, doit les rejoindre par l'ouest depuis Pékin avec les sept voitures plus lourdes (des P21).

La jonction des deux groupes est prévue à Kachgar (Turkestan chinois).

Le départ a lieu en avril 1931, le 4 pour le groupe "Pamir" et le 6 pour le groupe "Chine".



André Citroën (1878-1935)



André Citroën et sa femme, Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil

Le groupe "Pamir"

Le groupe atteint Kaboul au bout de deux mois. Haardt y apprend que les Ouzbeks se sont soulevés et qu'il ne peut plus passer par l'Afghanistan, comme il l'avait prévu ; il décide alors de tenter de traverser l'Himalaya. Pour pouvoir passer la piste de Ghilghit, le groupe doit abandonner une partie de son matériel, ne conservant que deux autochenilles. Il est scindé en 3 petits groupes qui doivent partir à des intervalles différents, les hommes continuant à pied et à cheval.

Après Astor, la route a disparu sur une centaine de mètres. Les autochenilles sont démontées et transportées à dos d'hommes. Ils atteignent Ghilghit le 4 août 1931.

Le groupe "Chine"

Après la traversée du désert de Gobi, la mission entre dans la province du Sin-Kiang, politiquement instable et qui voit s'affronter musulmans et chinois. À son arrivée à Ouroumtsi, le groupe est fait prisonnier par le gouverneur de la ville, le maréchal King, qui leur réclame leurs autochenilles ainsi que leur poste T.S.F. Victor Point refuse catégoriquement.

Réunion des deux groupes

Haardt part au secours du groupe Chine. Le 8 octobre, il rejoint à Aksou quelques membres de l'équipe de Victor Point qui étaient partis à sa rencontre.

Le 23 octobre, les deux groupes se trouvent réunis à Ouroumtsi. Après l'arrivée de Jacques Salesse et des trois autochenilles envoyées par Citroën pour le maréchal King, ce dernier consent à laisser partir la mission.

Le 30 novembre, aux portes de l'hiver, ils quittent Ouroumtsi pour le voyage de retour vers Pékin.

Le 12 février 1932, épuisée, la mission arrive enfin à Pékin après 315 jours de voyage et plus de 12 000 kilomètres parcourus.

Haardt tombe malade ; il décède le 16 mars 1932. Le 4 avril, l'expédition quitte Saïgon sur le *Félix Rousset* pour rentrer en France.



Gustave et Sophie Kégresse



La famille Kégresse



Adolphe Kégresse en Russie (1903-1917)

Les dernières aventures de l'autochenilles

En 1933, le contre-amiral américain Richard Byrd a voulu tenter de traverser l'Antarctique. Citroën met à sa disposition trois autochenilles. Le projet n'aboutit pas et les trois voitures dorment toujours sous la glace.

En 1934, un ingénieur canadien, Charles Bedaux, a l'idée de traverser les montagnes Rocheuses du Canada : c'est ce qu'on a appelé plus tard la Croisière Blanche. Citroën lui prête cinq autochenilles C4G.

Mal préparée, l'expédition est un échec.

André Citroën décède le 3 juillet 1935 et l'ère des grandes croisières s'éteint avec lui.

Les dernières années d'Adolphe Kégresse

En 1934, Kégresse décide d'explorer de nouvelles possibilités de l'autochenilles ; il la lance dans des compétitions sportives. Après quelques performances, c'est l'échec du Monté Carlo avec une torpédo C6 chenillée.

Retiré dans sa propriété de Croissy-sur-Seine, il peaufine dans son atelier ses dernières inventions, notamment une boîte de vitesses automatique pour les automobiles (système encore appliqué aujourd'hui), un engin antichars guidé à distance (que les allemands utilisèrent pendant la guerre), ou un moteur à vapeur.

Il y décède le 9 février 1943 (il y aura 70 ans en 2013).

Au cours de sa vie, Adolphe Kégresse déposa plus de 200 brevets de toutes sortes, dont une majorité concernait des organes automobiles.