

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

DU

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Publié sous la direction de M. Henri Froidevaux

Administration et rédaction de l'ASIE FRANÇAISE : PARIS 6<sup>e</sup>, 21, RUE CASSETTE.

Téléph. SÉGUR 32.84. — Chèques postaux : PARIS, N° 1900.

## SOMMAIRE

Liste des Souscripteurs.....	183
Le Comité. — Réunion du 23 mai 1925.....	185
L'agitation soviétique en Asie, par Henri FROIDEVAUX.....	185
Voies de communication et moyens de transport en Cilicie, par le capitaine F. TAILLARDAT.....	187
Les récents progrès agricoles de la Cochinchine, par le gouverneur p. i. Auguste THOLANCE.....	195
Variétés. — Une fête chinoise dans les Etats malais, par P. M.....	197
Indochine. — L'utilisation de l'aviation. — L'avenir de l'automobilisme. — Un concours littéraire indo-chinois. — Création d'une Ecole des Beaux-Arts. — Une opinion cochinchinoise sur l'enseignement du français. — Une carte économique de l'Annam. — Le musée Khai-dinh à Hué.....	198
Levant. — Un statut provisoire pour les Syriens et les Libanais en Egypte. — Essor économique du Sandjak d'Alexandrette. — Pour l'enseignement officiel au Grand Liban. — Les deux provinces de Palestine. — Immigration en Palestine et émigration de Palestine. — Les représailles turques au Kurdistan. — Un nouveau complot. — Une station de T. S. F. à Angora. — Levée du siège de Djedda. — Le Malik Hussein à Chypre. — Chypre, colonie britannique.....	202
Extrême-Orient. — Chine. L'action des Soviets. — Les événements de Changhaï. — Les troubles dans le reste de la Chine. — Attitude du gouvernement de Pékin. — Appréhensions européennes. — Le tremblement de terre du Yunnan.....	206
Japon. — Les troubles de Chine et le commerce sino-japonais. — Une mission économique française. — Un service d'aviation Tokyo-Fukuoka.....	211
Asie anglaise. — La Commission Muddiman.....	212
CARTE	
Carte routière de la Cilicie.....	189

## LISTE DES SOUSCRIPTEURS

Mai 1925

G. Padoux, ministre plénipotentiaire, à Pékin	100 »
J. Dauplay, administrateur des Services civils de l'Indochine, à Vientiane, 2 cotisations; Roulleaux-Dugage, député, à Paris: chacun 50 francs	150 »
Tondon, avocat, à Pékin	40 »
Commandant Ferrand, à Rochefort-sur-Mer; le commandant de la Marche de Taroudant; le Résident supérieur en Annam, à Hué; Cercle de Yunnanfou, 3 cotisations; Tarris, à Paris; Union économique de Syrie, à Paris; Chambre de Commerce française de Chine, à Changhaï; Réunion des Officiers, à Saïgon; Clavery, Légation de France, à Quito; Bibliothèque royale du Cambodge, à Phnom-Penh; Musée Sarraut, à Phnom-Penh; Musée économique à Phnom-Penh; Madrolle, à Neuilly; Résident supérieur au Cambodge, à Phnom-Penh; Bibliothèque des Officiers du 11 <sup>e</sup> R. T., à Paris; R. Simon, à Paris; Bibliothèque de Kompongtian; Bibliothèque des Officiers du 21 <sup>e</sup> dragons, secteur postal 3, Chacun 35 francs	700 »
Commandant de Beauregard, à Beyrouth; Détioux, à Hanoï, 2 cotisations; de Guichen, à Paris; Fouques-Duparc, à Paris; Finot, à Hanoï; Société de remorquage et chalandage, à Haïphong; Chaplin, à Paris; Vauthier, à Saintes; Capus, à Boulogne, chacun 30 fr.	300 »
Taboulet, à Hanoï; Pelleray, à Paris; Eckert, à Hanoï; colonel Blanc, à Bordeaux, chacun 25 francs	100 »
Total.....	1.390 »

*Le montant de la souscription n'est pas limité, mais le Bulletin n'est servi pendant un an, qu'aux personnes ayant versé au moins 30 francs. Ce minimum est seulement de 25 francs pour les officiers et fonctionnaires coloniaux.*

## LE COMITÉ

### REUNION DU COMITE

DU 23 MAI 1925

Le Comité de l'Asie Française s'est réuni le samedi 23 mai, sous la présidence de M. Emile Sénart, de l'Institut, pour entendre un exposé de M. Henri Brenier, assesseur de la Commission de l'Opium de la Société des Nations, sur l'état actuel de la question de l'Opium.

Etaient présents : MM. Robert de Caix, vice-président, et de Contenson, secrétaire du Comité; Mme Massieu, MM. André Duboscq, C. Madrolle, l'amiral Moreau, Salles, A. Terrier, Henri Froidevaux.

S'étaient excusés : M. Charles Georges-Picot, trésorier du Comité ; MM. le Président R. Poincaré, F. François-Marsal, Franklin-Bouillon, le docteur Maignon.

Le Président du Comité a ouvert la séance en remerciant M. Henri Brenier, un ami de notre œuvre, bien connu de tous pour son expérience et sa compétence en questions extrême-orientales, d'avoir accepté de traiter devant la réunion l'important sujet de l'Opium, et il a invité le conférencier à prendre aussitôt la parole.

Dans une causerie pleine de chiffres et pleine de faits, M. Henri Brenier a montré la gravité et la complexité des problèmes qui se sont posés devant la Société des Nations, au cours des deux conférences dans lesquelles la question de l'opium a été étudiée ; la seconde de ces conférences a été la plus longue et une des plus vivantes de celles qu'a organisées la Société des Nations. M. Henri Brenier, résumant les discussions de Genève, s'est occupé d'abord de l'opium à fumer, puis de l'opium manufacturé, de la morphine et des autres alcaloïdes de l'opium. Enfin, il a montré comment la question de l'opium se pose dans l'Inde, de toute autre façon qu'en Chine. Un résumé de cet exposé paraîtra dans un des prochains numéros de l'Asie Française.

La conférence de M. Henri Brenier a provoqué des questions de la part de MM. Robert de Caix et Madrolle; ces questions ont amené l'orateur à fournir des compléments d'information. Ensuite, le président a vivement félicité et remercié M. Henri Brenier avant de lever la séance, à 6 h. 45.

## L'AGITATION SOVIÉTIQUE EN ASIE

Les événements qui se passent actuellement en Chine et qui, à mesure qu'ils se produisent, sont signalés dans les chroniques mensuelles de l'Asie Française, ont pleinement justifié les appréhensions de ceux qui, depuis longtemps déjà, faisaient entendre des cris d'alarme et annonçaient l'éclosion d'un nouveau mouvement dans les parties les plus éloignées de l'Extrême-Orient. Ils ont été préparés par bien des causes sur lesquelles

il est inutile de revenir longuement ici, mais dont il est convenu au moins de rappeler les principales.

\*\*

Le légitime orgueil des Chinois pour leur antique civilisation, la propagande faite dans leur pays par l'Allemagne au cours de la Grande Guerre, la haine provoquée par les Japonais à la suite de leur conquête de Kiao-tchéou, par leurs ambitions dominatrices, par leur attitude à l'égard de la Chine, par leurs menées avouées ou occultes, voilà déjà quelques-unes de ces causes. C'en est une autre que les enseignements donnés et les aspirations suggérées naguère à leurs auditeurs chinois par les professeurs des universités d'Europe et des Etats-Unis dans des cours faits pour des étudiants de civilisation occidentale. De même, plus récemment et aujourd'hui encore, en est-il pour les horizons ouverts aux élèves des universités américaines de Chine par des maîtres généralement peu soucieux de pénétrer la psychologie de leurs élèves et désireux surtout de réduire, sinon de ruiner entièrement la situation acquise dans la contrée par les nations européennes, et cela pour permettre à leurs compatriotes, plus tard venus, de tirer quelque bénéfice, eux aussi, de la mise en valeur du riche marché chinois, sinon de s'en réserver la complète et exclusive exploitation. Enfin, le spectacle lamentable des divisions et des compétitions qui se sont, à la suite de la Grande Guerre, produites entre les Alliés de la veille, les succès subis par eux en Sibérie quand ils ont tenté d'y combattre les révolutionnaires russes et de prendre les bolchevistes à revers ont aussi contribué pour leur part — pour une part très appréciable — au développement de l'esprit xénophobe en Chine.

Peut-être, toutefois, cet esprit xénophobe ne se fût-il pas accru jusqu'au point où nous le voyons actuellement, si les révolutionnaires russes n'avaient pris la peine, depuis plusieurs années, non pas seulement de le maintenir, mais de le développer de toutes les manières. Grâce aux enseignements que, avec beaucoup de souplesse et d'habileté, de façon occulte d'abord, puis franche et déclarée depuis la reprise des relations diplomatiques officielles entre la Chine et l'U. R. S. S., ils ont su répandre dans les différentes parties de la Chine, les Bolchevistes ont semé partout de véritables ferments de révolte; ils ont su faire, en particulier, des étudiants des Universités, incapables de discuter et de critiquer les idées qu'on leur inculque, de fervents adeptes de leurs théories et d'ardents xénophobes, hostiles aux Japonais comme aux Occidentaux. Les Japonais, s'ils ont débuté par se mettre à l'école des Occidentaux pour s'élever jusqu'à leur niveau, pour les battre et pour leur imposer l'accession de leur pays parmi les Grandes Puissances, ne semblent pas moins avoir complètement oublié aujourd'hui qu'ils sont des

Extrême-  
les Chino  
de sentim  
gues à ce  
et doivent  
adversaire  
aujourd'hui  
la Chine  
des Occid  
nements  
Sans dout  
aux Angl  
vent auss  
commis n  
lin, des a  
blancs, d  
etc., l'on  
tuaient les  
mente qu  
la Chine.

Les Ar  
vateurs lo  
et que l  
trompent  
dent les  
tuels. Hi  
Sir Rober  
du Lothi  
Républiqu  
taque cor  
et déclara  
simpleme  
qu'ils esp  
En s'expr  
écho à lo  
pour l'Ind  
borough  
térieux ce

Lui-mê  
résumer  
démentis  
naux brit  
ticulier d  
tique et  
Les Bolch  
les mem  
naire de C  
ci, dans  
ne promè  
crites ces  
lisme jap  
gère à C  
même pa  
tion dans  
vernemen  
mains des  
qu' « un  
égale, et  
saire —  
l'U.R.S.S.

