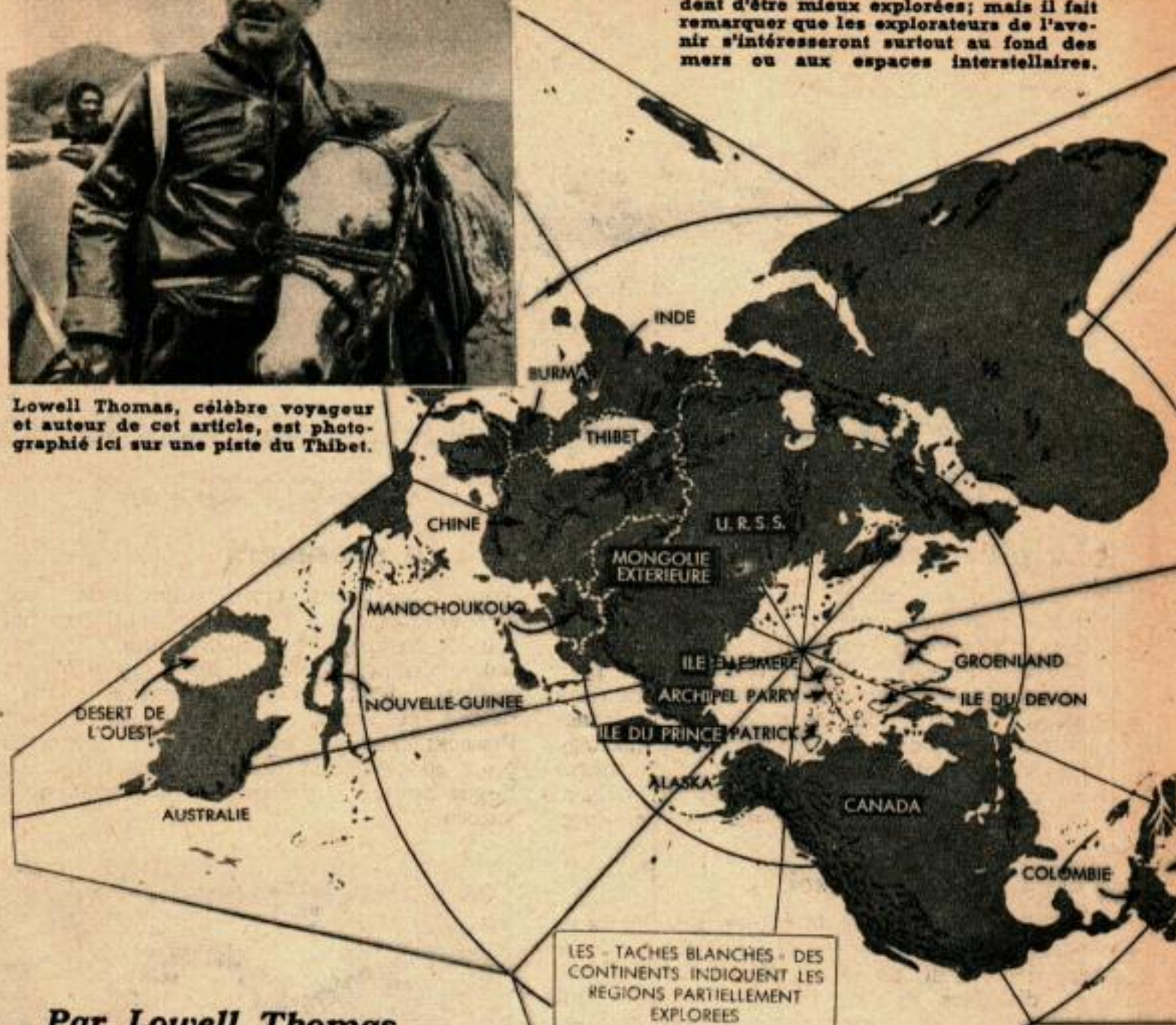




Lowell Thomas, célèbre voyageur et auteur de cet article, est photographié ici sur une piste du Thibet.

L'auteur indique quelques «taches blanches» sur la carte ci-dessous, qui attendent d'être mieux explorées; mais il fait remarquer que les explorateurs de l'avenir s'intéresseront surtout au fond des mers ou aux espaces interstellaires.



Par Lowell Thomas

CINQUANTE ANS D'EXPLORATION

UN matin de décembre 1946, douze navires tous aérodynamiques et ayant subi diverses transformations en vue d'une expédition polaire, se glissaient du port de Balboa, dans le canal de Panama et mettaient le cap sur le Sud, vers le « Continent blanc ».

C'était la cinquième expédition du vice-amiral Richard Byrd dans l'Antarctique, l'opération « High Jump » (« Grand Bond »), qui devait différer des autres. Garés dans les profondeurs du porte-avions « Mer des Philippines », se trouvaient un hélicoptère et toute une escadrille d'avions et d'hydravions modernes pour prendre des photos aériennes de la calotte glacière de l'Antarctique. Chaque appareil emportait cinq caméras : l'une pointée directement vers le bas, deux autres

faisant avec l'horizontale un angle de 30° et les dernières mises au point sur les instruments : horloge et altimètre. Ces photos, avec leurs angles différents, pourraient ensuite être réunies pour donner une carte parfaite à trois dimensions de la calotte glacière et de ses montagnes élevées et chaotiques, une carte détaillée d'une région où jamais l'homme n'avait jamais pénétré.

Tandis que la flottille se frayait un chemin à travers les premières glaces, l'hélicoptère décolla pour servir de guide au brise-glace qui allait en tête. Un sous-marin se dirigea vers l'océan pour servir à l'expédition de station météorologique mobile.

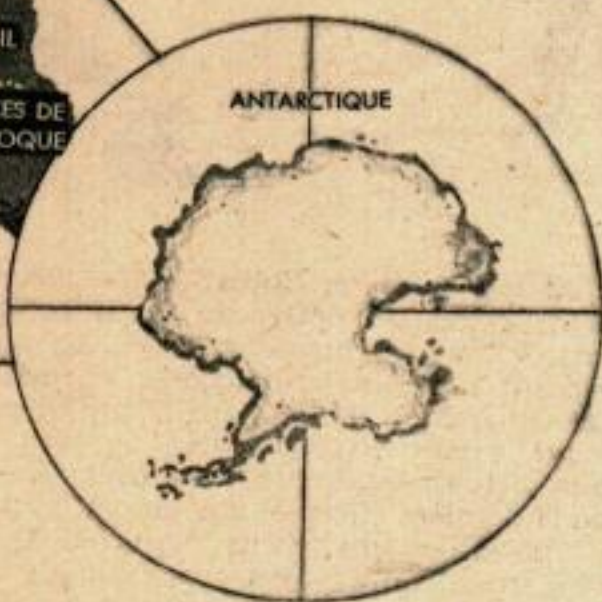
A bord des bateaux étaient les appareils scientifiques les plus récents, y compris ceux



Lowell Thomas Junior tient un micro tandis qu'il aide son père à enregistrer le son d'une bizarre trompette de cérémonie d'un moine tibétain.

que la guerre venait de faire découvrir, afin de rendre la tâche plus facile et la vie plus belle à « La Petite Amérique », le camp de base de la Baie des Baleines. Il y avait des maisons préfabriquées et isolées, des tracteurs à chenilles spécialement conçus pour rouler sur la neige, pour tirer des traîneaux, enfin un magnétomètre, instrument destiné à dessiner d'un avion, la terre sous la calotte de glace. Pour le confort personnel des membres de l'expédition, il y avait des vêtements spéciaux, des lunettes de neige, des couvertures électriques et, même, des dindes

Tandis que son équipage pagaie, l'auteur de cet article, met ses notes à jour tout en descendant les rivières boueuses de la jungle de Malaisie.





Ci-dessus: Peary à son retour du pôle Nord en 1909. À droite, Amundsen, au pôle Sud, en 1911, devant le drapeau norvégien qu'il vient de planter. Ainsi s'acheva la grande course vers les pôles, qui passionna le monde au début du siècle. Lowell Thomas dit que les explorateurs d'aujourd'hui font des voyages de grand luxe, comparativement à ce que devaient supporter leurs devanciers.

de Noël ! « Une exploration moderne avec chauffage central ! » dit un observateur.

Un spécialiste des vêtements polaires, m'a dit que l'explorateur moderne des régions polaires portait sur son dos 193 articles divers, pesant en tout 87 kg ! Il pense que ce sont les Esquimaux qui ont raison : rien ne vaut les fourrures et les peaux de bêtes. C'est pourquoi l'on fait des recherches pour trouver une étoffe qui produirait le même effet que ces fourrures. On essaie de créer des vêtements pneumatiques dans lesquels l'air servirait d'isolant.

Il y a loin de ce modernisme aux braves navigateurs qui voguaient sur des mers inconnues, sans cartes, à la recherche de continents inconnus, il y a quelques dizaines d'années seulement. Les équipages étaient décimés par la maladie, les intempéries ou une nourriture faite de viandes salées et de biscuits moisies ; ou, pire encore : les explorateurs partant à pied à travers la forêt vierge, sous les pluies tropicales, accompagnés par les fièvres et mourant de faim.

Il y a seulement 50 ans, la plus grande ambition de chaque explorateur était d'être le premier à atteindre les pôles, en utilisant de grossiers traîneaux, des chiens, des vêtements d'Esquimaux et leurs propres jambes.

Huit fois de suite, Robert Peary affronta les vents glacés du désert du Nord et, chaque fois, il dut rebrousser chemin. En 1909, il repartit pour une neuvième et dernière tentative : il avait alors 52 ans et n'était plus un jeune explorateur ; de plus, il avait perdu huit orteils, gelés précédemment. Au cours de la dernière étape — 800 km en traîneau — il dut lutter tenacement contre les tempêtes et le froid. Il n'y avait avec lui que son célèbre compagnon noir, qui l'avait suivi au cours de ses précédents voyages et quatre Esquimaux.

Le 6 avril 1909, ils atteignirent leur but : le pôle Nord était enfin conquis. Le secret du succès de Peary fut son aptitude à vivre à la façon des Esquimaux. Il construisait des igloos, portait des fourrures et chassait le phoque — tout comme Nanouk l'Esquimau ! Et ses compagnons étaient des hommes endurcis, habitués à la vie qu'ils menaient.

Dès que la nouvelle du triomphe de Peary atteignit le monde civilisé, l'on porta les yeux vers le Sud. Deux ans plus tard, la course vers ce pôle était commencée. Le capitaine Robert Falcon Scott, un officier de la marine britannique, fut le chef de la première expédition qui pénétra à l'intérieur du « Continent blanc ». Scott avait l'intention de glisser sur la glace avec les premiers traîneaux à moteur.

Des poneys du Shetland porteraient ses bagages. Son bateau, la « Terra Nova » était chargé de huttes démontables et de tout l'équipement moderne nécessaire à la conquête des étendues désertiques et couvertes de neige.

Au même moment, Roald Amundsen, un Norvégien, se préparait aussi, mais, suivant l'exemple de Peary, il n'emportait qu'un équipement rudimentaire : attelages de chiens, traîneaux et skis.

Une année plus tard, la tragique histoire de cette course était écrite : Scott et ses quatre compagnons, retardés par des accidents et un temps épouvantable, traînant leurs propres traîneaux, n'atteignirent le pôle que pour trouver le drapeau norvégien flottant au-dessus d'une tente vide. Amundsen, avec 8 compagnons équipés de skis, les avaient battus d'un mois.

Le cœur lourd, les Anglais reprirent le chemin de leur base de départ, à 1.250 km de là : 1.250 kilomètres à traîner la jambe à travers les blizzards ! Ils n'arrivèrent jamais : huit mois plus tard, on retrouva leurs corps gelés sous une tente, à 14 km d'une cache de vivres. A côté du cadavre de Scott, on trouva son journal, racontant la poignante histoire de cette petite troupe et se terminant sur ces mots héroïques : « C'est dommage, mais je ne crois pas pouvoir écrire plus longtemps ».

Avec la première guerre mondiale, l'aviation fit des progrès énormes et les pionniers de l'aviation virent tout le profit que l'on pourrait tirer de l'avion pour découvrir les mystères du monde. Dès 1897, un Suédois, le docteur S. A. Andrée, avait essayé de voler jusqu'au pôle Nord, dans un ballon dirigé par des voiles et des guide-ropes ; mais son expédition s'acheva en tragédie : quelques années plus tard, on retrouva des messages dans des bouées, mais on n'eut jamais aucune nouvelle, ni même la moindre trace du ballon.

En avril 1926, le « Chantier », un vestige de la flotte de Liberty-ships en bois, construits pendant la Grande Guerre, sortit du port de New York. Il emmenait dans sa cale un monoplan Fokker, le « Joséphine Ford » et, à son bord, se trouvaient l'amiral Byrd, qui n'était alors que capitaine de vaisseau et son pilote. Dans la Baie du Roi, au Spitzberg, l'avion fut débarqué : il décolla juste après minuit, le 9 mai 1926, et, par un temps magnifique, les deux aviateurs partirent vers le Nord ; 15 heures et demie plus tard, ils étaient revenus au Spitzberg et étaient les deux premiers hommes ayant survolé le pôle Nord.

Mais la plus grande gloire de Byrd était encore à venir. Immédiatement après son vol au-dessus du pôle Nord, il dit à Amundsen que son ambition était de survoler le pôle Sud. Le 1^{er} janvier 1929, une base de départ fut choisie dans la Baie des Baleines et baptisée « La Petite Amérique ». Une station de radio fut installée et un équipement compliqué, dont cinq avions, des chiens de traîneau, une voiture conçue pour rouler sur la neige et de grosses quantités de nourriture et de vêtements fut débarqué sur la calotte de glace de l'Antarctique.



Pendant l'expédition Byrd, vers l'Antarctique, le sous-marin dut appeler à l'aide.

Après une reconnaissance poussée vers le Liv Canyon, un glacier, Byrd réalisa son rêve : il fut le premier à survoler le pôle Sud, le 28 novembre 1929. Aux commandes de son trimoteur monoplan Ford, était un Viking des temps modernes, Bernt Balchen.

Dans un autre sens, l'expédition polaire la plus bizarre fut celle de Sir Hubert Wilkins. Explorateur invétéré et aviateur, Sir Hubert Wilkins tenta d'atteindre le pôle sous la mer et sous la glace, dans son sous-marin le « Nautilus ». Il dut son échec principalement au fait que son sous-marin était un modèle vétuste et impropre à une telle expédition.

Quelques-uns des instruments et des autres bienfaits dont bénéficient les explorateurs d'aujourd'hui furent obtenus pendant et grâce à la deuxième guerre mondiale, surtout du point de vue de l'aviation, des vêtements et de la nourriture. L'été dernier, j'ai quitté mon travail dans la radio pour aller en voyage dans le subarctique, en Alaska, avec le « Juneau Ice Field Research Project », sous l'égide de l'« American Geographical Society ». J'y ai fait quelques voyages en avion qui sortaient de l'ordinaire : l'appareil, un C. 47, décollait



Une découverte extraordinaire: des œufs de dinosaure dans le désert de Gobi.

spectaculairement avec des fusées auxiliaires de la surface d'un névé, par-dessus les crevasses d'un champ de glace de 4.000 kilomètres carrés. Des avions nous parachutaient des vivres sur la calotte glacière. L'un des buts de cette expédition était d'étudier les glaciers. Le chef de l'expédition et ses collègues creusèrent ces glaciers avec un derrick de champs pétrolifères jusqu'à une profondeur de plus de cent mètres ! La glace y est translucide et dure comme du fer. Cette grande expédition, qui espère continuer ses travaux pendant une cinquantaine d'années, essaie de découvrir la vitesse de disparition des glaciers. Cela nous donnerait de précieuses indications sur les changements du climat mondial et sur le réchauffement progressif de la terre. Sans les méthodes modernes d'exploration, de telles découvertes resteraient toujours hors d'atteinte pour la science.

L'une des régions les plus attirantes et les plus mystérieuses du monde, c'est l'Asie centrale, cette étendue désertique et montagneuse qui s'étend de l'Afghanistan et du Thibet jusqu'aux toundras et aux déserts de Sibérie et de Mongolie. Pour la première fois, en 1916, Roy Chapman Andrews, jeune naturaliste américain, se lança dans le désert de Gobi, à dos de chameau et avec une caravane de poneys de Mongolie pour transporter ses vivres. Cette contrée inconnue était si vaste qu'il décida de recommencer avec des moyens de transport plus rapides. De retour aux États-Unis, il annonça, au grand ahurissement du monde des explorateurs, qu'il retournait sur ses traces, mais en automobile. On lui éclata de rire au nez : c'était impossible ! Mais le jeune professeur Andrews ne se laissa pas décourager par les bavards. Il rencontra à Détroit les frères Dodge et leur exposa ses projets. Ils approuvèrent son idée et peu de temps après, Andrews se retrouvait dans le désert de Gobi, secoué dans sa Dodge. Evidemment, ses voitures eurent des crevaisons, ou s'ensablèrent, mais il trouvait toujours le moyen de continuer. Le jeu en valait

la chandelle et Andrews ramena aux États-Unis une des découvertes paléontologiques les plus sensationnelles du siècle : des œufs géants de dinosaure ! Depuis, les automobiles ont apporté une aide appréciable à la découverte des vastes espaces inexplorés aux noms romantiques : le Gobi, le Takla Makhan, le Kalahari, le Sahara, l'Atacama (que j'ai survolé l'an dernier) et l'Arabie (où je suis allé avec T. E. Lawrence et l'Emir Feisal, il y a quelque 36 ans). Ce n'est plus aujourd'hui qu'une question de temps — et de politique — pour que tout le globe soit exploré.

De toutes les régions du monde offrant un intérêt historique, l'Asie centrale m'a toujours fasciné plus que toute autre. Que trouve-t-on derrière les pics de l'Himalaya, à 6.000 mètres d'altitude ? Un peu après 1920, j'ai traversé le Bélouchistan et le Waziristan et, de là, suis passé en Afghanistan : c'était la première fois que l'émir des Afghans permettait de filmer son territoire et ses sujets. Au cours de cette expédition, Amanullah, roi de Kaboul et Lumière du Monde, fit défiler sa cour devant nos caméras.

Ce n'est que pendant l'été de 1949 que j'ai pu réaliser mon rêve et partir à travers le massif de l'Himalaya jusqu'au Thibet et, de là, en franchissant « le toit du monde », à la capitale du royaume du Dalaï-Lama, la fabuleuse cité de Lhassa. Il n'y avait qu'une chance sur un million d'obtenir la permission de faire « le voyage interdit » ; mais elle me fut accordée ainsi qu'à mon fils. Nous partîmes donc avec nos caméras et nous avons pu revenir avec un film en couleurs de ces régions étranges et mystérieuses où 25 % de la population mâle est moine ou lama.

Nous avons visité et photographié le palais du Dalaï Lama, le Potala, presque aussi haut que l'Empire State Building et aussi Drepung, le plus grand monastère du monde, où vivent 10.000 moines, dans un pays hautement civilisé, mais où l'on ne saurait trouver une seule roue.

Nous revendiquons l'honneur d'être les premiers à avoir utilisé des appareils d'enregistrement du son. Nous avons envoyé à la station de radio C.B.S. un rapport complet de nos pérégrinations à travers l'Himalaya et du voyage de retour vers l'Inde qui frisa la tragédie lorsque, dans un col élevé et bien loin de toute assistance médicale, mon cheval me projeta sur un rocher et me brisa le bassin en huit endroits.

Les cinquante dernières années ont vu les explorations les plus captivantes : certaines histoires d'aventure et de mystère en font foi. Tous les ans, les journaux annoncent en gros caractères : « Découverte du colonel Fawcett ». De nombreux voyageurs affirment avoir vu ou entendu parler de Fawcett qui serait encore en vie dans un coin sauvage de l'Amérique du Sud. En 1925, le colonel anglais Percy Fawcett s'enfonça dans la jungle du Matto-Grosso à la recherche des ruines d'une civilisation perdue. Au cours d'expéditions cartographiques en Bolivie, au Pérou et au Brésil, il avait entendu parler d'une race oubliée d'Indiens blancs. Ayant supposé que ces hommes pourraient être les survivants de l'ancienne El Dorado, la fabuleuse Cité de l'Or, Fawcett persuada la Royal Geographical Society de Londres, de financer une expédition. Le 20 mai 1925, un rapport fut envoyé par l'expédition qui, profondément avancée dans le Matto-Grosso, annonçait qu'elle se dirigeait vers le pays indien, au delà du Rio das Mortes — la Rivière de la Mort. Puis, plus rien. Ce n'est que deux ans plus tard que des rumeurs commencèrent à circuler concernant le sort du colonel Fawcett et de son fils.

Des expéditions de secours firent des recherches, mais jamais la jungle ne révéla le secret des hommes partis à la découverte de l'El Dorado. Au printemps dernier, le gouvernement brésilien annonça fièrement qu'il avait éclairci le mystère en découvrant le squelette du colonel. Mais il semble maintenant que le maxillaire de ce squelette ne soit pas le sien, selon les affirmations de son dentiste de Londres. J'étais au Brésil l'été dernier et j'ai discuté avec deux explorateurs sud-américains, deux prêtres qui venaient de passer quelque temps dans cette région inconnue. Il leur a fallu 80 jours à pied pour atteindre un endroit où un avion pouvait venir les rechercher. Ils pensaient avec optimisme qu'une solution pouvait encore être trouvée. Presque tout le bassin de l'Amazone, ce chaos de marais et de jungle où les énormes anacondas, les anguilles électriques, les alligators, les piranhas, ces poissons carnivores, guettent le voyageur imprudent, ne peut être représenté sur nos cartes que par une tache blanche. Actuellement même, très haut dans les Andes péruviennes, une expédition anglo-américaine recherche la source de cette rivière. Peu importe ce qu'il adviendra de l'exploration, car l'on se demandera toujours « Qui fut le premier ici ? » En ce moment, on se querelle pour savoir qui a réellement dé-

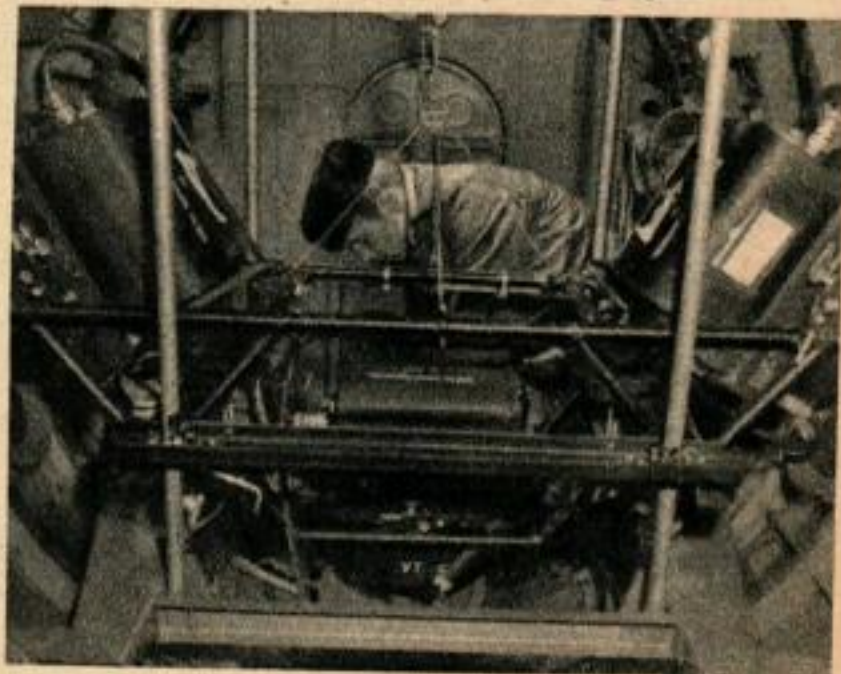
(Suite page 136)



Un magnétomètre installé dans un avion sert à dresser la carte des terres situées sous les champs de glace polaires; Byrd l'utilisa dans l'Antarctique.



Des générateurs portatifs fournirent une électricité précieuse aux explorateurs de la petite Amérique. Ci-dessous: des caméras fixées dans un appareil PBM-5 donnèrent des photos aériennes permettant de dessiner une carte parfaite de l'Antarctique.



Cinquante ans d'exploration

(Suite de la page 29)

couvert le premier les sources de l'Orénoque. Récemment, un groupe de savants français, sous la direction du Docteur Cruxent, du Venezuela, affirme avoir atteint les véritables sources, après s'être frayé un chemin à travers une jungle touffue et en traversant les gorges de la Sierra Parima. Ils marchaient sur les traces de Sir Walter Raleigh qui avait exploré dans cette direction en 1618. Ils envoyèrent la nouvelle de leur découverte par radio et les journaux furent remplis de leurs exploits. Mais, une autre expédition, dirigée par un Américain, le Docteur Herbert S. Dickey, un entomologiste et l'un de mes collègues du Club des explorateurs, dit qu'il recherchait des indigènes comme modèles pour quelques sculptures et qu'il arriva ainsi à Tama-tama, la source du fleuve, au Brésil, le 28 juillet 1931, il y a plus de 20 ans. D'où la controverse.

Notre génération est peut-être la dernière, ou à peu près, à se livrer à des explorations terrestres. On explore déjà dans les trois dimensions : sous les mers, dans les cieux, sous la glace et dans les entrailles de la terre. Nous avons besoin de recherches scientifiques sur la météorologie, la glaciologie ; sur les ressources de la terre en pétrole et en métaux rares tels que l'uranium. Bien que moins de la moitié de la surface du globe ait été étudiée, les géographes vont pouvoir rapidement rattraper leur retard en survolant les régions inconnues d'Afrique et d'Amérique du Sud, de Nouvelle Guinée, d'Arabie, d'Asie centrale et de l'Alaska. Mais les deux tiers de l'Antarctique demeurent encore impénétrables à l'œil humain. L'équipement et les techniques modernes permettront des progrès rapides : parachutages, hélicoptères, projectiles radio-guidés, bulldozers. Les progrès de la médecine, l'avion à réaction peuvent accorder à l'explorateur d'aujourd'hui une aide dont il n'aurait pas même osé rêver il y a cinquante ans. La télévision intervient aussi, puisqu'on immerge déjà un bathoscope spécialement équipé de caméras de télévision dans les profondeurs les moins accessibles de l'océan.

A la cadence actuelle, vous pouvez vous demander ce qu'il restera à découvrir dans 50 ans ! Beaucoup de choses !

Depuis Platon, qui a parlé de l'Atlantide, ce continent submergé, les hommes se sont penchés sur les mystères des montagnes et des vallées du fond de l'océan. En dépit des grands progrès faits par la science océanographique depuis l'utilisation des méthodes acoustiques et des appareils électroniques, nous n'avons encore qu'une connaissance rudimentaire de la topographie des hauts fonds sous-marins et des êtres qui y vivent. Les trois quarts, ou presque, de notre planète sont recouverts d'eau, d'eau sombre et silencieuse, dont la pression est énorme et dont le mystère demeure inviolé depuis le commencement des temps.

En 1900, l'idée de faire un voyage dans la Lune n'était qu'une fantaisie digne de Jules Verne. Mais nombre des prophéties de J. Verne et H. G. Wells sont devenues maintenant des réalités et le « Tour du monde en quatre-vingts jours » est devenu simplement un « Voyage autour du monde en moins de huit jours ». Les savants parlent déjà sérieusement d'aller faire un voyage dans la Lune et, même, Mars ou Vénus, à bord de fusées interstellaires à propulsion atomique. Ce genre d'exploration constituera probablement le domaine des jeunes savants de demain ; en ce moment, nous leur préparons le chemin.

De toute façon, ces futures explorations en sont, pour le moment, au stade théorique et leur sort est entre les mains des savants, des aviateurs et des ingénieurs. On aura bien le temps de discuter plus tard de questions telles que « A qui appartient l'espace ? », quand les problèmes de base auront été résolus.

Jusqu'alors, il y aura suffisamment de travail pour les explorateurs, rien que sur notre propre petit fragment d'espace : bien qu'il ne reste que peu de « taches blanches » pour aller y planter un drapeau, nous n'arrêtons pas de faire de nouvelles découvertes dans nos déserts inconnus.

Ne serait-ce que dans le courant de 1951, plusieurs dizaines d'expéditions revinrent avec de véritables bibliothèques de connaissances nouvelles. Sur la mer Caspienne, en Iran, les os de trois êtres de l'âge de pierre



LE JOUR, LE SOIR
(EXTERNAT - INTERNAT)

ou par **CORRESPONDANCE**
avec **TRAVAUX PRATIQUES CHEZ SOI**
Guide des carrières gratuit n° **MP. 38**

ECOLE CENTRALE de TSF et D'ELECTRONIQUE

12 RUE DE LA LUNE, PARIS 2^e, TEL. CEN. 78-87



R.P.E.

furent découverts dans une grotte dont le toit s'écroula en les en prisonnant, il y a quelque 75.000 ans. En Irak des archéologues ont découvert une ville vieille de 7.000 ans, la plus ancienne à notre connaissance, plus vieille même que l'antique Ur des Chaldéens. Son âge fut décelé par des appareils de mesure au carbone radioactif, aide appréciable que l'ère atomique apporte à ce genre de travail.

A travers les sables brûlants du désert Rub-Al-Khali, en Arabie, des explorateurs parlent de ce qu'ils pensent être l'antique ville de la Reine de Sabba, une ville aux temples et aux palais d'albâtre dans les sables déserts de Mareb, au Yémen.

De savants explorateurs ont également appris que l'énorme cratère Chubb, au nord de la province de Québec, au Canada, est le plus grand trou qu'ait jamais laissé un météore.

On fait tous les jours des découvertes surprenantes. Près des Bermudes, sur une île qui n'avait jamais été explorée, des ornithologues ont trouvé vivants des cahows, ces oiseaux de mer dont on croyait la race éteinte depuis 300 ans. Des océanographes ont découvert des montagnes sous-marines de 3.350 mètres, près des îles Orkneys, ainsi que des animaux à près de 10 kilomètres de profondeur, dans le creux de Johnson, au large des Philippines.

Et l'on pourrait continuer pendant des pages et des pages. Il y a de fortes chances pour qu'en l'an 2.000 nous n'ayions pas encore découvert la moitié du commencement des secrets de notre commune mère la Terre. Peu importe ce que l'avenir nous réserve : il y aura toujours de la place sur la terre pour les vrais explorateurs scientifiques, pour les hommes dont la curiosité ne saurait accepter de demeurer assis près de leur feu, si ce n'est juste le temps qu'il faut pour raconter au commun des mortels ce qu'ils ont vu au cours de leur dernier voyage au pays des merveilles ».

● Les forces aérodynamiques agissant sur un chasseur supersonique sont telles qu'elles donnent sur les commandes des efforts cent fois plus grands que les efforts maximum que peut exercer un homme.



JEUNES! voici votre chance...

Vous qui êtes à la recherche d'une situation meilleure et répondant mieux à vos aspirations, quelques mois d'études faciles par correspondance feront de vous un spécialiste qualifié en **MÉCANIQUE** et **ÉLECTRICITÉ AUTO**. Nombreux débouchés, France et Outre-Mer : Industrie et Commerce Auto, Agriculture, Autorails, P.T.T., Armée motorisée, etc.

Préparation C.A.P. — Instruction requise : niveau C.E.P. — Cours selon temps disponible — Placement gratuit — Tous renseignements sur simple demande adressée aux :

COURS TECHNIQUES AUTO

Diplôme en fin d'études et facilités de paiement.

Service : 6

— rue du Doct. Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne)
— 2, rue Jean-Bart, LILLE (Nord)
— 14, rue Lincoln, PARIS (8^e)