



"Mémoire des 3 raids Citroën en 2 CV", l'Association des participants aux raids des années 70, vous raconte le Raid 1971.

Episode 1 : présentation

Il y a 50 ans : 500 dedeuches, 15000 km, 30 jours, Paris-Persépolis et retour, c'est le programme de l'aventure que Citroën proposait à la jeunesse de France et d'Europe. Fort du succès du raid Paris-Kaboul réalisé l'année précédente, Jacques Wolgensinger et son équipe renouvelaient la formule. Dès le mardi 6 avril, l'information est lancée.

La marque aux Chevrons, la société TOTAL, l'antenne de RTL et la Maison de l'Iran sont réunies pour accompagner le Raid à venir. Le secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports apporte également sa caution. L'engouement suscité est tel que près de 5000 demandes vont submerger les organisateurs qui décident alors de mettre en place une sélection. Le 20 mai, le service des Relations Publiques adresse aux candidats français, un formulaire comportant dix questions*. Et le 14 juin, les 500 équipages heureux élus reçoivent la lettre* confirmant leur inscription définitive.

Episode 2 : les véhicules admis

Comme le permet le règlement* dans son article 2, les véhicules admis pour les participants sont les Citroën 2 CV, Dyane, Méhari et leurs dérivés. Ainsi toute la famille des petits bicylindres va rouler de conserve tout au long du Raid.

Les Méhari sont presque neuves. Les premiers modèles, sortis en 1968 avec des portières en toile, vont côtoyer les toutes récentes du début d'année 1971 reconnaissables à leur demi portière avant en ABS. Dans les Dyane, les Dyane 6 avec la troisième vitre latérale, équipées du moteur 602 cc doublent les Dyane 4 dont les plus âgées ne peuvent avoir plus de quatre ans ! Mais c'est bien parmi les 2 CV que l'assortiment est le plus varié. Des « anciennes » de 1955 avec leur petit moteur devront forcément rouler plus longtemps pour terminer les étapes dans les temps impartis. Celles avec les « nouveaux capots » peuvent avoir une dizaine d'années et les plus récentes sont déjà des 3 CV (fiscaux) ! Les « utilitaires », AZU, AK, sont aussi de la partie... Une variété telle que le dépannage en pièces détachées ne sera pas toujours aisé. Et, si l'on n'a pas emporté ce que conseille la fiche signalétique* de chaque voiture sélectionnée, il faudra attendre sur la piste le participant qui aura le bon cardan ou celui qui sera équipé avec le même voltage. A moins qu'un des quelques breaks de l'Assistance ne puisse vous secourir au hasard du parcours, au bivouac ou à l'étape...

Episode 3 : les sélections

500 équipages sont sélectionnés parmi 1600 candidatures fermes ; vu l'afflux des demandes il a fallu élaborer une épreuve de sélection qui consistait à répondre par écrit à un test en 10 questions *. Il suffisait de retenir une des trois réponses proposées. Par exemple la question 4 : « Après le passage d'un oued, votre moteur refuse de fonctionner, que faut-il faire ? A. Sécher la bobine – B. Sécher les chemises des deux cylindres – C. Sécher le filtre à air. Ou la question 7 : « Il est 18 h. à Istanbul, quelle heure est-il à Persépolis ? » A. 16 h 30- B.18 h.- C. 19 h 30.

La dixième était une question subsidiaire : « Qu'est-ce que l'aventure pour vous ? » Un ordinateur se chargeait de dépouiller les réponses pas très difficiles à trouver des neuf premières questions, la dernière fut examinée par un jury. Nul doute que parmi tous les candidats ayant coché les 9 premières réponses justes, le tri s'est également opéré sur un autre critère : l'origine géographique. Aucune ségrégation, bien au contraire, toutes les régions françaises allaient être représentées.

Jacques Wolgensinger, le directeur des Relations Publiques, initiateur du Raid et ancien journaliste, a une grande idée : associer à son projet 22 quotidiens régionaux qui vont patronner les équipages de province. Sans oublier quelques grands organes de la presse nationale. Ainsi, en lisant La Dépêche du Midi, Sud-Ouest, le Républicain Lorrain, Nord-Matin, Ouest France, etc...dans le moindre petit village français, on va pouvoir suivre le Raid, presque au jour le jour... (P.L. pour M3R)

Épisode 4 : une couverture médiatique impressionnante !

Huit DS orange, deux breaks Photo et Cinéma accueillent la Presse invitée à suivre le Raid. Jacques Wolgensinger, le directeur du service des Relations Publiques Citroën et initiateur des Raids en 2 CV, est lui-même un ancien journaliste.

Après le succès des articles publiés sur le raid précédent, Paris-Kaboul-Paris de 1970, il déploie les grands moyens pour couvrir le Paris-Persépolis.

Tout au long du périple, trois photographes travaillent pour Citroën : Alain Beauvais (ancien du raid Kaboul), Martin Monestier et Jean Rey. L'équipe Cinéma est dirigée par Claude Caillet de Kinès films. Bernard Planche (Citroën) récolte chaque jour des nouvelles et anecdotes auprès des équipages. Ses informations se retrouvent dans les bulletins qu'il rédige pour "**Les infos aux familles**" envoyées depuis Paris et le "**Raid-Info**" distribué aux équipages à chaque départ d'étape. Ces pages sont imprimées sur une machine "Ronéo" embarquée dans un des breaks d'assistance, celui de Gilbert Ginecci. C'est Ghislaine de Védrières, secrétaire de l'attachée de Presse Josée Playoust, qui monte la machine chaque soir dans sa chambre d'hôtel, puis imprime et agrafe les feuillets pour les 500 équipages... Josée Playoust est chargée des relations avec les journalistes invités, elle gère aussi leurs menues dépenses.

A Diyarbakir en Turquie de l'est, dix jours après le départ, un premier groupe de journalistes atterrit, il accompagnera le Raid en voitures jusqu'à Persépolis. Là, un second groupe prendra leur place pour suivre le retour de Persépolis à Samsun en Turquie.

Pour RTL, co-organisateur du Raid, c'est Christian Brincourt, un de ses plus grands reporters, qui va suivre et commenter le Raid.

André Costa, rédacteur en chef de l'Auto-Journal, est un habitué des aventures Citroën... Il est accompagné par deux photographes maison, Alberto Martinez et Alain Corroler.

Au-delà des organes de la presse nationale, écrite, radio ou télévisée, les envoyés spéciaux de la Presse Quotidienne Régionale qui patronne près de 250 équipages, vont activement transmettre leurs informations collectées auprès de jeunes. Ainsi, dans le moindre petit village français on va pouvoir suivre les péripéties du Raid, presque au jour le jour, en lisant La Dépêche du Midi, Nord-Eclair, Sud-Ouest, le Midi libre, etc...

Episode 5 : une 2 CV particulière !

Lorsque Pierre Lacasta, délaissant son VéloSolex, découvre la décapotable grise que lui offre son père, il souhaite lui donner une nouvelle jeunesse et la fait repeindre dans un coloris jaune vif qui n'est pas dans le nuancier de Citroën mais chez Renault avec sa nouvelle R 8 S ! Au printemps 1969, la voilà traversant le Larzac. Elle franchit les Pyrénées pendant l'été puis, l'année suivante, en juillet 70, elle file vers le grand nord au pays du soleil de minuit et elle franchit le Cercle Polaire en Norvège. Au retour de ce grand voyage, Pierre croise par hasard une ribambelle de 2 CV bariolées, portant les stigmates d'un dur parcours et d'intrigants macarons Citroën Paris-Kaboul-Paris. Il apprend ainsi que ces équipages arrivent de contrées mystérieuses après un mois de Raid.

Voilà pourquoi, l'été 1971, la 2 CV immatriculée **110 AW 46** participe au nouveau Raid pour 2 CV, le « Paris-Persépolis-Paris » qui va rejoindre l'ancienne capitale de l'empire Perse. Pierre et son coéquipier Jean-Paul font partie des 500 équipages sélectionnés, la voiture est bien révisée par le papa garagiste et les deux amis vont partir vaincre, en 32 jours, les difficultés de ce périple de près de 15 000 km.

Pour le 40ème anniversaire du raid, lors de la rencontre Mondiale des 2 CV en France, elle est exposée dans le musée éphémère et Pierre y dédicace son livre consacré à cette grande aventure dont il fut l'un des dix premiers lauréats. Ce livre a été réédité en 2020 (contact : parispersepolis2cv@orange.fr)

NB : son livre sur l'édition « **Paris-Kaboul-Paris** » est disponible sur notre toute nouvelle boutique en ligne -> <https://boutique-citroen.laventurepeugeotcitroends.fr/livres/192329-livre-paris-kaboul-paris.html>

Episode 6 : Paris-Istanbul

Istanbul, c'est presque incroyable ! Le jeudi 5 août en soirée, le Bosphore est en vue, après 3500 km parcourus en six jours par les petits bicylindres du Raid.

Dès le vendredi 30 juillet, le parking des nouvelles halles de Rungis, seul espace permettant d'accueillir toutes les voitures des participants, a vu fleurir des plaques d'immatriculation de tous les départements français mais aussi d'une dizaine de pays européens. Les 467 équipages vont patiemment attendre pour passer le contrôle technique des mécaniciens de Citroën. Cinq voitures se verront refuser le départ. Lorsque leur carte d'équipage reçoit le tampon « OK », ils se voient compléter la décoration de leur véhicule avec les autocollants officiels du Raid apposés aux emplacements réservés sur la carrosserie puis passent par le stand Total qui offre des bidons d'huile et des bons d'essence. Ces opérations, poursuivies jusqu'à 1h du matin, reprennent à 6 h 30.

Après une nuit à la belle étoile, la longue attente se poursuit, mise à profit pour découvrir les aménagements et accessoires les plus divers qu'arborent les autres voitures.

Enfin le départ est donné à midi, ce samedi 31 juillet, en présence de Raymond Ravenel, P.D.G. de Citroën, M. Deny, P.D.G. de Total et M. L'Héran de RTL. Aussitôt, la horde s'élançait et file vers le sud par un itinéraire que Bison Fûté voit rouge : l'autoroute A7 puis Mâcon, Chamonix, pour passer en Italie par le tunnel du Mont Blanc. Le lendemain, après Venise, Trieste, la route de la côte yougoslave est également bien encombrée par des camions auxquels se joignent les touristes. Le premier contrôle de passage est fixé à Titograd le mercredi 4 entre 5 et 7 h. Le soir même il faut pointer à Salonique dans le nord-est de la Grèce entre 19 et 21 h. et le jeudi 5 août, le Raid atteint Istanbul où, le lendemain toute la caravane va profiter d'une journée de repos.

Épisode 7 : l'arrivée à Persépolis

PERSEPOLIS, le 15 août 1971.

« Récompense au bout de l'asphalte ardent, de 15h à 18h, sous un soleil éclatant et glorieux, défilent dans une cacophonie joyeuse de moteurs emballés et d'avertisseurs en délire, 426 2 CV, Dyane et Méhari, couvertes de la poussière accumulée après plus de 6500 km. » (Communiqué du 16.08.71)

Depuis le 11 août, après la traversée mouvementée de paysages grandioses en Turquie, aux prises avec une circulation de camions redoutables, pimentée par les jets de pierres des gamins sur les pistes, le Raid est entré en Iran. L'ambiance change complètement.

Sur une steppe aride, sous un soleil vertical, la chaleur est étouffante. Mais l'atmosphère est adoucie par le formidable accueil de la population très francophile qui nous fait la fête dans le moindre village, nous offrant des rafraîchissements ou même, comme à Chahreza, un sachet de plastique rempli de glace et de raisin. Les grandes villes nous invitent à des réceptions hors-normes. Dès la frontière, sur les banderoles de bienvenue qui nous ouvrent la voie, nous sommes « les amis français soldats de la civilisation ».

Les journées de repos nous permettent de découvrir les restes prestigieux de l'ancienne capitale de l'empire Perse de Darius le grand il y a 2500 ans, puis les merveilles de Chiraz ou d'Ispahan, oasis aux parfums de roses au milieu de terres arides. Et, plus au nord, le 18 août, au bout du long ruban d'asphalte brûlé par le soleil, ce sera Téhéran la moderne capitale.

Épisode 8 : l'arrivée à Paris et les Champs Elysées en marche arrière...

416 voitures arrivent à Paris le lundi 30 août 1971, sur les 467 petites Citroën 2 CV, Dyane et Méhari qui avaient pris le départ, après avoir parcouru près de 14 000 km.

Le parking de Rungis qui les a vu s'élancer un mois plus tôt ressemble aujourd'hui à un « marché Persan ».

Fatigués mais heureux, autour de leurs véhicules qui portent les stigmates des difficultés rencontrées, les participants arborent des vestes de peaux et des chemises brodées, montrent aux parents et amis les tapis persans, les peaux de chèvre, les cuivres ciselés, souvenirs rapportés des bazars d'Istanbul ou d'Ispahan.

Ils racontent avec excitation leurs aventures car chacun a connu l'Aventure à sa façon.

Ce soir un buffet leur est offert par Citroën-Total sur le site de Rungis. Les esprits encore surchauffés par les anecdotes échangées voilà qu'une proposition est lancée parmi ceux qui ne vont pas rentrer chez eux ce soir : « On ne va pas se quitter comme ça, on va sur les Champs (Elysées) ! »

Et c'est ainsi qu'à bord d'une cinquantaine de voitures ils gagnent le cœur de la Capitale. Il est presque minuit quand ils entament la remontée des Champs Elysées en occupant toute la largeur des voies montantes mais pour faire plus original encore, dès la place de la Concorde ils ont fait demi-tour et roulent en marche arrière tous phares allumés et klaxons bloqués, histoire de se rappeler un peu l'ambiance automobile d'Istanbul.

A mi-hauteur, quelques représentants de l'ordre tentent vainement de gérer l'embouteillage. Peine perdue, il faudra attendre la place de l'Etoile pour que tous se remettent sur le droit chemin...

Textes et témoignages de Pierre Lacasta, 2021.

Les originaux des documents cités* (règlements et affiches notamment) sont disponibles auprès de : memoiredes3raids@orange.fr / crédit photos : Citroën sauf mention contraire indiquée sur la photo