Voilà d  
catifs. Co  
lever dan  
française,

Extrême-Orientaux. Ils se montrent — affirment les Chinois — animés à l'égard de leurs voisins de sentiments d'hostilité et de conquête analogues à ceux des peuples de l'Ouest de l'Europe et doivent être rangés parmi leurs redoutables adversaires... De là cette haine qui se manifeste aujourd'hui, dans presque toutes les parties de la Chine, à l'égard des Nippons comme à l'égard des Occidentaux, et qui se traduit par les événements qui viennent de se passer sous nos yeux. Sans doute, parmi ces derniers, va-t-elle surtout aux Anglais; mais les autres peuples en reçoivent aussi de fâcheuses éclaboussures; l'attentat commis naguère à Canton contre M. Martial Merlin, des assassinats de missionnaires et d'autres blancs, des pillages de missions, de magasins, etc., l'ont prouvé depuis longtemps et constituaient les prodromes symptomatiques de la tourmente qui se déchaîne à l'heure actuelle sur la Chine.

Les Anglais, qui sont de perspicaces observateurs lorsque leur intérêt immédiat est en jeu et que l'égoïsme ne les aveugle pas, ne s'y trompent pas; presque unanimement, ils rendent les bolchevistes responsables des faits actuels. Hier encore, un membre du Parlement, Sir Robert Horne, représentait à ses auditeurs du Lothian oriental les agents de l'Union des Républiques socialistes soviétiques menant l'attaque contre les intérêts britanniques en Chine et déclarant que les troubles actuels constituent simplement un maigre prélude aux massacres qu'ils espèrent voir se perpétuer dans l'avenir. En s'exprimant ainsi, Sir Robert Horne faisait écho à lord Birkenhead, le secrétaire d'Etat pour l'Inde, qui, le même jour, parlait à Loughborough « du péril étrange, formidable et mystérieux connu sous le nom de Bolchevisme. »

Lui-même, lord Birkenhead, ne faisait que résumer de la sorte les faits énoncés — et jamais démentis — par les correspondants des journaux britanniques en Chine et ailleurs, en particulier dans les pays riverains de la mer Baltique et confinant aux territoires de l'U.R.S.S. Les Bolchevistes n'ont-ils pas partie liée avec les membres du parti républicain révolutionnaire de Chine, avec le Kouo-min-tang? et ceux-ci, dans les manifestations qu'ils organisent, ne promettent-ils pas des pancartes où sont inscrites ces paroles de haine : « A bas l'Impérialisme japonais — A bas la Domination étrangère à Changhaï! » La section de Canton du même parti Kouo-min-tang a voté une résolution dans laquelle, après avoir dénoncé le gouvernement chinois comme un instrument aux mains des Puissances impérialistes, elle déclare qu'« une seule Puissance traite la Chine en égale, et c'est l'U.R.S.S. » Aussi est-il nécessaire — ajoute-t-on — de collaborer avec l'U.R.S.S. pour l'émancipation de la Chine.

Voilà des faits éloquents, et vraiment significatifs. Combien de faits analogues on peut relever dans les chroniques mensuelles de l'Asie française, nos lecteurs le savent de reste. Pas-

sons donc, puisqu'il suffit de les y renvoyer pour plus ample informé.

\*  
\*\*

Il n'est jamais de saine prudence de se refuser à penser qu'on ne sera pas atteint soi-même par le mal dont souffre le voisin, surtout lorsque ce voisin est la Chine et qu'on s'appelle soi-même l'Indochine. Il ne s'agit nullement ici d'un vase clos, en effet. De toutes les manières, et quoi qu'on fasse, la frontière est tôt franchie; aussi ne tarde-t-on pas à sentir, au sud de la ligne de démarcation des deux pays, les répercussions de ce qui se produit au nord. Il convient donc de faire le possible pour réduire ces répercussions au strict minimum.

Ce n'est pas toujours chose facile. Etant donné la manière dont on s'est comporté en Indochine depuis plusieurs années, en particulier en certaines matières d'enseignement, il semble presque impossible de pratiquer dans ce pays une politique pleinement préventive. On sait d'autre part combien nombreuses et prospères, et donc puissantes, y sont les colonies chinoises, quels rapports ont existé naguère entre l'Annam et la Chine, quelle parenté existe entre les civilisations des deux pays, également fiers de l'antiquité et du développement de leurs civilisations respectives. Qu'il est facile, dès lors, à une propagande bolchevique de s'insinuer en Indochine par l'intermédiaire des colonies chinoises du pays, de recruter des adhérents parmi les métis d'Européens et de femmes indigènes (qui sont en quelque manière des déclassés et à qui nous refusons la nationalité française) et, par là, de gagner peu à peu la masse de la population! Déjà le travail est commencé, et les communistes de France y collaborent activement avec les Soviets de Moscou; M. Outrey l'a dénoncé dans différents articles et à la tribune de la Chambre des Députés. Même s'il a exagéré l'importance du mal, celui-ci existe — des symptômes et des manifestations significatives en ont été signalés à différentes reprises en Indochine comme dans nos autres colonies, — et on ne saurait trop veiller à ce qu'il ne se développe pas. On serait autrement exposé, un jour ou l'autre, à un réveil terrible, d'autant plus terrible qu'on aurait péché par insouciance, par imprévoyance et par illusion.

Le mal qui existe ainsi — sous une forme très atténuée d'ailleurs, nous avons plaisir à le reconnaître — dans notre Indochine, il existe également dans les autres parties de la plus orientale des trois péninsules du Sud de l'Asie et dans les principales îles des Indes néerlandaises. Là encore, c'est aux Chinois plus ou moins travaillés par la propagande bolchevique qu'il faut en faire la responsabilité. Dans une lettre publiée le 10 juin dernier par le *Times*, un bon observateur, très averti des cho-

ses d'Orient, le déclarait sans ambages. Partout, au cours de son récent voyage dans les pays des bords du Pacifique, M. Edward E. Long dit avoir constaté chez les Chinois immigrés une attitude nouvelle à l'égard des Européens, une attitude faite à la fois de défiance passive, si l'on peut dire, et d'attente d'événements nouveaux et imprécis, mais non pas imprévus, et destinés à mettre les Chinois dans une situation très supérieure à celle qu'ils occupent actuellement. Quelquefois, précisant davantage, le Chinois parlait d'un soulèvement anti-japonais dans un proche avenir; « mais je ne doute pas, écrit M. Long, que mon interlocuteur ne parlât ainsi, mû par une pensée de prudence et de politesse, tout en pensant à un soulèvement anti-étranger. » Et l'auteur ajoute que ses observations lui permettent de penser que l'action des Bolchevistes ne se limite nullement au Kouo-min-tang, mais que, grâce aux nombreuses sections fondées par ce parti hors du territoire chinois, elle s'exerce un peu partout en Extrême-Orient, et que les travailleurs chinois apprennent partout à oublier leur différence d'origine pour se souvenir simplement de leur fraternité de race et se tenir simplement pour Chinois. A Singapour, à Kouala Lompour, dans les Etats Fédérés malais, des grèves se sont produites au cours des dernières années et montrent le succès de la diffusion de ces idées. Capter la confiance des travailleurs chinois, les faire ensuite agir conformément à ses desseins, voilà un des buts du bolchevisme, et son principal atout.

\*\*

Il convenait de signaler les faits mis en lumière par Edward E. Long. Ces faits complètent en effet ce que l'on savait déjà de la propagande bolchevique sur les bords asiatiques du Pacifique. Cette propagande s'est étendue jusqu'à l'Empire du Japon, où l'Asie française a déjà signalé plus d'une fois les agissements d'émissaires russes, soit parmi les étudiants, soit ailleurs. Il suffira donc d'y faire cette brève allusion. Elle se manifeste également aux Philippines.

Est-il besoin d'insister longuement sur ce qui se passe aux Indes, et de montrer combien les agents de l'U. R. S. S. ont contribué à faire naître dans ce pays le malaise ou pour parler plus exactement, la crise que traverse aujourd'hui cette grande possession britannique? Certes, grâce à l'habileté de lord Reading, le malaise se trouve atténué et la crise, qui semblait si aiguë, naguère, paraît singulièrement moins grave maintenant; mais quelles conséquences la mort de M. Das va-t-elle entraîner? On ne saurait nier, dans tous les cas, que là encore, l'activité soviétique s'est largement exercée, qu'elle a combattu et qu'elle combat sans trêve ni merci la puissance britannique, qu'elle fait tout le possible pour tirer parti, contre l'Angleterre, de toutes les circonstances favorables, — et l'on sait combien nombreu-

ses elles sont! Aucun événement, aucun incident qu'elle ne s'efforce d'utiliser pour miner l'autorité de la métropole; le nationalisme, l'exaltation religieuse, la famine, les grèves, tout lui est occasion de poursuivre et d'intensifier une propagande qui se poursuit parmi toutes les populations de l'Inde, chez les adeptes de toutes les religions, dans toutes les castes, dans toutes les langues, et qui, lors même que ses effets ne se manifestent pas extérieurement, constituent un vrai danger pour la domination britannique.

\*\*

De cette propagande, on peut constater également les effets dans les pays situés à l'Ouest de l'Empire anglais des Indes, dans l'Afghanistan et en Perse. On sait, pour nous borner à ce seul exemple, que tout le personnel de l'aviation militaire afghane vient actuellement de Russie et que quinze jeunes Afghans ont été envoyés dans ce pays pour s'y préparer à remplir par la suite le rôle d'aviateurs. — On sait aussi que, au cours du mois de mai dernier, des Turcomans se sont soulevés contre le Gouvernement de la Perse, et que d'importants renforts, venus de l'autre côté de la frontière, c'est-à-dire du territoire russe, ont contribué pour beaucoup à rendre délicat le dégagement de Boudjnourd, une localité du Khorassan septentrional située dans la vallée de l'Atrek, au pied des pentes nord de l'Ala-Dagh. Si les troupes régulières parties de Téhéran sont parvenues, dans des conditions qui leur font honneur, à rétablir l'ordre dans la région Meched-Boudjnourd, alors que les Turcomans leur étaient très supérieurs en nombre, et étaient soutenus par des contingents étrangers, rien ne dit que la propagande des Soviets ne se continue pas par toute la contrée et que, un peu plus tard, elle ne sera pas couronnée de succès. Maintenant surtout, alors que les anciennes républiques soviétiques de l'Asie centrale sont reconstituées sous un aspect ethnique, l'hypothèse pourrait parfaitement devenir une réalité.

Bien entendu, elle s'étend jusque sur les rivages de la Méditerranée, dans les pays de mandat. Voici la note que le correspondant du *Daily Express* à Jérusalem écrivait, dans le courant du mois de mai, à la direction de ce journal :

L'Internationale Communiste et l'Internationale Rouge du Commerce font de très grands efforts pour saper les conditions sociales et économiques de la Palestine. Le parti communiste palestinien, dont les membres se livrent à une active propagande dans toute la Terre-Sainte, est en contact étroit avec l'Egypte par l'intermédiaire d'un agent secret qui voyage constamment entre les deux pays.

\*\*

Tous ces faits — et il serait facile d'en allonger la liste et d'en confirmer les enseignements par d'autres faits analogues — montrent bien de quelle manière agit, par toute la surface du continent asiatique, la propagande bolchevique. On

a dit nag  
parée par  
et quelle  
au théâtr  
agents de  
différent  
que ces  
lequel ils  
de nouve  
répandre  
tout l'inf  
les Russe  
l'âme asia  
et s'en f  
péril est  
vaut le  
opposer  
temps, o  
trées de  
du Levar

VOIES  
ET

La Ci  
les 32° e  
parallèles  
Sud par  
Taurus,  
de mont  
vont en  
Anatolie  
Dagh.  
D'une  
carrés, l  
de haut  
de hauts

La Pl  
niers cor  
massives  
fondes,  
boueux

(1) Voir  
MAND : La  
Colonel B  
Revue des  
le problèm  
de Bagdad  
d'Asie-Min  
des sur la  
ques et so

a dit naguère ici-même comment elle était préparée par le Gouvernement central de l'U.R.S.S. et quelle formation, à la fois générale et adaptée au théâtre de leur future mission, recevaient les agents destinés à répandre ses doctrines dans les différentes parties de l'Asie; voici maintenant que ces agents remplissent partout le rôle pour lequel ils ont été formés, conquièrent sans cesse de nouveaux disciples aux idées qu'ils doivent répandre et sapent ou s'efforcent de saper partout l'influence et l'œuvre occidentales. Comme les Russes sont plus près que les Occidentaux de l'âme asiatique, comme ils la comprennent mieux et s'en font plus vite et mieux comprendre, le péril est réel, et il serait vain de le nier. Mieux vaut le reconnaître, le regarder en face, et y opposer les remèdes appropriés qui, de tout temps, ont produit de bons effets, dans les contrées de l'Extrême-Orient comme dans les pays du Levant.

Henri FROIDEVAUX.

## VOIES DE COMMUNICATION ET MOYENS DE TRANSPORT EN CILICIE

### INTRODUCTION

#### Aperçu géographique (1)

La Cilicie est située approximativement entre les 32° et 34° de latitude Nord et les 36° et 39° parallèles. Elle comprend le territoire limité, au Sud par la Méditerranée, au Nord-Ouest par le Taurus, à l'Est par l'Amanus. Ces deux chaînes de montagnes, très difficilement franchissables, vont en direction du Nord se relier au plateau Anatolien par le Soghan Dagh et le Sinnogha Dagh.

D'une superficie d'environ 30.000 kilomètres carrés, la Cilicie comprend une immense plaine, de hautes chaînes de montagnes et une région de hauts plateaux.

*La Plaine.* — Limitée au Nord, par les derniers contreforts du Boulghar Dagh, aux formes massives séparées par des coupures nettes et profondes, au Sud par la mer qui se teinte de gris boueux près de la côte, la plaine, simple liseré

littoral près de Pompeïopolis, n'a guère que deux kilomètres de largeur vers Mersine. Dans la direction de l'Est, elle s'étend sur près de cent kilomètres. Sa nudité à peine rompue par quelques buttes artificielles, laisse apercevoir au Sud-Est le petit massif déchiqueté du Djebel Missis avec, à l'arrière-plan, les formes trapues de l'Amanus dont les sommets, neigeux pendant cinq mois de l'année, se profilent nettement sur le bleu du ciel.

Elle atteint sa plus grande largeur à hauteur d'Adana (environ 60 kilomètres d'Indjirli au cap Karatache), puis vient brusquement se resserrer en un étroit couloir au défilé de Yélan Kalé, avant de s'étaler à nouveau en une vaste plaine intérieure que la descente sur le Djihoun des plateaux de Mamoureh et de Khan Déré divise en deux parties: celle du Nord (région d'Anavarza) vient se terminer à hauteur de Sis et de Kars; celle de l'Est (région d'Osmanié) s'enfonce profondément dans l'Amanus en direction de Hassan Béli.

Aux petits monticules faits de mains d'hommes, postes de guet ou de défense, signalés dans la plaine maritime, succède dans cette région toute une série de pitons rocheux encore surmontés de ruines grandioses. C'est Anavarza, l'antique Anazarbe élevée par Justin I<sup>er</sup> et rendue plus forte par Haroun Al Raschid; c'est Yélan Kalé, qui gardait le défilé du Djihoun; c'est Toumlou Kalé, l'*Amouda* des Chevaliers teutoniques, le *Toumlou Kaléssi* de Michel le Syrien, qui surveillait le débouché en plaine de la région de Khan Déré; c'est Sis, la capitale du royaume d'Arméno-Cilicie, la ville du roi Léon et des Lusignan.

Toute cette plaine, tant maritime qu'intérieure, est d'une fertilité étonnante. Son sol, formé sur plusieurs mètres d'épaisseur de limon provenant de la désagrégation des roches du Taurus et de l'Amanus, se prête à toutes les cultures: coton, blé, sésame, tabac, etc., etc. Malheureusement la rareté de la main-d'œuvre (1) et le régime des cours d'eau limitent la production.

A l'exception des trois grands fleuves ciliciens: le Tarsous Tchaï qui descend de la région des Portes de Cilicie; le Seihoun, le *Sarus* des Latins, qui prend sa source très au nord du vilayet dans les monts du Koïmouch au sud de Sivas et qui, par ses affluents l'Aléous et le Geuk Sou, draine tout le Taurus Cilicien; et le Djihoun, le *Pyramus* des Romains, qui vient se jeter dans le golfe d'Alexandrette après avoir contourné le Djebel Missis et franchi par d'étroits défilés le Giaour Dagh, le manque de pente dans toute la Cilicie fait traîner paresseusement les moindres ruisseaux. « Adana, qui est à 23 mètres d'altitude, est à vol d'oiseau à 60 kilomètres de Mersine et à 48 kilom. du cap de Karatache. La

(1) Voir pour l'ensemble de cette étude: Colonel NORMAND: La Cilicie, *Annales de Géographie*, 15 novembre 1920; Colonel BRÉMOND: La Cilicie en 1919-1920; Extrait de la *Revue des Etudes Arméniennes*; Pierre REDAN: La Cilicie et le problème Ottoman; A. CHÉRADAME: Le chemin de fer de Bagdad; *Service géographique de l'armée*: Les lignes d'Asie-Mineure et les régions traversées; Ed. ACHARD: Etudes sur la Syrie et la Cilicie (Documents politiques, économiques et scientifiques publiés par l'Asie Française).

(1) Voir à ce sujet les études de M. Achard parues dans les « Documents économiques et scientifiques », publiées par l'Asie Française, 1923.

pente moyenne dans l'une ou l'autre direction est donc de 0,00038 et de 0,00049 (1). »

Presque à sec durant l'été, pendant la période des pluies et au moment de la fonte des neiges, de novembre à mars, les rivières débordent, inondent la plaine, forment d'immenses marécages.

*Les Montagnes.* — Au Nord-Ouest, la région anatolienne des Hauts plateaux de Nigdé-Césarée est nettement séparée de la plaine d'Adana par une série de chaînes importantes qui, de la mer, de Sélefké, pointe en direction du Nord-Est vers Sivas. C'est le Taurus Cilicien.

A l'Est, l'Amanus et le Binnogha Dag, reliés par une zone de plissements chaotiques couvrant toute la région comprise entre Marache, Tchoukour Hissar et Féké, forment également une barrière très difficilement franchissable entre la plaine cilicienne et les sandjaks de Marache et d'Albistan.

*Le Taurus Cilicien.* — Le Taurus Cilicien se fractionne en une série de plissements qui ont reçu des noms particuliers.

C'est d'abord, de Sélefké au Tchakyt Tchaï, le Boulgar Dag aux formes trapues, massives, avec le Kortal Dag qui porte son sommet le plus élevé à 2.400 mètres; puis l'Ala Dag jusqu'au nord de Farache sur le Zamanti Sou; enfin le Bey Dag, le Saritchitchak Dag et le Soghan Dag qui vont, en direction de Sivas, rejoindre le plissement du Binnogha Dag, encore appelé par certains géographes Anti-Taurus.

L'Aléous, affluent du Seihoun, sépare cette première ligne de plissements d'une seconde moins importante, comprenant le puissant massif du Baker Dag, le Dédé Dag et le Katran Dag.

Le Baker Dag couvre tout le pays compris entre le Geuk Sou et l'Aléous. Il est sensiblement limité au Nord par le tracé du chemin Hadjine, Haïladjik, Césarée. Toute sa partie Sud, fréquemment signalée sur les cartes géographiques d'Asie Mineure (2), par une large tache blanche portant la mention « Zone inconnue », est pratiquement inexplorée (3). Formée d'un chaos inouï de chaînes heurtées, aux redressements verticaux, aux sommets à pic séparés par de profondes vallées burinées par des torrents impétueux, cette partie du Baker Dag se traverse très difficilement. Il faut, pour le faire, s'en remettre au bon vouloir des très rares guides qui consentent à vous diriger, et les suivre, sur d'affreux sentiers à peine tracés en pleine montagne.

Le Dédé Dag et le Katran Dag bordent la région des hauts plateaux de Yérabakan, les plaines de Roumlou et de Magara et cloisonnent face à l'Ouest le seuil de Char Déré-Hadjine.

(1) ACHARD : *Notes sur la Cilicie* (Asie Française, 1923, p. 84).

(2) Les cartes anglaises en particulier.

(3) Cette région a toujours été le refuge des nombreux brigands qui pillaient les villages et rançonnaient les voyageurs se rendant de Sis à Césarée.

Cet ensemble de chaînes du Taurus Cilicien se rattache à l'Amanus et au Binnogha Dag par une zone montagneuse d'aspect plus régulier qui couvre la plus grande partie du sandjak de Kozan. La voie Sis-Hadjine la parcourt entièrement. Elle n'a pas de noms spéciaux; cependant les autochtones la fractionnent en trois parties qui, du Sud au Nord, sont: les montagnes de Sis, les montagnes de Féké et celles d'Hadjine.

Le Taurus est formé dans sa presque totalité de roches calcaires. Il présente cependant en de nombreux points des masses de terrains anciens. La région comprise entre Féké et le Zamanti Sou est particulièrement riche en grés, et le piton d'Ak Kaya, qui domine les montagnes de Sis, est le sommet d'une puissante arête gneissique qui s'allonge du Sud au Nord sur près de 10 kilomètres.

On peut également retrouver dans toute la région comprise à l'ouest de la ligne Char-Déré-Hadjine les traces nombreuses de puissantes masses de recouvrement à direction général Sud-Est-Nord-Ouest.

Dans son ensemble le Taurus est d'un aspect grandiose. Nombreux sont les cols situés à plus de quinze cents mètres de hauteur, cols qu'il faut franchir pour aller trouver les villages qui se cachent dans les vallées profondes.

La circulation y est toujours difficile. Seules les Portes de Cilicie et la trouée de Char-Déré permettent de se rendre assez facilement de Cilicie sur le plateau Anatolien.

Par les premières, suffisamment connues en raison de leur rôle historique (toutes les armées d'invasion, depuis les Perses jusqu'à nos jours, ont emprunté ce passage pour entrer en Cilicie) on va de Tarse et d'Adana par Bozanti vers Konia et Constantinople.

Moins connue et moins fréquentée, la trouée de Char-Déré fait communiquer la plaine de Sis avec Azizié, Césarée et tout le pays au sud de Sivas. La piste, car il ne saurait être question de route dans cette région, après avoir quitté Sis, chef-lieu du sandjak de Khozan, se lance à travers le Taurus. Elle atteint péniblement Hadjine après avoir franchi des gorges magnifiques aux parois à pic sur plus de deux cents mètres de hauteur, puis s'étale largement dans la plaine d'Ismaïl Bey. Elle traverse ensuite la riche plaine de Magara aux vastes champs de blé, aux villages circassiens cachés derrière de longues rangées de peupliers argentés, passe à Char-Déré, l'antique *Comanée* des Grecs, et monte en pente douce rejoindre Azizié.

Chemin favori des caravanes, lieu de prédilection des nomades Aïdinlis, la trouée de Char-Déré, trop souvent négligée dans les descriptions de cette région, conserve cependant une importance suffisante pour être signalée dans une étude de même sommaire de la Cilicie.

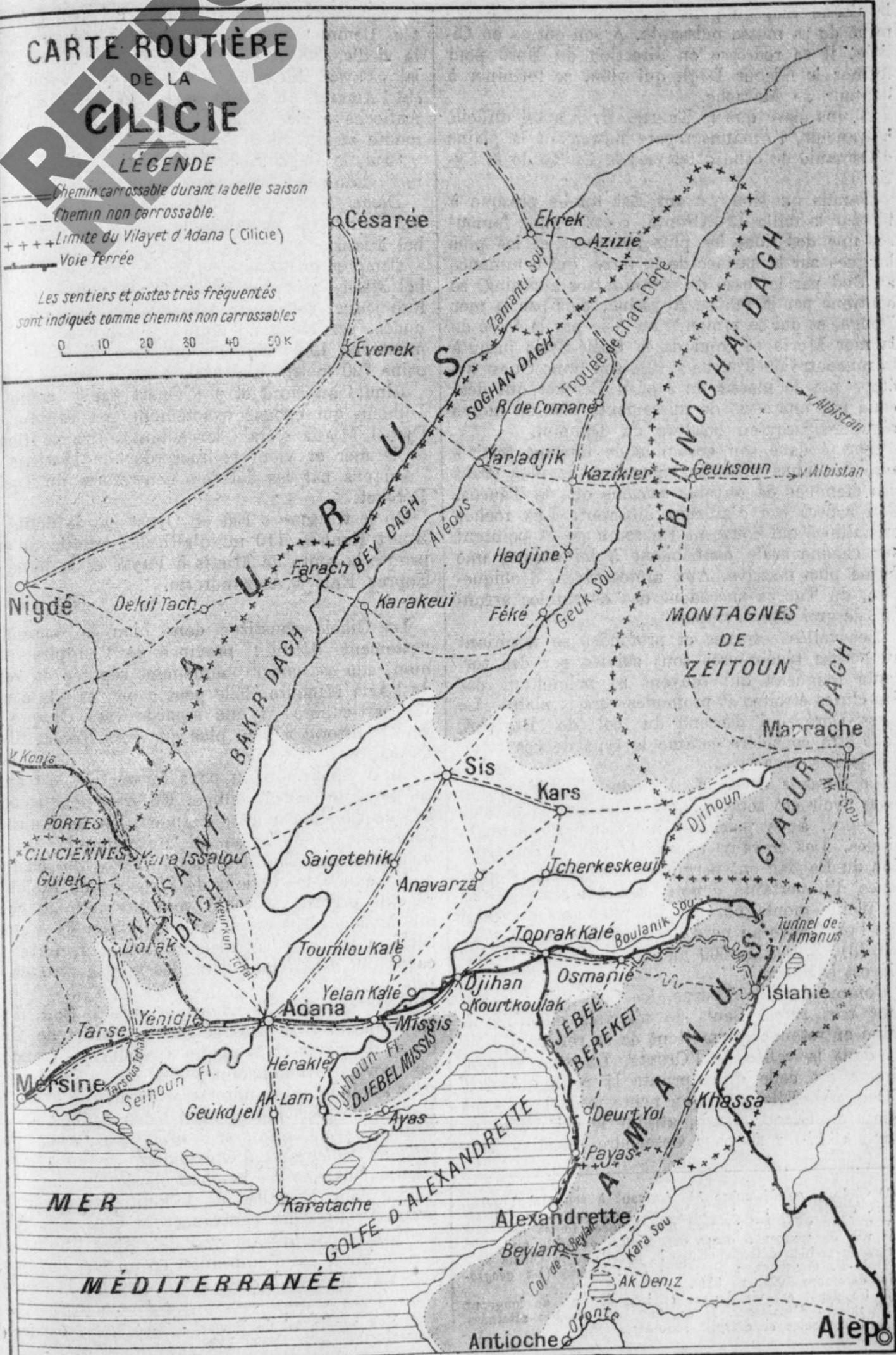
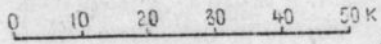
*L'Amanus.* — Du cap Ras el Khansir jusqu'à hauteur de Payas, l'Amanus borde de très près

# CARTE ROUTIÈRE DE LA CILICIE

## LÉGENDE

- Chemin carrossable durant la belle saison
- Chemin non carrossable
- Limite du Vilayet d'Adana ( Cilicie)
- Voie ferrée

Les sentiers et pistes très fréquentés sont indiqués comme chemins non carrossables



la partie Sud du golfe d'Alexandrette qu'il domine de sa masse puissante. A son entrée en Cilicie, il se redresse en direction du Nord pour former le Giaour Dagh qui vient se terminer à hauteur de Marache.

Moins élevé que le Taurus, mais aussi difficile à franchir, l'Amanus sépare nettement la plaine d'Osmanié de celle d'Islayié; la Cilicie de la Syrie (1).

Tandis que son versant Est tombe presque à pic sur la faille de l'Oronte, « cette faille fameuse, une des rides les plus marquées et les plus longues sur la surface de la terre, qui commence au Sud par le fossé des grands lacs africains, se continue par la falaise Abyssine, puis par la mer Rouge, et qui se prolonge en Asie par le fossé de la mer Morte et celui de la Coélé-Syrie jusqu'à la rencontre du Taurus » (2), son flanc Ouest est étayé par le massif du Djebel Béreké qui descend par une série de plissements plus ou moins réguliers jusqu'en bordure du Djihoun.

Formé dans son ensemble de terrains tertiaires, l'Amanus présente cependant de plus grandes étendues de terrains anciens que le Taurus. Son aspect est d'ailleurs différent. Les roches cristallines qui couvrent les sommets et pointent sur chaque arête contribuent à lui donner une forme plus massive. Aux arêtes vives, déchiquetées, du Taurus succèdent des ensembles arrondis, de gros dômes trapus.

Les vallées étroites et profondes se ramifiant en gorges ténébreuses sont suivies par des torrents fougueux qui souvent se précipitent par des cluses étroites et profondes vers la plaine. Le Kassi-Déré, qui descend du col de Bagché, peut être considéré comme le type de ces rivières jeunes et actives.

Le versant Ouest de l'Amanus semble d'ailleurs avoir été soumis, après une longue période de repos, à de puissants mouvements épeirogéniques. Les travaux nécessités par la construction du Bagdad ont permis de reconnaître la présence d'importants dépôts sédimentaires situés en pleine montagne. Un des plus nets est celui que l'on trouve au nord de la station de Mamoureh (3), à près de 600 mètres d'altitude (Osmanié est à 180 m.).

Comme dans le Taurus, les points de passage sont très rares. Seuls de mauvais chemins, à peine entretenus, permettent de se rendre d'Adana dans la vallée de l'Oronte. La voie la plus directe est celle qu'emprunte la piste qui part d'Osmanié. Elle gravit en pente raide le versant Ouest du Giaour Dagh, atteint le col d'Hassan Beyli (1.120 m.) pour descendre ensuite très

brusquement sur Islayié. Elle est peu fréquentée. Commerçants et voyageurs préfèrent suivre la vieille route, celle des invasions: Kourt Koulak, Payas, Alexandrette, qui, après avoir franchi l'Amanus au col de Beylan (1), se dirige vers Antioche et les villes du littoral syrien ou remonte en direction d'Alep.

Seul, le Bagdad, de construction récente, permet aisément de franchir l'Amanus.

*Djebel Missis.* — Entre le Djihoun et le golfe d'Alexandrette se trouve le petit massif du Djebel Missis.

Composé en totalité de roches calcaires, le Djebel Missis, par son isolement en plaine, son allure jeune, son profil net, ses escarpements dénudés, ses éboulis, donne l'impression d'une montagne importante. Cependant il atteint à peine 720 mètres d'altitude avec le Djebel Nour.

Limité au Nord et à l'Ouest par le cours du Djihoun qui épouse exactement son contour, le Djebel Missis s'étale largement entre ce fleuve et la mer et vient se raccorder au système de l'Amanus par les derniers contreforts du Djebel Béreké.

On le traverse d'Est en Ouest par le défilé de Kourt Koulak (110 m. d'altitude), défilé qu'emprunte la route de Missis à Payas et la ligne de Toprak Kalé à Alexandrette.

La Cilicie constitue donc bien un ensemble nettement défini: province de l'Empire ottoman, elle est géographiquement séparée du reste de l'Asie Mineure. Elle peut avoir, et elle a une vie particulière: « elle regarde vers Chypre et vers le littoral » bien plus que vers Konia, Sivas ou Angora.

Si la Cilicie est un pays fermé, elle est aussi un point de passage obligé. En effet pour se rendre de Constantinople, d'Angora ou de Kaisarié (Césarée) en Syrie ou en Mésopotamie, on se heurte en direction de l'Est au chaos des chaînes anatoliennes des régions de Sivas ou de Maïatia: régions privées de toute voie normale de communication, desservies seulement par de vagues sentiers muletiers escaladant des contreforts escarpés ou descendant dans des gorges étroites et profondes.

Force est donc de se diriger vers le Sud, d'aller emprunter le passage des « Portes de Cilicie », de traverser la plaine d'Adana, de franchir les portes Amaniciennes ou Syro-Ciliciennes pour atteindre Alexandrette et de là, par le col de Beylan, le Derbend el Merry des Arabes, ou le défilé d'Iskenderoun, la *Portella* ou *Panus Portella* de Villebrand d'Oldenbourg et des chartes latines émanées de la chancellerie de Sis, descendre dans la vallée de l'Oronte retrouver les grandes routes des caravanes qui vont vers Alep et la Mésopotamie ou vers les villes du littoral syrien. Force est d'emprunter en un mot l'antique voie des invasions, celle suivie par les Perses et

(1) Cicéron, en décembre 51, écrivant à son ami Porcius Caton, disait déjà: « De la Syrie, pour entrer en Cilicie, il y a deux voies qui peuvent être fermées toutes les deux avec peu de troupes à cause des défilés, de sorte qu'il n'y a rien de si bien défendu contre la Syrie que la Cilicie ».

(2) E.-F. GAUTHIER: Structure de l'Algérie (*La géographie*, décembre 1921, p. 582).

(3) Ce dépôt est visible sur environ 300 m. de longueur et 80 mètres d'épaisseur. Il est formé de couches alternées de cailloux roulés et d'argile rougeâtre.

(1) Voir sur le col de Beylan: René BAZIN, Charles de Foucauld (Plon), p. 111 et 112.

les Crois

le Gran

Lieu

puis la C

importa

toute sa

internat

à Bass

Le

placé la

du can

voyageu

l'activit

des car

phrate

produit

ne. Le

Sud de

monter

mercial

Alep, A

Mais

en Cili

par le

nisées

Nous

diquer

tères g

des pist

N'étan

la Cili

bien de

mettra

exacte

vilayet

ont eu



les Croisés, jalonnée par les exploits d'Alexandre le Grand ou par ceux d'Ibrahim Pacha.

Lieu de passage obligé, la Cilicie a pris depuis la construction du Bagdad-Bahn une extrême importance économique. Elle est en effet, dans toute sa largeur, traversée par la grande artère internationale reliant l'Europe à l'Inde, Berlin à Bassora.

Le chemin de fer aura, une fois encore, déplacé la fameuse route des Epices. L'ouverture du canal de Suez, en drainant vers l'Egypte voyageurs et marchandises, avait en partie ruiné l'activité fluviale de la Mésopotamie et des grandes caravanes qui assuraient, entre le Haut-Euphrate et les ports syriens, le transbordement des produits précieux de l'Hindoustan et de la Chine. Le Bagdad, en supprimant le détour par le Sud de l'Arabie et la mer Rouge, va faire remonter vers le Nord une partie du courant commercial et redonner ainsi à Bagdad, Djerablous, Alep, Adana, une nouvelle activité.

Mais cette activité sera lente à se manifester en Cilicie, car la vie commerciale y est arrêtée par le manque de voies de communications organisées en vue de fins économiques.

Nous nous proposons, dans cette étude, d'indiquer aussi exactement que possible les caractères géographiques de la voie ferrée, des routes, des pistes de plaine et des sentiers de montagnes. N'étant guidé par aucune étude de ce genre pour la Cilicie, notre travail présentera sans doute bien des lacunes, bien des imperfections. Il permettra cependant, croyons-nous, d'avoir une idée exacte de l'état des voies de communication du vilayet d'Adana, région dans laquelle nos soldats ont eu à combattre pendant deux ans.

## I. — LES CHEMINS DE FER

*Le Bagdad.* — Faisant suite à l'ancien système des chemins de fer anatoliens, auquel il se raccorde à Konia, le Bagdad, dans sa traversée de la Cilicie, présente trois grandes divisions naturelles :

A) Section Erigli-Yénidjé (franchissement du Taurus) ;

B) Section Yénidjé-Osmanié (traversée de la plaine Cilicienne avec les embranchements Mersine-Yénidjé et Toprak-Kalé-Alexandrette) ;

C) Section Osmanié-Islyaié (franchissement de l'Amanus).

### A. — Section Erigli-Yénidjé

Après avoir traversé en direction N.-O.-S.-E. les hauts plateaux de la région de Konia et décrit une courbe accentuée de façon à éviter la zone marécageuse et inhospitalière située au sud-ouest de Nigdé, la ligne du Bagdad arrive en pente douce, et sans travaux d'art importants, à Erigli (K. 189 (1) ; Alt. 1.054 m. ; R. M. 6 %). Elle

traverse alors un pays riche en pâturages, pays peuplé en été par les nombreux nomades qui, fuyant la sécheresse et la chaleur torride de la plaine d'Adana, viennent sur les pentes Nord-Ouest du Taurus, chercher la fraîcheur et la richesse d'immenses étendues abandonnées aux chèvres et aux moutons. Après Boulgourlou (K. 198 ; Alt. 1.056 m.), la ligne, évitant d'abord les premiers contreforts du Taurus, suit la vallée qui remonte en direction de Ouloukichla vers le col conduisant au sommet de la vallée du Tchakyt-Tchaï. Elle atteint Ouloukichla, centre commercial important (une piste très fréquentée draine en effet vers ce point toute la production agricole du Caza de Nigdé et du sandjak de Césarée) au K. 237, Alt. 1.430 m.

Après avoir atteint son point culminant (1.457 m.) à l'ouest de cette dernière station, la ligne s'engage dans la haute vallée du Tchakyt Tchaï, affluent du Seyhoun, rivière d'Adana. Elle abandonne ainsi l'antique route des Portes de Cilicie dont les roches dolomitiques, jugées trop friables, n'auraient pu offrir une résistance suffisante à la construction de la voie.

Aux larges horizons du plateau anatolien, à la construction relativement simple de la ligne, va succéder dans la traversée de ce massif calcaire qu'est le Taurus, une descente brusque, dans une gorge sauvage, profondément encaissée, aux roches le plus souvent à nu, sur lesquelles essaie de se maintenir une maigre végétation d'arbrisseaux et de broussailles. La voie ferrée, suivant le versant Est de la gorge, laissant à sa gauche le Tchakyt-Tchaï se précipiter de cascade en cascade, sautant elle-même d'une avancée à l'autre de la montagne, n'est qu'une longue succession de tunnels et de ponts. Cet ensemble forme le « système des tunnels du Taurus ». Exécuté pendant la guerre, continué par les Anglais en 1919, il représente un travail énorme, presque complètement achevé. Seuls, quelques tunnels restaient encore à maçonner en décembre 1919.

Une brève étude du profil en long de cette section fera mieux comprendre l'effort immense qu'a demandé la construction de cette portion du Bagdad.

*Station de Ouloukichla:* Alt. 1.430 ; K. 237 ; P. M. 17 % ; R. M. 25 %. — Avant d'arriver à la station de Tchifté Han, la voie traverse :

Entre les kilomètres 260 et 261, un tunnel de 190 m. 66 ;

Entre les kilomètres 261 et 262, deux tunnels de 120 m. et 63 m. ;

Entre les kilomètres 262 et 263, deux tunnels de 147 m. 75 et 57 m. 88 ;

Au kilomètre 263,500, un tunnel de 80 m. 50.

*Station de Tchifté-Han:* Alt. 949 m. ; K. 265.900 ; P. M. 25 % ; R. M. 0. — Entre les kilomètres 266 et 267, un tunnel de 51 m. 20 ;

Entre les kilomètres 267 et 268, un tunnel de 61 m. ;

(1) Les kilomètres sont comptés à partir de Konia. — R.M. et P.M. sont les abréviations de *Rampe maxima* et de *Pente minima*.

Entre les kilomètres 271 et 272, deux tunnels de 103 m. et de 29 m. ;

Entre les kilomètres 275 et 276, un tunnel de 109 m. ;

Entre les kilomètres 275 et 276, un tunnel de 89 m. ;

Au kilomètre 280, un tunnel de 87 m.

*Station de Bozanti*: Alt. 780 m. ; K. 281 ; P. M. 25 % ; R. M. 0. — Entre les kilomètres 285 et 287, trois tunnels de 49 m. 80, 85 m. 50, 56 m. 60 ;

Au kilomètre 288, un tunnel de 217 m. 20.

*Halte de Kara Pounar*: Alt. 695 m. ; K. 291 ; P. M. 12 % ; R. M. 5 %. — Après cette halte, la ligne n'est qu'une succession pratiquement ininterrompue de tunnels et de ponts.

Au kilomètre 293 commence le tunnel dit de Bélémedick, 1.726 m. ; puis un pont de 8 m., un tunnel de 711 m., un pont de 33 m., un tunnel de 603 m., un pont de 17 m. 50, un tunnel de 27 m., un pont de 8 m., un tunnel de 593 mètres 80, un pont de 2 m., un tunnel de 237 m., un pont de 20 m., un tunnel de 13 m. 50, un pont de 20 m., un tunnel de 1.220 m. 50, un pont de 30 m., un tunnel de 511 m., un pont de 60 m., un second grand tunnel de 3.794 m. suivi d'un pont de 33 m., d'un second pont de 20 m., d'un tunnel de 165 m., d'un pont de 30 m. et enfin d'un troisième grand tunnel de 2.093 m.

« Sur 14 kilomètres de Hadjikiri à Bélémedick, 12 sont en tunnels (1). »

*Station de Hadjikiri*: Alt. 389 m. ; K. 306,1 ; P. M. 18 % ; R. M. 3 %. — Après Hadjikiri, entre les kilomètres 307 et 308, la voie franchit le Giaour Déré sur un superbe viaduc à 11 arches avant de s'engager au kilomètre 314, dans un dernier tunnel de 220 m. de longueur.

Au kilomètre 315,400 se trouve un important croisement (longueur utilisable des voies de garage 500 m.).

Après ce point, le Bagdad arrive en pente douce à la station de Yénidjé (K. 346 ; Alt. 34 m.) où il va se raccorder à la ligne Mersine-Adana.

#### B. — Ligne Mersine-Yénidjé

Construite par une Société anglo-française et terminée en 1886, la ligne Mersine-Adana fut rachetée en 1906 par la Deutsche Bank.

Refait entièrement par les Allemands, elle vient se raccorder au Bagdad à Yénidjé, à l'Est de la ville de Tarse. C'est une des parties les plus actives de tout le Bagdad. Elle relie directement Mersine, seule échelle de la Cilicie, à l'intérieur du vilayet d'Adana. Ce port, sérieusement amélioré au cours de l'année 1919, par ordre du colonel Brémont (construction d'un wharf de 125 m. de longueur sur 12 m. de largeur, d'une plate-forme bétonnée de 30 m. sur 60 m. atteignant le fond de 3 m.) (2), reste d'un accès difficile par les temps de grosse mer. Il est

cependant appelé à prendre une grande importance.

La voie ferrée, parallèle à la chaussée Mersine-Adana, suit de très près les derniers contre-forts du Taurus. En plaine, avec des rampes maxima de 3 %, son infrastructure est des plus simples.

Seuls deux ouvrages d'art, les ponts métalliques du Deli-Tchaï (longueur 15 m., kilomètre 7.250) et du Tarsous Tchaï (longueur 35 m., kilomètre 28.400) méritent d'être mentionnés.

#### C. — Section Yénidjé-Osmanié

Faisant suite à l'embranchement Mersine-Yénidjé, le Bagdad va traverser dans toute sa largeur la plaine cilicienne, plaine maritime de Mersine à Missis et, après le passage du Djihoun et le franchissement du petit défilé de Yélan Kalé, plaine intérieure de Djihan à Osmanié.

Resserrée entre le Taurus, qui la domine de sa masse puissante, et la mer, la plaine, à peine plus élevée que le niveau de l'eau dont elle se défend d'ailleurs difficilement par une barrière de dunes entourant des lagunes saumâtres, s'étend régulière et nue, en direction de l'Est.

Les villages, rares en plaine, sont venus s'établir sur la ligne des points d'eau, au pied des monts calcaires. Ils ont fui les cours d'eau qui, à sec pendant l'été, en hiver et au printemps, grossis par les pluies et la fonte des neiges, débordent, s'étalent en de larges marécages. De juin à octobre, le moustique règne en maître sur toute cette région.

Ses habitants: Circassiens, Arabes, Kurdes, Rouméliens, Grecs, Arméniens et Turcs venus de toutes les parties de l'empire ottoman, vivent comme au temps de Gengis Khan, dans la même insécurité, avec le même fatalisme oriental. Ils se nourrissent des produits de leurs troupeaux de chèvres et de moutons, des quelques vaches qu'ils possèdent et, à l'occasion, de brigandage. Ils se contentent de cultiver juste assez de terrain pour obtenir le blé nécessaire à la confection de mauvaises galettes.

La plaine, privée de routes, ne devient vivante qu'aux abords des villes: Mersine, Tarse, Adana, Djihan, Sis, Osmanié. Les convois de chameaux se trouvent alors plus nombreux, des attelages de buffles circulent dans les champs; les fermes et les villages se rapprochent; on devine la ceinture verte des jardins soigneusement entretenus par les fellahs. A la solitude si impressionnante de la campagne succèdent le mouvement et la vie.

A partir de Yénidjé, le Bagdad, abandonnant les pentes Sud du Taurus se dirige nettement vers l'Est. Il court en plaine avec des rampes maxima de 2/°° et atteint Adana, la capitale du vilayet, au km. 370, Alt. 29 m.

La nouvelle gare, contrairement à celle de l'ancienne ligne française, est à environ 1.500 m. au nord de la ville.

On est bien vite frappé de son activité et de

(1) Colonel NORMAND: *Article cité*, p. 442.

(2) Voir Colonel BRÉMONT, *livre cité*, p. 23.

son importance avec ses 3.997 mètres de voies de garage, ses quais de chargement, son passage souterrain, son dépôt de machines, ses vastes bâtiments de voyageurs, ses hangars à marchandises. Sa création a fait naître toute une série de maisons provisoires ou définitives; elles entourent déjà la cour de la gare d'une ceinture continue de baraques orientales à un étage: changeurs, petits cafés, pâtisseries, boulangeries, pendant qu'à proximité s'est construit le vaste camp Roland, véritable cité ouvrière par son aspect, destiné à loger les Arméniens, rapatriés ou déportés à nouveau.

Le long de la superbe avenue qui relie la gare à la ville (avenue du Général-Gouraud avant notre abandon de la Cilicie) tracée, rechargée et entretenue par les soins de l'administration française, commençaient aussi à se construire quelques maisons.

Ce mouvement d'extension de la ville vers la gare a été retardé, puis arrêté par les événements militaires de 1920-1921. Il reprendra à coup sûr, la gare attirera inéluctablement la ville.

Après avoir quitté Adana, la ligne traverse le Seyhoun sur un pont métallique de 312 mètres de longueur. Elle va alors en pente douce (R. M. 7/00) atteindre Missis au k. 397 (alt. 54 m.), avant de franchir le Djihoun, deuxième grand fleuve cilicien.

Après Missis, le fleuve, la route et la voie ferrée, resserrés entre les arêtes vives du Djebel Missis, au S.-E., et, au N.-E., une série de pitons rocheux s'engagent dans le défilé étroit de Yelan-Kalé avant de déboucher dans la riche plaine de Djihan, encore appelée plaine de Tchocour Ova.

La ligne longe ensuite les pentes N. du Djebel Missis, puis, après avoir dépassé la station de Toprak Kalé (kil. 449,2, alt. 64 m.), point où elle se raccorde à l'embranchement d'Alexandrette, elle s'élève progressivement vers les premiers contre-forts de l'Amanus. Elle atteint Osmanié, petite ville de construction relativement récente, au kilomètre 453,1, alt. 115 mètres.

De Djihan à Osmanié, le Bagdad a traversé la partie Sud de la plaine intérieure de la Cilicie. Cette plaine limitée au Nord par le Taurus, à l'Est par les hauts plateaux de la région de Harounié, à l'Ouest par le plateau semi-désertique de Khan-Déré, drainée par le Djihoun et ses affluents, est aussi riche que la plaine d'Adana.

#### D. Ligne Toprak-Kalé-Alexandrette

La station de Toprak-Kalé (k. 449,2; alt. 62 m.), située dans une petite plaine drainée par l'Agha Tchah, ruisseau qui descend d'Osmanié, doit son importance à ce qu'elle est le point de raccordement entre la grande artère du Bagdad et la ligne venant d'Alexandrette.

Longue d'environ 65 kilomètres, cette ligne, en quittant Toprak Kalé, s'engage immédiatement dans un étroit défilé dominé au Nord par un piton basaltique que couronnent les ruines d'un ancien château-fort.

Ce défilé, long de 900 mètres environ, large à peine de 200, cloisonné par des à-pic atteignant parfois 100 mètres de hauteur, permet de tourner par le Nord le massif du Djebel Missis, d'atteindre facilement le versant méditerranéen, d'accéder à la plaine d'Issus.

La voie ferrée cherche ensuite à ne pas trop se rapprocher de la mer; elle coupe à mi-pente les collines rocheuses du versant Ouest du Djebel Béréket; mais, se heurtant aux formes trapues du Giaour Dag, elle est rejetée vers la côte. A partir de Payas, elle va suivre le littoral jusqu'à Alexandrette.

#### E. Section Osmanié-Islyaié

Aussitôt après Osmanié, la ligne, abandonnant la plaine, s'élève sur le versant Nord du Boulanik Sou, rivière qui descend du col de Bagtché. Elle atteint d'abord sans grande difficulté la station de Mamoureh (alt. 222; k. 467), puis la petite halte de Yarbachi au kilomètre 472. Cette halte, appelée à disparaître, a eu jusqu'en août 1919 (1) une grande importance. Elle entreposait le bois nécessaire à la chauffe des machines du Bagdad. (Une ligne de 4 kilomètres allait vers l'intérieur de la montagne jusqu'au centre des chantiers d'exploitation de la forêt. Vingt wagons de bois arrivaient chaque jour à Yarbachi).

Après Yarbachi, et jusqu'à Sitma Pounar (kilomètre 487,700), la voie devient très accidentée. Elle n'est, sur environ 10 kilomètres, qu'une longue succession de tunnels et de viaducs. Entre les kilomètres 478,150 et 478,350, deux ponts métalliques, de construction très audacieuse, l'un de 40 mètres, l'autre de 70, franchissent deux petits affluents du Boulanik Sou, véritables torrents dont les Allemands ont dû limiter l'érosion en en construisant le thalweg au moyen de pavés basaltiques, et en ralentir la chute par de petits barrages en maçonnerie, de 50 centimètres de hauteur, se succédant de dix en dix mètres.

Puis :

Au kilomètre 479, un tunnel dit tunnel n° 1, longueur 1.002 mètres;

Au kilomètre 481,5, un tunnel dit tunnel n° 2, longueur 176 mètres;

Au kilomètre 482, un tunnel dit tunnel n° 3, longueur 216 mètres;

Au kilomètre 483,4, un tunnel dit tunnel n° 4, longueur 430 mètres;

Au kilomètre 483,9, un tunnel dit tunnel n° 5, longueur 134 mètres;

Au kilomètre 484,25, un tunnel dit tunnel n° 6, longueur 106 mètres;

Au kilomètre 484,9, un tunnel dit tunnel n° 7, longueur 130 mètres;

Au kilomètre 485,5, un tunnel dit tunnel n° 8, longueur 420 mètres.

Ce dernier tunnel était autrefois fractionné en

(1) Date à laquelle la reconstitution d'un dépôt de charbon à Adana permit aux Alliés de ne plus exploiter les forêts de l'Amanus et du Taurus.

deux parties qui ont dû être reliées pour éviter des glissements.

Il se compose du tunnel n° 7 a, longueur 41 mètres;

Du tunnel n° 7 b, longueur 200 mètres.

A partir de Sitma Pouna (1), la ligne est en palier : son établissement n'a demandé aucun effort. Elle suit le rebord d'une cuvette dans laquelle serpente la rivière, et où se trouve la petite station de Bagtché.

Cette cuvette, à n'en pas douter, est le reste d'un ancien lac de barrage, lac qui a dû se vider brusquement au moment où la barrière des roches basaltiques qui en retenait les eaux, a pu être rompue et dont l'écoulement rapide donnerait l'explication du grand cône de déjection qui se trouve au point d'arrivée du Boulanik Sou, dans la plaine au N.-E. d'Osmanié.

Elle est très fertile et très cultivée. Succédant aux ravinements profonds, aux pentes abruptes et inhospitalières de la basse vallée du Boulanik Sou, elle semble une véritable oasis (Bagtche = jardin).

Après avoir décrit une large courbe vers le Nord-Ouest, la ligne, abandonnant le Boulanik Sou, s'engage dans la haute vallée du Kanli Déré, vallée taillée en V, juste assez large pour livrer passage à la rivière, à une mauvaise piste rocailleuse et à la voie ferrée. Cette dernière est d'ailleurs elle-même bientôt obligée de s'ouvrir passage. Au kilomètre 498, elle s'engage dans un tunnel de 285 mètres, tunnel à arches ouvertes sur le torrent; puis, par de fortes tranchées, taillées à même le roc, elle atteint au kilomètre 502,700, la station d'Aéran.

Située à 60 mètres de l'entrée du grand tunnel de l'Amanus, cette station, placée en un point particulièrement sauvage, dominée au Nord, à l'Est et à l'Ouest par de puissantes arêtes montagneuses, encore encombrée de vastes maisons de bois édifiées par la « Compagnie de Construction », n'est plus, à l'heure actuelle, qu'un poste de surveillance.

Le tunnel de l'Amanus, plus connu sous le nom de tunnel d'Aéran, a été terminé le 15 juillet 1915. Il a près de 5 kilomètres de longueur (4.904 m. 65), du kilomètre 502,800 au kilomètre 507,700. Il permet au Bagdad d'atteindre le versant Est de l'Amanus. La ligne, après être montée en pente douce jusqu'à l'altitude maxima de 716 m. 30 altitude atteinte au kilomètre 505.300, c'est-à-dire, pratiquement, au milieu du tunnel, commence à redescendre vers Islayié.

A la sortie du tunnel, elle enjambe une profonde vallée par un pont métallique de 50 mètres, puis après avoir passé dans le tunnel n° 11 (125 mètres), elle arrive à la petite halte de In-

(1) Près de Sitma-Pounar, on remarquait encore en mars 1919 les traces d'un ancien camp de prisonniers anglais. Ces prisonniers pris à Kut el Amara, travaillèrent à la construction des tunnels de l'Amanus. Le vaste cimetière que l'on aperçoit de la ligne indique assez les souffrances et les privations qu'ils ont dû supporter.

tilli (poste de surveillance opposé à celui d'Aéran).

Elle est alors sur le bord supérieur d'une véritable cassure de l'écorce terrestre. Pour éviter l'à-pic presque absolu, elle oblique en direction du Sud, traverse successivement trois tunnels : au kilomètre 508,400, tunnel n° 12, longueur 166 mètres; au kilomètre 509, tunnel n° 13, longueur 370 mètres; au kilomètre 510, tunnel n° 14, longueur 536 mètres; puis, s'accrochant aux flancs de la montagne, elle en épouse les formes, saute d'une tranchée à l'autre par des remblais de 50 à 60 mètres de hauteur, remblais non encore tassés, sujets à des glissements qui interrompent fréquemment la circulation et obligent à des vitesses rarement supérieures à 10 kilomètres à l'heure (1).

Au kilomètre 513,300, elle arrive dans la plaine intérieure d'Islayié.

Cette plaine, cloisonnée à l'Est par l'Amanus dont le versant presque à pic rappelle certaines régions du Massif Central français et à l'Ouest par la sauvage montagne des Kurdes (Kurd Dag) s'étend vers le Nord en un long couloir jusqu'à hauteur de Marrache (2).

Région inhospitalière par excellence, elle est, en été, brûlée par le soleil, infestée de moustiques; la fièvre y règne en maîtresse absolue, les indigènes la fuient en montant à l'intérieur de l'Amanus. Dès novembre, avec les premières pluies, elle devient impraticable. Les marécages du Giaour Gueul et de Sizma Beuyuk débordent, couvrent d'immenses étendues. En février, on a l'impression d'une région de lagunes. Seuls, quelques monticules et plateaux reliés par d'étroites bandes de terre surélevées, émergent de la boue rougeâtre et des roseaux.

Cependant, si difficile à traverser soit-elle, cette plaine d'Islayié est très fréquentée; c'est qu'en effet elle est suivie dans toute sa longueur par la grande voie des caravanes qui, venant de Cilicie par les cols d'Aéran ou de Bagtché, d'Alexandrette par le col de Beilan ou de la basse région d'Antioche, remontent en direction du Nord vers Marrache, Albistan et Sivas.

La voie ferrée évite cette région marécageuse; après avoir passé à 900 mètres environ d'Islayié, elle descend vers le Sud; elle traverse alors les riches plaines d'alluvions qui s'étalent sur chaque rive du Kara Sou.

Après la station de Radjoun, le Bagdad quitte le vilayet d'Adana. Il commence à s'élever en direction des hauts plateaux rocailloux et stériles de la région du Sud de Killis.

Capitaine F. TAILLARDAT.

(A suivre.)

(1) En février 1919, il fallait 3 jours pour aller d'Adana à Alep. La traversée de l'Amanus ne se faisait que le jour.  
(2) Voir sur cette région le livre si intéressant de M. Maxime Bergès : *La Colonne de Marrache*, pages 29 à 60 (Renaissance du Livre).

## LES RÉCENTS PROGRÈS AGRICOLES DE LA COCHINCHINE

Le 6 octobre 1924, en ouvrant la session ordinaire du Conseil Colonial de la Cochinchine, M. Auguste Tholance, gouverneur *p. i.* de la colonie, a prononcé un discours dans lequel il a passé en revue tous les aspects, multiples et divers, de la situation du pays à la tête duquel il se trouvait. Côté politique, côté économique et financier, questions sociales, rien n'a été négligé. De ce tableau de la situation actuelle de la contrée, nous croyons intéressant d'extraire ici les passages relatifs aux progrès de la mise en valeur des terres de la colonie depuis 1881, aux travaux de drainage et à la construction des routes des parties orientales de la Cochinchine, enfin aux cultures de l'hévéa, de la canne à sucre et du cocotier.

\*  
\*\*

Voici d'abord quelques données précises sur le développement agricole, et surtout rizicole du pays, comme aussi sur les progrès parallèles de la population de la Cochinchine.

De 1883 à 1923, les surfaces cultivées se sont accrues en moyenne de 30.000 ha. par an. Elles s'élevaient en effet à :

675.000 Ha.	en 1883
990.000	— 1893
1.130.000	— 1903
1.600.000	— 1913
1.906.000	— 1923

En 40 ans, elles ont presque triplé. Il n'y a rien d'étonnant si, dans de pareilles conditions, les chiffres de la population ont progressé parallèlement dans les mêmes proportions. D'après les recensements effectués en 1901 et 1921, ils sont passés de 1.675.000 habitants en 1881 à 2.650.000 en 1901 et à 3.869.000 en 1921. L'accroissement constaté a donc été de 50.000 habitants en moyenne par an durant la première période et de 60.000 pendant la seconde. Il est probable que cette progression continue à s'accroître encore à l'heure actuelle, grâce aux progrès sans cesse croissants réalisés par l'assistance médicale dans sa lutte contre les maladies et les épidémies.

De 1874 à 1923, l'exportation du riz, le principal produit de notre agriculture, s'est développée encore plus vite que les surfaces cultivées. Elle a été de 330.000 tonnes en moyenne pendant la période décennale de 1874 à 1883, de 506.000 tonnes de 1884 à 1893, de 707.000 tonnes de 1894 à 1903, de 877.000 tonnes de 1904 à 1913, et enfin de 1.202.600 tonnes de 1914 à 1923. La moyenne de l'augmentation annuelle durant ce demi-siècle a donc été de 22.000 tonnes. Mais cette progression a tendance à s'accroître encore depuis 1914 par suite de l'intensification des dragages et des travaux de routes.

L'exportation moyenne du riz par tête d'habitant est passée de 0 t. 280 pour la période 1894 à 1903, 0 t. 290 pour celle de 1904 à 1913, et à 0 t. 340 pour la période de 1914 à 1923. Il en est résulté un enrichissement certain du pays, surtout si l'on tient compte de l'élévation des cours. 340 kgs de riz valent, en effet, à l'heure actuelle, 40 piastres à Cholon. Ce développement de l'exportation du riz est d'autant plus frappant qu'une proportion de plus en plus grande d'indigènes s'adonne à d'autres cultures : hévéas, cocotiers, canne à sucre,

etc., ou à la pêche dont l'importance croissante se révèle par les quantités considérables de poissons secs, graisses, huile et saumures vendues chaque année à l'extérieur.

Après avoir insisté sur les projets conçus par le gouvernement de la colonie en vue de développer de manière intensive l'agriculture et la sériciculture sur les terres dont la mise en valeur est déjà commencée et même poussée assez loin, M. le gouverneur *p. i.* Tholance a parlé des terres incultes du Trans-Bassac et des provinces de l'Est et des travaux de drainage des eaux et de construction de routes qui doivent permettre leur pénétration et leur mise en valeur. A ce sujet, il s'est exprimé en ces termes :

Les premiers travaux de dragages effectués en Cochinchine ont été entrepris en 1894 et depuis cette date ils se sont poursuivis sans arrêt pendant trente ans. Les programmes successifs établis par le Gouvernement, d'accord avec les différentes assemblées de la colonie, ont été réalisés régulièrement, malgré certaines difficultés d'exécution parfois. Le dernier en date, établi pour une période de cinq ans, doit s'achever à la fin de 1926. Tous les chefs-lieux de province, sauf Hatien, et presque tous les centres seront alors reliés à Cholon et à Saïgon par de grands canaux permettant le passage des jonques de 200 tonnes naviguant librement ou en convois remorqués par des chaloupes de 2 m. 50 de tirant d'eau. Ces canaux ont une puissance de débit capable de faire face à tous les besoins. On peut donc dire qu'en 1926 le réseau des grandes voies de navigation, de pénétration et d'irrigation sera terminé. Néanmoins, l'Administration locale a fait établir un nouveau programme de dragages dont l'exécution s'étendra sur huit années de 1927 à 1934. Les travaux qui y sont prévus auront pour but de compléter l'aménagement et la mise en valeur du delta cochinchinois. Ils intéressent trois régions principales :

1. — Les terres en bordure du Golfe de Siam situées entre le sông Ong-Dôc, le sông Trem, le sông Cahn-Dên et le sông Cai-Lon. Cette région comprend 240.000 hectares de terres riches et faciles à mettre en culture. Son aménagement, qui a été déjà commencé durant ces dernières années, sera complété par le creusement de deux canaux principaux. L'un est en cours d'exécution, celui du sông Trem au sông Canh-Dên. L'autre, celui du sông Trem au sông Cai-Lon, doit figurer au nouveau programme.

2. — La seconde région qu'il importe d'ouvrir à la colonisation comprend toutes les terres situées à l'intérieur du grand quadrilatère Hatien-Chaudoc-Longxuyen-Rachgia où 250.000 hectares sont disponibles. D'après les études en cours, il semble qu'on se trouve là en présence de terres excellentes, faciles à défricher, dans la partie la plus proche du Golfe de Siam. Par contre, il sera plus malaisé de soustraire aux effets désastreux des grandes inondations la région voisine du Bassac, dans une zone de 20 à 25 kilomètres de profondeur, en bordure de ce fleuve.

Le Service des Travaux publics a prévu tout d'abord le percement dans ce quadrilatère d'un canal parallèle à la côte du Golfe de Siam et devant relier Rachgia à Hatien. Cette artère fluviale rendra de très grands services à la navigation dans une région où la création de ports maritimes est pour ainsi dire impossible, en raison de la faible profondeur des eaux. Pour la pénétration des terres et leur drainage, cinq canaux perpendiculaires au Golfe de Siam seront creusés. Les excellents résultats obtenus avec les canaux de Longxuyen à Rachgia et du Rach-soi au Bassac commandent d'adopter cette direction. Un point restera cependant à régler, c'est la façon

dont ces canaux devront être reliés au Bassac pour assurer la sortie des riz de cette région, problème délicat, mais que les études en cours permettront certainement de résoudre.

3. — Enfin, il convient d'achever l'aménagement de la Plaine des Jones, où 400.000 hectares environ sont encore disponibles. Ce sont des terrains plus ou moins alunés, donc médiocres pour le moment, mais qui pourront très certainement être sensiblement améliorés par d'abondants lavages. Le nouveau programme de dragages prévoit la liaison de la cuvette centrale de cette plaine avec les fleuves à marnage : Mékong et Vaïco. Il conviendra, par un système de barrages appropriés, d'y maintenir le niveau des eaux le plus bas possible pendant la plus grande partie de l'année. Il faudra aussi, par un système de canaux secondaires bien conçu, assurer le drainage et le lavage continuels de ces terres.

Parallèlement à ces travaux, l'Administration locale compte poursuivre l'achèvement des routes de colonisation qui permettront la pénétration et la mise en valeur des régions moites de l'Est. Les principales de ces voies de communication terrestres sont :

- 1° La route locale N° 1 de Bienhoà à Budop par Anhinh et la Nui bara;
- 2° La route locale N° 3 de Giaray à Toulane par Vodat et la vallée de la Lagna;
- 3° La route locale N° 13 de Soai-riêng à Toulane par Chong-thanh;
- 4° La route locale N° 14 de Thudaumot à Ganh-da-ha;
- Enfin 5°, la route locale N° 4 de Kédol à Kompong-cham par Mimot.

Des crédits dont le total se monte à 353.000 piastres sont inscrits pour ces travaux au projet de budget qui vous est soumis. En même temps seront poursuivies, aux frais du budget général, les routes coloniales de Saïgon à Kratié et de Saïgon au Darlac par Budop.

La riziculture, dont les produits alimentent la plus grande partie de notre commerce d'exportation, a une telle importance en Cochinchine qu'elle a toujours été l'objet des préoccupations particulières de l'Administration. Les superficies consacrées à la culture du riz, lors de la campagne 1923-1924, ont été de 1.906.000 hectares et la production totale a atteint 2.084.000 tonnes.

Elle aurait été beaucoup plus élevée si nous n'avions eu à déplorer les inondations qui se sont produites à la fin de 1923 et dont les provinces de Chaudoc, Longxuyen, Rachgia et Sadec eurent particulièrement à souffrir.

Si nous nous reportons aux statistiques de 1868, nous voyons que cette année-là 215.000 hectares de rizières furent cultivées, donnant 133.000 tonnes environ pour l'exportation. En 1922, moins de 60 ans après notre arrivée dans ce pays, le paddy mûrissait sur 1.845.000 hectares et nous pouvions envoyer en France ou à l'étranger 1.260.000 tonnes de riz. Ce magnifique développement d'une culture dont la Cochinchine tire sa principale ressource, prouve surabondamment combien nos efforts de colonisation ont été persévérants et productifs.

Mais tout en travaillant à accroître sans cesse l'étendue des rizières, l'Administration a pensé qu'il était également de son devoir de s'appliquer à améliorer la qualité de nos paddys et de nos riz, afin d'arriver par la sélection naturelle ou mécanique et par la standardisation à leur donner une plus-value marchande dont le pays bénéficiera.

C'est depuis 1913 seulement, date de la création de la Station rizicole de Cantho, que les efforts de l'Administration se sont portés sur ce point. Mais les premiers essais furent beaucoup trop timides et ne donnèrent que des résultats insignifiants. Ce n'est en somme que depuis deux ans que, sous la vigoureuse impulsion de M. le Gouverneur Cognacq, de réels progrès ont pu être réali-

sés. De nouvelles stations ont été créées à Soctrang, Cailay et Vinhlong. L'installation de deux autres à Baelieu et Camau sera prochainement achevée. Pour la campagne en cours, ces différentes stations rizicoles ont pu distribuer aux agriculteurs 113 tonnes de semences sélectionnées.

L'administration attend beaucoup de ces travaux, dont le résultat sera la mise en valeur de nouvelles terres propres à la culture, à celle du riz surtout; elle travaille en même temps à améliorer la qualité des paddys et des riz, afin d'arriver par la sélection naturelle ou mécanique et par la standardisation à leur donner une plus-value marchande dont la colonie bénéficiera; elle travaille aussi à l'essor d'autres cultures sur trois desquelles le discours de M. Tholance fournit de très précises indications.

Trois autres cultures ont également pris depuis quelques années une place importante en Cochinchine :

La culture de l'hévéa s'est développée d'une façon remarquable depuis 1910, sous l'impulsion des colons français qui n'ont pas tardé à être suivis dans cette voie par nombre d'indigènes. Malgré des difficultés de toutes sortes, insalubrité de certaines régions, défrichements longs et coûteux, manque de main-d'œuvre, désorganisation des exploitations par suite de la guerre, baisse sans précédent des cours de la gomme, les planteurs n'ont pas perdu courage et le succès a finalement couronné leurs efforts. Les exportations de caoutchouc s'accroissent d'année en année. Elles se sont élevées successivement à 3.618 tonnes en 1921, 4.554 tonnes en 1922, 5.596 tonnes en 1923. Cette année, la Cochinchine exportera vraisemblablement plus de 6.000 tonnes de caoutchouc, c'est-à-dire la cinquième partie environ des quantités nécessaires pour satisfaire aux besoins de la Métropole. A l'heure actuelle, les 2/3 seulement des arbres plantés sont arrivés à la période de production, soit 5.650.000 arbres sur 8.399.000. La superficie totale complantée en hévéas est de 34.000 hectares assurant à cette culture la deuxième place parmi les cultures cochinchinoises.

L'Administration, qui avait soutenu financièrement les planteurs durant la période de crise qui s'est prolongée de 1915 à 1923, a confié à une Commission composée de fonctionnaires, de délégués des planteurs et de représentants de la Banque de l'Indochine, le soin d'étudier la liquidation des prêts consentis par la Colonie ou avec sa garantie. Les propositions qu'elle a formulées ont été homologuées par M. le Gouverneur général. Les modalités des remboursements qui se feront par échelons, la réduction du taux des intérêts, les conditions dans lesquelles sera fixé le montant des annuités d'amortissement sont de nature à donner satisfaction à toutes les parties en cause. Grâce à ces mesures, le règlement de cet important arriéré ne constituera pas une charge trop lourde pour les planteurs et il y a tout lieu de s'en féliciter.

Par ailleurs, l'Administration vous propose de maintenir pour l'année 1925, au même taux que pour 1924, la quotité de l'impôt foncier des terres affectées à la culture des hévéas, soit 1 \$ 20 par hectare pour les parties complantées et 0 \$ 30 pour les autres. Cette mesure accélérera le relèvement des exploitations qui ont eu à souffrir de la crise et facilitera, en outre, l'extension de celles qui ont été moins atteintes.

La culture de la canne à sucre semble, d'autre part, devoir prendre en Cochinchine un développement presque aussi important que celle de l'hévéa. En dix ans la superficie des plantations de cannes a plus que doublé. Elles couvrent actuellement plus de 6.000 hectares. C'est surtout dans les provinces de l'Est et plus

particu  
vière d  
constat  
tuellen  
rhume  
sâtre  
vant t  
du  
quatre  
lage m  
déjà in  
Celle-c  
de suc  
L'ex  
amplen  
portati  
en 192  
d'ajout  
bodge.  
La  
marqu  
12.500  
de Be  
tation  
rémun  
12.402  
le cop  
neries  
Mes  
notre  
tion d  
tures  
culteu  
ressou  
terre  
il y a  
titué  
les ca  
titutio  
trumé  
Les  
ont é  
caisse  
année  
tant  
l'imp  
ont s  
sur 2  
nouve  
Il es  
soient  
plus  
l'emp  
gènes  
nouve  
ment  
en a  
le ch  
comp  
Coch  
agric  
cours  
Or, l  
de f  
mém  
tion  
est é  
coles  
rieur  
dans  
tée.  
La

particulièrement le long du Vaïco oriental et de la Rivière de Saïgon que les progrès les plus rapides ont été constatés. Les exploitations françaises comprennent actuellement 1/16<sup>e</sup> de la superficie totale plantée, deux rhueries, une petite sucrerie donnant du sucre grisâtre en poudre et une grande sucrerie moderne pouvant traiter 300 tonnes de cannes par jour et fabriquant du sucre blanc cristallisé de premier choix. De plus, quatre autres entreprises nouvelles possédant un outillage moderne, deux rhueries et deux sucreries sont déjà installées et fonctionneront dès la prochaine récolte. