

MUSEE DE L'ABBAYE SAINTE-CROIX

LES SABLES D'OLONNE

DOSSIER DE PRESSE



Deux femmes Mangbetou, 1925 (pastel et craie noire sur papier)
Musée royal de l'Afrique Centrale, Tervuren (Belgique)

ALEXANDRE IACOVLEFF

LES CROISIÈRES CITROËN

(1^{er} décembre 2012 - 10 mars 2013)

COMMUNIQUE DE PRESSE

A l'occasion de la 7^{ème} édition du Vendée Globe, le MASC a décidé de consacrer une exposition à Alexandre Iacovleff, peintre des Croisières Citroën. En écho à cette course mythique qui réunit tous les quatre ans les plus grands navigateurs du monde entier, l'exposition ALEXANDRE IACOVLEFF, LES CROISIERES CITROËN évoque l'extraordinaire traversée en autochenilles de l'Afrique puis de l'Asie au début du XX^{ème} siècle. Ces deux épopées permettront d'autres aventures, qui utiliseront des véhicules et des médias plus perfectionnés. Mais qui oserait encore avec tant de panache, sillonner le Sahara, s'embourber dans les marécages boueux du Mozambique, affronter les inondations du Cachemire, démonter une voiture pièce par pièce pour escalader l'Himalaya, ou subir la rigueur de l'hiver du désert de Gobi ?

En 1924, les explorateurs des missions Citroën traversent le désert de Tanezrouft comme un océan : « droit devant soi, cap sur la rive inconnue (...), juste la boussole et les étoiles (...), avec vent arrière ». Les voitures prennent alors un aspect étonnant. « A n'en pas douter, ce sont des *croiseurs* !... étraves (qui) s'enfoncent dans une mer laiteuse et poursuivent leur *croisière* vers le pays des hommes noirs. ». C'est ainsi que l'expédition Citroën Centre Afrique fut baptisée du nom de la Croisière Noire !¹.

Alexandre Iacovleff, globe-trotter avant l'heure, avec ses œuvres rapportées des Croisières demeure un témoin unique de l'Afrique et de l'Asie des années vingt et trente. Né à Saint-Petersbourg, en 1887, il arrive à Paris en 1919 après avoir séjourné deux ans en Extrême-Orient. L'exposition de ses œuvres en 1920, à la galerie Barbazanges, connaît un grand succès et l'artiste devient rapidement un portraitiste à la mode. Toutefois, il demeure avant tout un peintre voyageur, et un fin observateur qui n'a de cesse de sillonner le monde. De sa vie aventureuse reste aujourd'hui en mémoire sa participation aux deux expéditions lancées par André Citroën. En 1924, la Croisière Noire traverse le Sahara, le Niger, le Tchad et le Congo pour arriver à Madagascar. Puis en 1931, la Croisière Jaune conduit les explorateurs de la Perse jusqu'à la Chine. De ces épopées, Iacovleff rapporte un nombre considérable de dessins, surtout des portraits des membres de l'équipée et des nombreux visages croisés, mais aussi quelques magnifiques paysages venus d'ailleurs. Bien sûr, son style classique, à l'écart du tourbillon des avant-gardes artistiques, privilégie une restitution fidèle, suivant un point de vue ethnographique, de son modèle. Ce qui ne l'empêche pas, par l'extrême élégance de son trait et par un maniement virtuose de la sanguine, du fusain et du pastel, de brosser l'humeur de son époque, tentée alors par un certain retour à l'ordre et par un renouveau de la peinture figurative. Contempler la noblesse du chef Bohémi ou le beau visage de Pou Li Tzian Chian, les hauts palmiers du Mozambique ou les vastes étendues du lac Karakoul, nous plongent indéniablement dans la merveilleuse découverte de terres inconnues saisies pour l'éternité.

L'exposition a pu être réalisée grâce aux mécénats de la compagnie Alain GUENANT SA et de CGI, dans le cadre d'un cycle d'expositions consacré à Citroën et les Arts et proposé en partenariat avec les musées de Cholet et de La Roche-sur-Yon.

Parution du catalogue de l'exposition aux éditions Fage.



Les Sables d'Olonne
Les Herbiers
Cholet
Fontenay-le-Comte
Luçon
Bressuire
La Roche-sur-Yon



GRUPE SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

CGI
FINANCEURS CRÉATIFS



¹ G.M. Haardt, L. Audouin-Dubreuil, *La Croisière Noire*, éditions Plon, 1926.

LE REGARD D'ALEXANDRE IACOVLEFF, ARTISTE VOYAGEUR

Caroline Haardt de la Baume

LA VOLUPTÉ DU DÉPLACEMENT

Pourquoi Alexandre Iacovleff est-il si singulier ? Considéré comme symboliste dans la Russie d'avant la Révolution, africaniste au retour d'Afrique, décorateur-portraitiste entre les deux guerres à Paris, ethnologue à ses heures, parfois orientaliste, cet artiste inclassable, se veut avant tout un voyageur. D'origine russe, Alexandre Iacovleff (Saint Pétersbourg, 1887 - Paris, 1938) est surtout connu pour ses extraordinaires dessins et peintures rapportés des Croisières Noire et Jaune. Sous l'égide du génial André Citroën, ces expéditions scientifiques et culturelles en autochenilles, dirigées par Georges-Marie Haardt et son adjoint Louis Audouin-Dubreuil, à travers l'Afrique en 1924 et l'Asie en 1931, connaissent un immense succès. Les quelques œuvres ici exposées témoignent de l'envie d'Alexandre Iacovleff de découvrir d'autres civilisations et de faire partager ses connaissances. Rien ne pouvait mieux satisfaire son désir de voyager que ces deux missions audacieuses.

Son œuvre est intimement liée à son existence aventureuse, imposée par l'histoire de son pays et choisie par goût. L'homme ne tient pas en place et l'affirme : « J'aime les voyages, la volupté du déplacement, les nouveaux spectacles que l'on s'en va découvrir dans le monde »².

LA CURIOSITÉ DES PAYSAGES ET DES ÊTRES

Alexandre Iacovleff est un homme curieux des autres. Citoyen du monde avant l'heure, l'artiste se sent partout chez lui. Seul Russe parmi les membres français des croisières, il s'adapte à toutes les situations et possède une réelle empathie envers les personnes rencontrées. Exilé sans se plaindre, il tait sa nostalgie de la terre natale, offrant toujours un visage bienveillant à ses interlocuteurs. Son amabilité naturelle et sa simplicité souriante convainquent un sultan noir, un enfant mangbetou tout autant qu'un notable chinois ou une princesse mongole d'accepter la pose.

Cette exposition présente quarante œuvres des Croisières, dont plus de trente sont des portraits. Avec sensibilité et clairvoyance, l'artiste offre ici un panorama des personnes rencontrées lors des deux expéditions africaine et asiatique, et de ses compagnons de route. D'emblée, il évite le pittoresque obséquieux et révèle avec délicatesse la personnalité profonde de chaque modèle. Au Tchad, un des sultans s'exclame devant son portrait : « Il sait donc ce que je pense ? ». A son sens aigu de l'observation s'ajoute un véritable don littéraire. A chaque étape importante du périple, Iacovleff écrit des notes sur le caractère des personnages et la singularité du lieu. L'ensemble sera publié au retour de chacune des expéditions, dans *Dessins et peintures d'Afrique. Croquis et notes de voyage*, et *Dessins et peintures d'Asie. Croquis et notes de voyage*³. Dans chacun de ces luxueux albums, se trouvent également cinquante dessins ou peintures que l'artiste a sélectionnés, en suivant la chronologie des expéditions, et tirés en planches numérotées.

Si les portraits révèlent le caractère du modèle, les paysages semblent aussi posséder une âme, tant Iacovleff s'imprègne du lieu et de son histoire. Ainsi se dresse *Zinder*, ville ocre rose, surgie des sables, ancienne capitale des sultans du Niger. L'agencement des toits-terrasses évoque le passé mouvementé de ce *Birni* (vieille ville), objet de convoitise entre dynasties rivales. Alexandre Iacovleff écrit le 1^{er} décembre 1924 : « Le Birni de Zinder. Groupe de cristaux roses nés du sol rose, formations minéralogiques, cubes dont les plans verticaux ont pris une faible inclinaison vers le centre : ce sont les habitations des Arabes, moulées en terre battue et dont les murs vont en s'épaississant vers la base... »⁴. Ou *Mossouril*, et ses palmiers élancés au bord de l'océan indien... Les explorateurs partis de Colomb-Béchar, neuf mois auparavant, ont traversé le continent africain avec succès. Particulièrement émouvant, ce dessin représente une des dernières visions que garde Alexandre Iacovleff de l'immense Afrique, avant d'embarquer pour Madagascar, étape finale de la Croisière Noire.

² P. Fortuny, « Alexandre Iacovleff en Afrique », *L'art et les Artistes*, mars 1926, n° 65.

³ A. Iacovleff, *Dessins et peintures d'Afrique. Croquis et notes de voyage*. Edité sous la direction de Lucien Vogel, chez Jules Meynial, Paris, 1927 et *Dessins et peintures d'Asie. Croquis et notes de voyage*. Edité sous la direction de Lucien Vogel, chez Jules Meynial, Paris, 1934.

⁴ A. Iacovleff, *Dessins et peintures d'Afrique. Croquis et notes de voyage*. Edité sous la direction de Lucien Vogel, chez Jules Meynial, Paris, 1927.

LES DIFFERENTES TECHNIQUES D'ALEXANDRE IACOVLEFF

Peintre officiel des deux expéditions, Alexandre Iacovleff est chargé par le ministre des Beaux-Arts de « fixer par le pinceau, les mœurs et coutumes indigènes en voie de disparition ». De chaque mission, Alexandre Iacovleff revient avec plus de trois cents dessins, une centaine d'études en couleur, et des dizaines de carnets de croquis zébrés de notes. Grand dessinateur, il réalise ses portraits à la sanguine - matériau qui fera sa gloire -, au fusain, au crayon, à la sépia. Parfois, à l'aide du pastel, il adoucit le trait, notamment pour indiquer les éléments de couleur des tissus. Coloriste subtil et créatif, Alexandre Iacovleff recompose les nuances de sa palette, au gré des voyages, établissant des correspondances entre les êtres et les couleurs. Georges Le Fèvre écrit qu'il invente « un vert palmeraie, un rouge spahi, un bleu minaret »⁵.

Il réserve l'huile au travail d'atelier, car elle est trop lente à sécher. En revanche, aux étapes des expéditions, il prépare sa détrempe ou sa *tempera* (mélange de pigments avec un liant à base de jaune d'œuf) qui sèche rapidement, technique héritée du monde grec antique, et enseignée par son cher maître Dimitri Kardowski à l'Ecole des Beaux-Arts de Saint-Pétersbourg.

En 1926, à Pascal Fortuny, Alexandre Iacovleff confie l'importance du travail à l'atelier : « Entendez par là que je situe au-dessus de tout le travail de concentration à l'atelier. Ce travail, je l'ai repris efficacement, en déployant devant moi les notes prises sur les pistes du sable et du vent, et en en tirant des matériaux pour la réalisation de ces travaux de synthèse qui sont, quel qu'en soit l'objet, le plus haut terme de mon effort »⁶.

LA CROISIÈRE JAUNE, UN DEFI DEMESURE

« L'expédition était de plus grande envergure et plus difficile »⁷. Les innombrables obstacles rencontrés par le groupe Pamir auquel appartient le peintre en aurait découragé plus d'un. Ponctué de catastrophes climatiques (inondations à Srinagar, avalanches de neige du col de Bourzil, températures extrêmes), du démontage des autochenilles, et de la traversée de multiples torrents et d'éboulis de montagne, l'exploit de la Croisière Jaune frappe l'imaginaire. Bien qu'assombrie par la mort de ses deux chefs (G.M. Haardt et V.Point), elle demeure une épopée extraordinaire qui fait toujours rêver... Son objectif est de tracer une route d'échanges économiques, humains et culturels entre l'Orient et l'Occident, sur les traces de la mythique Route de la Soie.

Alexandre Iacovleff a quarante-quatre ans, lorsqu'il s'élançait vers « l'inconnu de ce continent hermétique »⁸ qu'est l'Asie. Réalisées à l'âge de la maturité, les œuvres de la Croisière Jaune peuvent être considérées comme « la synthèse de toutes les recherches antérieures, analyses des types, amples tableaux de la vie et de la nature, vision lumineuse des couleurs transposant la réalité dans une sorte de panorama fantastique »⁹.

Les conditions mêmes du voyage rendent particulièrement malaisée la tâche du peintre. Souvent, il se borne à réaliser quelques esquisses, le bras tendu pour atténuer les cahots de l'automobile. Il dessine des croquis rapides, écrit de brèves indications compréhensibles de lui seul, prend des notes et recueille une documentation qu'il retravaillera longuement dans son atelier parisien, au retour de la mission.

SOUS L'EMOTION DE LA VISION TOUTE FRAÎCHE

Cependant, à certaines haltes où il dispose de plus de temps, il brosse d'étonnants portraits, ou réalise des toiles sur chevalet, « encore dans l'ambiance du sujet, sous l'émotion de la vision toute fraîche »¹⁰. C'est le cas du délicat portrait du fils du redoutable Mir de Hounza, dessiné à Baltit, le coupe-gorge de l'Himalaya (où les explorateurs sont cependant reçus avec tous les égards). Cet enfant prend sagement la pose, ses mains bien à plat sur les genoux, mais son regard, à la fois grave et innocent, interroge l'artiste et semble dire: « Que vais-je devenir ? ». Cette gravité se retrouve chez un adolescent de Kaboul, Chertzéa, dont l'œil scrutateur nous questionne avec une densité encore plus profonde.

Dans certaines œuvres, il instaure une atmosphère si vivante, qu'on a l'impression d'être au cœur de l'endroit. Lorsque l'expédition arrive à Pei Ling Miao, elle s'arrête dans la lamaserie où vivent deux mille

⁵ G. Le Fèvre, *La Croisière Jaune*, éditions Plon, Paris, 1933.

⁶ P. Fortuny, « Alexandre Iacovleff en Afrique », *L'art et les Artistes*, mars 1926, n° 65.

⁷ R. De Beauplan, « La Croisière Jaune, Peintures et dessins d'Alexandre Iacovleff », *L'Illustration*, n° 4709, 3 juin 1933.

⁸ A. Iacovleff *Dessins et peintures d'Asie. Croquis et notes de voyage*, 1934.

⁹ R. Charmet, « La peinture d'Alexandre Iacovleff », catalogue de l'exposition *Alexandre Iacovleff*, Galerie Vendôme, du 23 novembre au 18 décembre 1965, Paris.

¹⁰ A. Iacovleff, *Dessins et peintures d'Asie. Croquis et notes de voyage*, 1934.

moines tibétains dont André Sauvage filme les rites, auxquels les étrangers n'ont généralement pas le droit d'assister. Iacovleff nous fait partager cette vision surprenante de la multitude en imaginant une composition où cinq lamas sont serrés en grappe. Le rouge de leur robe est uniforme, mais la diversité de leurs caractères se lit dans le sourire esquissé, le rire affiché, le froncement de sourcils, la mine renfrognée ou l'air béat.

Dans d'autres lieux, le peintre fait naître d'autres ambiances. Celle, toute en bleu, du souk de Kandahar, où il parvient à faire revivre l'animation de ce grand centre caravanier de l'Afghanistan. Enfin à Misgar, une des étapes les plus spectaculaires de la Croisière Jaune, Iacovleff, attend une quinzaine de jours ses compagnons, et a le temps d'installer son chevalet. Il peint de nombreuses toiles des contreforts de la chaîne du Karakoram surnommée le « toit du monde ». Ici, dans cette tempera étincelante de lumière, l'on sent l'artiste impressionné par la démesure naturelle du cirque montagneux et la brillance des neiges éternelles. Dans ses notes de voyage, il parle du « sentiment de l'espace sans mesure dont les limites n'apparaissaient que pour s'évanouir »¹¹.

¹¹ A. Iacovleff, *Dessins et peintures d'Asie. Croquis et notes de voyage*, 1934.

LES CROISIÈRES CITROËN : MECENAT OU PROMOTION

Jean-François Ruchaud

LA CROISIÈRE NOIRE (OCTOBRE 1924 - JUIN 1925)

Cette première traversée du Sahara fut le préambule de la première grande expédition Citroën, nommée a posteriori : « la Croisière Noire ». L'idée en germe lors d'une réunion au château de Rambouillet entre le président de la République, Gaston Doumergue, André Citroën et Georges-Marie Haardt, où est évoquée la possibilité de relier par voie terrestre le nord de l'Afrique à la possession française la plus éloignée, Madagascar. Un service spécial, le service Afrique, est rapidement créé pour mener cette nouvelle expédition. André Goerger est recruté en janvier 1924 pour en préparer depuis Colomb-Béchar la partie nord africaine.

L'importance scientifique et artistique de cette expédition est prise en compte dès le départ en concertation avec les nombreux commanditaires associés (ministère des Colonies, sous-secrétariat d'Etat à l'armement, muséum national d'histoire naturelle et Société de géographie) et en vue de mieux en rendre compte au retour. Outre la participation de Brull, ingénieur de formation, un médecin taxidermiste, le docteur Bergonier, est engagé. Le cinéaste Léon Poirier est contacté : bien que « gêné par le côté publicitaire de l'entreprise », il accepte avec enthousiasme et s'associe Georges Specht comme opérateur. Un jeune peintre d'origine russe, Alexandre Iacovleff fait aussi partie du voyage. Originaire de Saint-Petersbourg, il a suivi les cours de l'Académie impériale des beaux-arts et reçu une bourse qui lui permit de voyager en Extrême-Orient, en Chine et au Japon principalement. Ne pouvant retourner en Russie lors de la révolution d'Octobre 1917, il s'établit à Paris où il acquit rapidement une renommée qui lui procura une certaine aisance financière. Sans doute les voyages lui manquaient-ils lorsqu'il accepta l'offre de Georges-Marie Haardt d'être le peintre officiel de l'expédition. Pour satisfaire à la mission anthropologique de l'expédition, il lui est demandé de relever « les types » des différentes ethnies rencontrées lors du voyage.

Le 15 octobre 1924, huit voitures sont mises en caisses à Paris. Elles sont d'un nouveau modèle mis au point suite à l'expérience saharienne. Seuls les moteurs (de type B2) sont presque similaires. L'organisation est arrêtée dans ses moindres détails, comme pour une opération militaire. Parmi les membres de l'expédition figurent d'ailleurs d'anciens militaires. Citroën, issu de polytechnique, a été également très proche de l'armée pendant la Grande Guerre, et c'est en collaborant avec l'Etat-major qu'il a construit la grande usine d'obus du quai de Javel. Le ravitaillement, les outils et pièces détachées, les armes et munitions, les médicaments mais aussi les tentes, la literie, la vaisselle et même les machines à écrire ou les smokings blancs pour les chefs font partie des préparatifs. Les bagages sont réalisés sur mesure par Louis Vuitton. Pour assurer le ravitaillement en essence, en eau et en huile sur les longs trajets, il est prévu que des convois rejoignent l'expédition en quatre points différents. Ils assureront également le transport du courrier et certains d'entre eux se joindront à l'expédition pour une partie du trajet.

Le 28 octobre à Colomb-Béchar, après une cérémonie ponctuée de discours, est donné le départ. Le convoi doit affronter peu après la difficile traversée du désert du Tanezrouft. Elle dure dix jours pendant lesquels les véhicules et leurs occupants sont littéralement envahis par la poussière rouge. Chaque nuit, les voitures forment un carré et les hommes veillent tour à tour car la région est peu sûre. C'est lors de cette traversée du désert qui donne aux voitures l'air de vaisseaux tanguant sur la mer, que Poirier a l'idée du nom « Croisière Noire ». C'est ensuite sous cette appellation que cette expédition et la suivante (la Croisière Jaune) restèrent connues. La mission arrive à Bourem, au bord du fleuve Niger, le 18 novembre. Elle peine à trouver un guide pour rejoindre Niamey par le chemin le plus court et ne repart finalement que le 20 octobre. À son arrivée à Niamey, le 24 novembre, elle est accueillie par plus de cent cavaliers touaregs lors d'une grande fête donnée en son honneur par l'administrateur local. Les mécaniciens profitent d'un dépôt de pièces détachées apportées par l'un des convois pour réviser les autochenilles. Après quatre jours consacrés aux réparations et aux réceptions, la mission repart pour Maradi où le sultan, Serki Moussa, l'accueille le 30 novembre. Le 1^{er} décembre, la caravane arrive à Zinder où elle doit s'arrêter plus de dix jours, Iacovleff étant tombé gravement malade. Les chefs en profitent pour rendre visite à Barma Mata, le sultan de Zinder, le 7 décembre. Ils traversent alors un pays de grandes herbes, perdent leur guide et consomment plus d'essence que prévu. Le 14 décembre, ils arrivent à N'Guigmi, sur le lac Tchad, après avoir parcouru 3.930 kilomètres. Pour la première fois le Tchad est ainsi relié à la Méditerranée en automobile. Ils y attendent le ravitaillement en essence (stockée à Fort-Lamy, aujourd'hui N'Djamena) puis contournent les rives du lac Tchad pour atteindre Fort-Lamy le 24 décembre. Haardt, Audouin-Dubreuil, Bergonier, Poirier et Specht s'embarquent sur le *Léon Blot* pour naviguer sur le lac Tchad et y chasser le caïman. Le *Léon Blot* est une canonnière à vapeur qui permit à

l'armée française de vaincre le sultan Rabbah et de donner le Tchad à la France. Ce même bateau transporte les huit autochenilles jusqu'à Fort-Archambault sur l'autre rive du lac. Bangui, atteinte le 11 janvier 1925 sans incidents majeurs mis à part le harcèlement des moustiques, est la dernière ville étape en Afrique équatoriale française. De l'autre côté du fleuve Oubangui, la mission entre dans le Congo belge.

Pendant plus d'un mois, la mission chasse afin de permettre à Bergonier d'augmenter sa collection d'animaux empaillés. La liste des animaux naturalisés et envoyés en France en tout ou en partie est impressionnante : plus de 750 oiseaux, 400 reptiles et batraciens, 200 poissons, 12 000 insectes, sans compter les plus gros animaux (3 éléphants, 5 rhinocéros, 9 buffles, 8 antilopes...). Ils seront partiellement présentés lors de l'exposition organisée au retour de l'expédition au pavillon de Marsan à Paris. Le 1^{er} mars, la mission repart, traverse le fleuve N'Bomou et entre à Bangassou dans la forêt équatoriale belge. Avant d'arriver à Bondo, les autochenilles doivent traverser des marécages ce qui retarde grandement leur progression.

Le 12 mars, la mission fait un crochet par Stanleyville (maintenant Kisangani). Une exposition des œuvres de Iacovleff y est inaugurée le 15 mars, en présence du gouverneur général du Congo belge, Adolphe de Meulemeester. Le 28 mars, c'est l'arrivée à Niangara dans le Haut-Ouélé, le pays des Mangbetou où les femmes portent cette étrange coiffure qui marqua tant les artistes européens au retour de l'expédition. Iacovleff, Poirier et Specht séjournent au village du chef Ekibondo d'où ils rapporteront de nombreux dessins et photos. Puis l'expédition arrive le 10 avril au bord du lac Albert à Kasenyi qu'elle traverse à bord du vapeur *Samuel Baker*.

Il était prévu initialement que la mission oblique alors vers le nord pour rejoindre Addis-Abeba. Mais les troubles en Érythrée incitent Haardt à continuer jusqu'à Madagascar. Il décide de diviser la mission en quatre groupes de deux voitures chacun, qui emprunteront des itinéraires différents jusqu'aux ports de Mombassa, Dar-es-Salam, Mozambique et Le Cap, où ils embarqueront pour Madagascar. Le premier groupe, dirigé par Audouin-Dubreuil, quitte la mission dès le 16 avril, après l'arrivée à Kampala. Les trois groupes restants, arrivés à Tabora le 25 avril, se séparent entre le 26 et le 30 avril.

Le 30 avril, le groupe n° 3 dirigé par Haardt quitte Tabora pour Dodoma par le train afin d'économiser de l'essence. Mais les deux voitures, en partie incendiées par des escarbilles, doivent être remises en état à Dodoma. Après le confort du train, la route du groupe n° 3 n'en paraît que plus difficile, notamment à cause des hautes herbes rendues glissantes par la pluie. Le groupe suit les rives du lac Nyassa en le contournant par l'ouest et en passant par Livingstone, alors capitale de la Rhodésie du nord et proche des chutes Victoria sur le Zambèze. Le 6 juin, après être entrée dans le Mozambique portugais, l'une des autochenilles, celle de Haardt, « Le Scarabée d'or » échappe de peu à un feu de brousse. Le 14 juin, le groupe arrive enfin au bord de l'Océan Indien, à Mozambique, et il embarque le 20 sur le *Maréchal Galliéni*, paquebot postal détourné à la demande des usines Citroën. Le premier groupe, embarqué à Mombassa le 18 mai, est déjà arrivé à Madagascar. Les trois premiers groupes se rassemblent à Majunga, le deuxième port de Madagascar situé sur la cote nord-ouest et arrivent regroupés à Tananarive le 26 juin, où ils sont accueillis en grande pompe. Ils embarquent le samedi 4 juillet sur le *Chambord* en direction de Marseille via Zanzibar, Aden, Djibouti et le canal de Suez. Le dernier groupe, celui de Brull, n'arrivera à Tananarive que le 8 septembre et ralliera Marseille le 25 octobre.

Après plus de 16.000 kilomètres parcourus, la mission s'achève avec succès. À son arrivée à Paris, Haardt prépare de nombreux rapports pour le gouvernement français et les commanditaires de la mission, relatifs à la situation économique des pays traversés, les relations inter-colonies, les voies de communication, la possibilité d'ouvrir des routes aériennes, le tourisme et la chasse. La documentation considérable rapportée, les échantillons de minéraux, les dépouilles d'animaux, les collections d'objets fournissent des sujets d'études au musée d'histoire naturelle pour de nombreuses années.

Sur le plan artistique, 300 dessins, 100 peintures et 8.000 photographies ont été réalisés et sont montrés dans de nombreuses expositions, telle l'exposition personnelle d'Alexandre Iacovleff en mai 1926. Un long métrage sonorisé est réalisé avec l'aide de la Gaumont à partir des prises de vues tournées par Poirier et Specht. La première a lieu dans la grande salle de l'opéra de Paris en présence d'André Citroën, le 2 mars 1926.

Le livre tiré des carnets de route de Haardt et d'Audouin-Dubreuil rencontre un succès considérable. Rien de tel en effet pour faire rêver qu'un récit d'aventures dont le scénario est digne des meilleurs romans mais qui pourtant relate une histoire vraie. Qui sait d'ailleurs si le retentissement de la Croisière Noire n'aurait pas soufflé à Hergé l'idée de *Tintin au Congo*...

LA CROISIÈRE JAUNE (4 AVRIL 1931 - 29 AVRIL 1932)

Une fois l'engouement médiatique retombé, André Citroën sait qu'il ne peut pas s'arrêter là et qu'il doit tenter autre chose, d'encore plus grand, encore plus loin : la route de la soie, un raid Paris-Pékin. Dès l'été 1926, Haardt et Audouin-Dubreuil se plongent dans l'observation des cartes à la recherche d'une nouvelle aventure. L'idée d'un raid au Pôle sud, trop difficile et trop coûteux, est vite abandonnée. Reste alors l'Asie. L'idée initiale est de rallier Pékin en passant par Beyrouth, la Syrie, l'Irak et la Perse puis en remontant vers la mer Caspienne, le Turkestan russe, le Sin-Kiang pour traverser le désert de Gobi jusque vers Pékin. Pour la route du retour, il est envisagé de traverser la Chine jusqu'en Indochine, le Siam, la Birmanie, de traverser le nord de l'Inde pour refaire, après l'Afghanistan, le même trajet qu'à l'aller en sens inverse. Mais la prise du pouvoir en URSS par Joseph Staline en 1929 et la politique de collectivisation des terres, qui provoquent des révoltes paysannes (plus de 1.300 en 1929), remettent en cause ce projet. En décembre 1930, lorsque les autorisations précédemment accordées par l'URSS sont retirées, il est déjà trop tard pour annuler le projet, les préparatifs étant déjà fort avancés. Les premières caravanes sont déjà parties pour mettre en place des dépôts sécurisés d'essence et de ravitaillement. La nécessité de trouver un autre itinéraire les contraint à passer par l'Afghanistan (qui vient de subir une révolution) et de franchir l'Himalaya. Les lourdes berlines type P21 six cylindres pesant plus de six tonnes avec leurs remorques ne pourront jamais franchir les cols du Pamir où il n'existe pas d'autres routes que les chemins muletiers. Il faut donc concevoir d'urgence des véhicules plus légers à partir d'un modèle existant, le type P17 à quatre cylindres.

Pour ne pas être de nouveau confrontés aux problèmes de casse rencontrés lors de la première traversée du Sahara, les prototypes sont soigneusement testés, d'abord dans le grand sud tunisien puis dans les causses des Cévennes près de Meyrueis, avec l'aide du concessionnaire local, le grand garage Malafosse. Afin de pouvoir utiliser le matériel lourd déjà prêt et de se donner plus de chances de réussite, décision est prise de scinder l'expédition en deux parties : le groupe Chine partira de Pékin, rejoint par bateau à partir du port de Tien Tsin pour essayer d'aller le plus loin possible à la rencontre de l'autre groupe. Il sera composé de sept autochenilles type P21 avec moteurs six cylindres C6F et de sept remorques à un essieu, de deux camions berlines (à cabine double) C6F et de deux motos de marques Drech. L'autre groupe, qui partira de Beyrouth, rejoint en bateau depuis Marseille, aura la lourde tâche de franchir l'Himalaya et sera de ce fait appelé groupe Pamir. Il se composera de six autochenilles type P17 à quatre cylindres, d'une autochenille type P14 renforcée pour transporter le matériel de la TSF et de sept remorques. Les deux chefs, Georges-Marie Haardt et Louis Audouin-Dubreuil partiront avec le groupe Pamir, le groupe Chine étant confié au commandement du lieutenant de vaisseau Victor Point qui connaît bien la Chine et a assuré une grande partie des préparatifs, assisté du capitaine de corvette Henri Pecqueur. Au contraire des expéditions précédentes et en vue d'assurer le succès médiatique, les participants extérieurs à ces expéditions ont été choisis avec soin. Qu'on en juge : le révérend père Teilhard de Chardin, jésuite, géologue, paléontologue, spécialiste reconnu de la Chine ; Joseph Hackin, archéologue conservateur du musée Guimet accompagné de son bras droit Jean Carl ; le docteur Maynard Owen Williams représentant la National Geographic Society de Washington ; André Sauvage, réalisateur de films ; Georges Le Fèvre, historien ; André Reymond, naturaliste et enfin Alexandre Jacovleff, peintre désormais reconnu ; sans compter les « savants » chinois imposés par le gouvernement central pour surveiller la mission et qui entrèrent vite en conflit avec le chef de l'expédition.

Le départ est prévu au mois de mars 1931 pour un retour avant l'hiver. Mais rien ne se passera comme prévu : le groupe Pamir partira de Beyrouth le 4 avril 1931 et le groupe Chine de Pékin le 7 avril. Les premières étapes du groupe Pamir se passent plutôt bien mis à part la lenteur des autochenilles. À Damas, l'expédition doit louer deux camionnettes pour pouvoir mieux répartir les charges et soulager les autochenilles. Le groupe va de réceptions en réceptions et ne rencontre pas d'autres difficultés jusqu'à l'arrivée à Srinagar, au Cachemire, que la traversée des fleuves sur des bacs.

Cela se passe moins bien pour le groupe Chine qui doit faire face à une grande hostilité de la part de la population chinoise dès le départ de Pékin. En outre, les autorités soupçonnent les membres de l'équipage d'être des espions à la solde du gouvernement français et redoutent qu'ils profitent de la croisière pour établir une cartographie précise de la région qui pourrait profiter à une armée étrangère. À cette époque, le gouvernement nationaliste de Tchang Kai-chek n'a autorité que sur une petite partie du territoire chinois à partir de Nankin. Tchang Kai-chek doit faire face à l'armée rouge chinoise dans le centre du pays et mène la guerre des plaines à partir de novembre 1930 pour essayer d'encercler les troupes communistes. Les Japonais envahiront la Mandchourie le 19 septembre 1931 et la tension est déjà forte dans cette région contrôlée par un seigneur de la guerre, Zhang Xueliang. Le Sin Kiang, que devra traverser le groupe Chine est sous le contrôle d'un autre seigneur de la guerre, le redoutable maréchal King qui, bien que gouverneur officiel de cette région, a pris son indépendance vis-à-vis du pouvoir

central. Il refuse d'ailleurs la visite des Chinois plus encore que celle des étrangers et doit faire face à des rébellions musulmanes à l'ouest de son territoire. C'est dans ce contexte critique que le groupe Chine doit traverser le nord du pays, en ne comptant que sur l'aide des missions chrétiennes et sur la très bonne préparation effectuée sur place par Victor Point et Pétropavlovsky.

À cela s'ajoutent des écueils techniques dès les premiers kilomètres, les chenilles cassant à répétition malgré les nombreux essais effectués avant le départ suite à une modification de dernière minute. Pour modifier de nouveau les propulseurs, des mécaniciens repartent à Tien Tsin, le port de Pékin, où ils font forger de nouvelles poulies et cherchent de nouvelles bandes de roulement qui doivent arriver de l'usine par le Transsibérien. La mission est arrêtée six jours après le départ, à Kalgan, à seulement une dizaine de kilomètres de Pékin. Le 17 mai, le groupe Chine peut enfin repartir et affronter une première fois la traversée du désert de Gobi. Aux difficultés naturelles, déjà importantes, vient s'ajouter l'insécurité des régions traversées, victimes de pillages et de massacres. Même les missions catholiques, fortifiées, doivent se défendre pour survivre. Heureusement, le groupe est lourdement armé et l'on comprend bien que dans ce contexte les fusils et les mitrailleuses ne sont pas seulement dissuasifs : les hommes doivent ainsi se servir de leurs armes pour sortir d'un village fortifié assiégé par les rebelles musulmans, laissant la garnison à son triste sort. Après être passé sans s'y arrêter au large de Hami assiégée par les rebelles Shantous, le groupe arrive à Tourfan où une mauvaise nouvelle les attend : le maréchal King convoque Victor Point à Ouroumtsi. N'ayant pu obtenir d'autorisation de passage pour sa caravane, il est contraint de s'y rendre, seul tout d'abord. Les autres membres de l'expédition l'y rejoignent après avoir caché leurs armes. Le 19 juillet, ils établissent un camp de base à l'entrée de la ville et démontent en toute hâte des pièces essentielles des autochenilles afin qu'elles ne soient pas réquisitionnées par le maréchal King. Bien qu'ils soient libres de leurs mouvements, ils sont bel et bien prisonniers du maréchal et resteront bloqués plus de quatre mois dans cette ville.

Pendant ce temps, le groupe Pamir est arrivé à Srinagar le 25 juin 1931, sans avoir rencontré de difficultés si ce n'est la chaleur lors de la traversée de l'Afghanistan et la poussière soulevée par les chenilles. Il établit un campement à Moon Camp, un endroit ombragé près d'une rivière à l'orée de la ville, et là prépare la traversée de l'Himalaya, qui va s'avérer plus difficile que prévue. Les Anglais leur interdisent la route principale qu'ils considèrent d'un intérêt stratégique militaire majeur, ce qui les contraint à emprunter la piste muletière des caravanes et à prendre impérativement avec eux leur ravitaillement. Pour ne pas désorganiser le trafic sur la piste, les Anglais limitent également le nombre d'Européens à cinq par caravane, et espacent chaque passage de caravane de huit jours. Pour le groupe Pamir qui se compose de vingt-trois personnes, il faudrait former plus de quatre groupes avec des départs s'échelonnant sur plus d'un mois. En conséquence, Georges-Marie Haardt décide de se séparer d'une partie de l'équipe et de ne garder que deux autochenilles. Les autres sont rapatriés à Paris en passant par Bombay et la voiture TSF reste sur place pour assurer la liaison radio avec le groupe Chine. Trois nouveaux groupes de cinq hommes sont alors formés : le premier est chargé d'aménager la piste qui n'est parfois large que d'un mètre vingt (alors que les voitures sont larges de plus d'une mètre cinquante). Le deuxième le rejoint huit jours après, avec deux autochenilles très allégées, le troisième fermant la marche et établissant les contacts radio. En prévision du départ, il faut engager des porteurs et louer des chevaux et des mules. Les besoins sont tels qu'il est difficile de trouver assez de chevaux en bonne santé. Les charges de chaque porteur sont pesées scrupuleusement pour être équitables et ne pas dépasser trente kilos. La location des porteurs et des mulets coûtent à elle seule plus de 100.000 francs (soit le prix de quatre berlines C4 neuves).

Finalement, le premier groupe quitte Srinagar le 2 juillet, le troisième le 20 juillet. La progression du second groupe comprenant deux autochenilles est très lente du fait de l'étroitesse de la piste qui rend difficile le passage de caravanes venant en sens inverse. De plus, de nombreux virages en épingles à cheveux obligent à faire ripper les véhicules avec des filins pour les faire tourner, sans parler des ponts de corde qui ne sont pas conçus pour supporter le poids des autochenilles qui doivent donc être démontées. Le col du Bourzil, franchi le 28 juillet, est encore recouvert par plus de trois mètres de neige. La saison des pluies approche et le ravitaillement pour les participants et les porteurs est de plus en plus difficile à trouver. Le 4 août, Haardt prend la décision de ne garder qu'une seule des deux voitures (l'autre sera démontée, mise en caisse et renvoyée à Paris) et se sépare à nouveau d'une partie de l'équipe. Les trois groupes se retrouvent finalement à Gilghit, où une partie des membres de la mission doit faire demi-tour pour rentrer à Paris en passant par l'Inde. La dernière voiture continue jusqu'à Misgar où elle est abandonnée sur place. L'expédition, réduite à douze hommes à cheval, continue alors son chemin vers la Chine.

Du côté du groupe Chine, les nouvelles ne sont pas bonnes. Le maréchal King, fin négociateur, ne consent à laisser partir une partie des hommes que contre la promesse de recevoir trois voitures (à roues) et des

postes TSF en échange. Victor Point, le chef de l'expédition, ainsi que le reste de l'équipe sont gardés en otage... Le 5 septembre, une colonne de quatre autochenilles part d'Ouroumtsi à la rencontre du groupe Pamir. Après le passage de la fameuse passe de Toksoum, les envoyés du groupe Chine établissent un campement à Aksou pour attendre les rescapés du groupe Pamir.

Le 8 octobre, la jonction a enfin lieu entre les deux groupes, soigneusement mise en scène pour le tournage du film de la Croisière Jaune. Le 27 octobre, ils rejoignent le reste du groupe Chine à Ouroumtsi et attendent tous ensemble que le maréchal veuille bien leur délivrer un passeport. Les trois voitures, les deux postes de TSF et les pièces détachées demandées finissent par arriver de France via la Sibérie. King accorde le passeport tant attendu et laisse partir ses otages pour Tourfan le 30 novembre, sous la neige. Entre-temps, l'hiver est arrivé et le retour à Pékin sera laborieux. Il a fallu confectionner des sortes de manteaux matelassés pour calfeutrer les capots moteurs. L'eau gèle dans les radiateurs dès que l'on stoppe les moteurs, qui doivent être purgés tous les soirs. La nuit, la température descend jusqu'à moins 28 degrés. Après une nouvelle traversée du désert de Gobi, une dernière épreuve les attend, la traversée du fleuve Jaune sur des bacs artisanaux reliant des berges gelées et glissantes.

Enfin le 12 janvier 1932 arrive le jour tant attendu. Les voitures sont briquées, les uniformes repassés et à 10 heures, le convoi défile devant la légation française et les autorités chinoises de Pékin. Après les festivités, tous les véhicules ainsi qu'une grande partie des membres de l'expédition embarquent sur un cargo japonais à destination de Hanoi, d'où il est prévu que la mission rentre à Paris par la voie terrestre (en passant par l'Indochine, l'Annam, le Siam, l'Inde puis la Perse pour regagner Beyrouth par la même route qu'à l'aller).

Audouin-Dubreuil et Haardt se séparent : Audouin-Dubreuil se rend directement à Haiphong pour préparer la suite de la mission. Haardt, déjà très fatigué du fait d'une pneumonie persistante contractée dans le désert de Gobi, reste encore quelques jours à Pékin, s'arrête à Shanghai, alors victime d'une épidémie de fièvre jaune, puis fait escale à Hong Kong où il arrive très affaibli. Goerger et Point l'y attendent. Le 15 mars 1932, après un dîner officiel, il rentre à l'hôtel de Repulse Bay où il mourra dans la nuit. Le groupe Chine apprend la triste nouvelle le 17 mars à Hanoi. Sur décision d'André Citroën, la mission continue comme prévu en Indochine jusqu'à Saigon où elle attend l'arrivée du paquebot *Félix Roussel* qui rapatriera également la dépouille de Haardt. Le bateau arrive à Marseille le 30 avril, plus de treize mois après le départ du groupe Pamir de ce même port.

BIOGRAPHIE D'ALEXANDRE IACOVLEFF

1887

Naissance d'Alexandre Evguenevitch Iacovleff (parfois orthographié Jacovleff ou Yakovlev) le 25 juin, à Saint-Pétersbourg.

1905

Après des études au Lycée K. Maj de sa ville natale, il entre à l'Académie impériale des beaux-arts de Saint-Pétersbourg dans l'atelier de Dimitri Kardovski, maître réputé qui lui apprend les techniques de la *tempera* ainsi que du dessin à la sanguine et au fusain. Il y rencontre son ami Vassili Ivanovitch Choukhaïeff (1887-1973).

1910-1912

Iacovleff épouse la ballerine Bella Chencheva. Il devient membre de l'Union des artistes russes et du mouvement *Mir Iskousstva* (Le Monde de l'art) dont la revue est fondée par Diaghilev.

1913-1915

Boursier de l'Académie des beaux-arts, il voyage avec son ami Choukhaïeff en Italie, en Espagne, à Majorque et découvre les grands artistes de la Renaissance.

1917-1919

De nouveau boursier, il part en Chine, en Mongolie et au Japon. Il peint la vie quotidienne et s'intéresse aux théâtres chinois et japonais. À cause de la Révolution, il ne retournera plus dans son pays.

1920

Iacovleff s'installe à Paris. L'exposition à la galerie Barbazanges des œuvres de son voyage en Extrême-Orient connaît un vif succès. Il expose également aux Grafton Galleries à Londres. Sa mère et sa sœur ainsi que Vassili et Vera Choukhaïeff, le rejoignent à Paris.

1921

Avec Vassili Choukhaïeff, il expose à la galerie Barbazanges, et participe avec d'autres peintres russes au Salon d'automne ainsi qu'à une exposition d'art russe à la galerie La Boétie.

1922

Sont publiés, aux éditions Lucien Vogel, *Dessins et peintures d'Extrême-Orient* et aux éditions Maurice de Brunhoff, *Le Théâtre chinois* (traduit également en anglais aux éditions John Lane). Il participe au Salon d'automne et expose aux États-Unis à l'Institut des Arts de Détroit (Detroit Institute of Arts) et à l'Institut des Arts de Chicago (Art Institute of Chicago).

1924-1925

Iacovleff est nommé peintre officiel de l'expédition Citroën Centre-Afrique (la Croisière Noire) qui traverse le continent africain de l'Algérie à Madagascar. De ce voyage, il rapporte plus de trois cents dessins, ainsi que des croquis et des toiles de petit format. De retour à Paris, il réalise, d'après les notes et esquisses de l'expédition, des toiles de grand format, dans son atelier situé 10 rue Say, dans le 9^e arrondissement. En 1924, avec Choukhaïeff, il envoie des œuvres à une exposition d'art russe au *Grand Central Palace* de New York. Il est également présent au Salon d'automne de 1925.

1926

Il est décoré de la Légion d'honneur pour sa participation à la Croisière Noire. Du 7 mai au 23 mai, se tient à la galerie Charpentier, l'exposition de ses peintures et dessins africains, qui remporte un triomphe sans précédent. Elle s'intitule *Alexandre Iacovleff. Peintre attaché à l'expédition Citroën Centre-Afrique. 2^e mission Haardt / Audouin-Dubreuil. Exposition de peintures et dessins*. Y figurent deux cent vingt-huit œuvres (peintures n° 1 à 88 ; dessins n° 89 à 228).

En novembre s'ouvre au pavillon de Marsan, au Louvre, l'exposition de la Croisière Noire. Elle présente les documents rassemblés par l'expédition Citroën Centre-Afrique : des spécimens de la faune et de la flore collectés pour le muséum d'Histoire naturelle, des collections de bijoux, d'objets et d'armes, le film de Léon Poirier, des œuvres d'Alexandre Iacovleff, des photographies, et l'autochenille « Le Scarabée d'or » du chef Georges-Marie Haardt. En raison de son succès, cette exposition est prolongée de deux mois supplémentaires jusqu'en février 1927.

1927

Iacovleff expose ses œuvres africaines au Cercle artistique et littéraire de Bruxelles. Son luxueux album *Dessins et peintures d'Afrique. Croquis et notes de voyage exécutés au cours de l'expédition Citroën Centre Afrique. Deuxième mission Haardt / Audouin-Dubreuil* est édité sous la direction de Lucien Vogel, chez Jules Meynial. Paraît également, aux Éditions Plon, *La Croisière Noire* de G. M. Haardt et L. Audouin-Dubreuil.

1928

De Capri, il étudie les fresques de Pompéi et réalise plusieurs œuvres d'inspiration mythologique. Il voyage en compagnie d'Henri de Rothschild en Éthiopie. Il participe à une exposition d'art russe au palais des beaux-arts de Bruxelles.

1929-1930

Il présente une exposition aux galeries d'art Kodak à Bruxelles, et deux expositions à la galerie parisienne La Renaissance, dont la dernière, en 1930, a pour thème les séjours méditerranéens à Capri, Tunis et Calvi.

1931-1932

De nouveau, Iacovleff est nommé peintre officiel de l'expédition Citroën Centre-Asie (la Croisière Jaune) qui parcourt l'Asie du Liban à la Chine. De retour à Paris, en juin 1932, s'ouvre au Palais des expositions Citroën une rétrospective consacrée aux trois expéditions Citroën de 1923 à 1932. Une place prépondérante est accordée à la Croisière Jaune et à ses documents, peintures, objets d'art, collections zoologiques et minéralogiques. Après cette exposition, Alexandre Iacovleff poursuit son travail d'atelier pour présenter des tableaux de format plus important à la galerie Charpentier.

1933

Du 16 mai au 4 juin, est montée à la galerie Charpentier une exposition de ses peintures et dessins asiatiques, intitulée *Alexandre Iacovleff. Peintre attaché à l'expédition Citroën Centre-Asie. Troisième mission G.M. Haardt / Audouin-Dubreuil. Exposition de dessins et peintures*. Y figurent trois cent quatre-vingts œuvres (peintures n° 1 à 136 ; dessins n° 137 à 380). Cette exposition est dédiée à la mémoire de Georges-Marie Haardt, chef de l'expédition, mort le 16 mars 1932, à Hong Kong. Paraît également, aux Éditions Plon, *La Croisière Jaune* de Georges Le Fèvre.

1934

Il réalise le décor de *Sémiramis* de Paul Valéry. Ce ballet est monté pour la première fois le 11 mai, à l'Opéra de Paris, par Ida Rubinstein, avec une musique d'Arthur Honegger et une chorégraphie de Fokine. Iacovleff est invité à diriger le département de dessin et peinture de l'école du musée des beaux-arts de Boston, et part s'installer en Amérique.

1935

Son tableau *Bain des nymphes* orne le mur du jardin d'hiver du paquebot *Normandie*. Il expose soixante œuvres de la Croisière Jaune à la National Geographic Society de Washington (dont un membre, M.O. Williams, avait participé à l'expédition).

1936

De nombreuses expositions aux États-Unis lui rendent hommage, à New York (M. Knoedler & Compagny), à Charleston (Gibbes Art Gallery), et à Boston (R.C. Vose Galleries).

1937

Il participe encore à une exposition à New York (Rockefeller Center, International Building). Il quitte Boston et retourne à Paris.

1938

En une seule année, trois expositions lui sont consacrées à Pittsburg (Carnegie Institute), à Dayton (Dayton Art Institute) et à Minneapolis (Institute of Arts). Son œuvre était très appréciée aux États-Unis, et de nombreux hommages posthumes, à New York, Boston, Cambridge et Manchester, lui ont été rendus jusqu'au début des années 1990.

Atteint d'un cancer de l'estomac, Alexandre Iacovleff meurt à Paris, le 12 mai 1938, âgé de cinquante ans.

VISUELS POUR LA PRESSE

LA CROISIERE NOIRE



- 1 -



- 2 -



- 3 -



- 4 -



- 5 -



- 6 -



- 7 -



- 8 -

LA CROISIERE JAUNE



- 9 -



- 10 -



- 11 -



- 12 -



- 13 -



- 14 -



- 15 -



- 16 -

LEGENDES DES VISUELS

1. **Le chef des cavaliers du sultan Serki Moussa**, Maradi, 1924
Gouache sur papier
48 x 20 cm
Collection particulière
2. **Les toits de Zinder**, 1924
Tempera sur papier collé sur carton
48 x 63 cm
Collection particulière
3. **Mossouril**, 1925
Fusain sur papier
52,2 x 73,7 cm
Collection particulière
4. **Femme africaine**, 1925
Gouache, craie noire et pastel sur papier
62 x 50 cm
Musée des Années Trente, Boulogne-Billancourt
5. **Deux femmes Mangbetou**, 1925
Pastel et craie noire sur papier
75 x 56 cm
Musée Royal de l'Afrique Centrale, Tervuren (Belgique)
6. **Le chef Manzinga**, 1925
Sanguine, fusain et pastel sur papier
75 x 56 cm
Musée des Années Trente, Boulogne-Billancourt
7. **Une Wagaga**, Dodoma, 1925
Fusain et pastel sur papier
73 x 60 cm
Collection particulière
8. **La Ganza**, 1926
Huile sur toile
81 x 100 cm
Musée Royal de l'Afrique Centrale, Tervuren (Belgique)
9. **Sarfaraz**, Gilgit, 22 juillet 1931
Pastel, sanguine et fusain sur papier
57 x 38,5 cm
Collection particulière
10. **Le fils cadet du Mir de Hounza**, Baltit, 28 juillet 1931
Fusain, sanguine et pastel sur papier
73 x 53 cm
Collection particulière
11. **Pou-Li-Tzian**, Chinois, Nan Tien Fou, Chansi, Tach Kourgan, 9 septembre 1931
Sanguine et pastel sur papier
50 x 36 cm
Collection particulière
12. **Paysage de Misgar**, 1931
Tempera sur toile marouflé sur carton
36 x 58 cm
Collection particulière
13. **Tchang Hsé Tsung**, Liang-Tchéou, 3 janvier 1932
Sanguine et pastel sur papier
76 x 56 cm
Don Melle Bourlier et Mr Brockmann, 1938
Musée national d'art moderne, Paris
14. **Wang Len Khum**, Homme Man Coq, Caobang, 22 mars 1932
Sanguine et pastel sur papier
76 x 56 cm
Musée des Années Trente, Boulogne-Billancourt
15. **Un groupe de lamas**, Peling Miao, 1932
Pastel, sanguine et fusain sur papier
75 x 54 cm
Collection particulière
16. **Bivouac dans le désert de Gobi (détail : Alexandre Iacovleff)**, 1934
Sanguine, craie noire et pastel
243 x 165 cm
Musée de Saint-Jean d'Angély

Crédits photographiques :

Centre Pompidou, MNAM-CCI, dist. RMN / Philippe Migeat : n° 13
Musées de la Ville de Boulogne-Billancourt / Philippe Fuzeau : n° 1, 4, 6, 14, 15
Collection MRAC Tervuren : n° 2, 5, 8
Alexis Cottin : n° 2, 12
Jacques Boulissière : n° 11, 16
D.R. : n° 3, 7, 9

INFORMATIONS PRATIQUES

Musée de l'Abbaye Sainte-Croix - Rue de Verdun - 85100 Les Sables d'Olonne
Tél. 02 51 32 01 16 - musee@lessablesdolonne.fr
www.lemasc.fr

Commissariat de l'exposition :

Caroline Haardt de la Baume
Historienne et expert de l'œuvre d'Alexandre Jacovleff

Gaëlle Rageot-Deshayes
Conservatrice du patrimoine
Directrice du musée de l'Abbaye Sainte-Croix

Contact presse :

Michelle Massuyeau : musee@lessablesdolonne.fr

Horaires de 14 h 30 à 17 h 30
Fermé les lundis et jours fériés

Service des publics :

Stéphanie Kervella : 02 51 32 21 75
Le service éducatif met en place des animations en concertation avec les enseignants ou les responsables de structures pour enfants.

La documentation, riche de 20.000 ouvrages, est à votre disposition sur rendez-vous.

Tarifs

Normal : 5,10 €

Réduit : 2,55 €

Gratuité le 1^{er} dimanche de chaque mois pour tous, pour les jeunes de moins de 18 ans, les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires des minima sociaux.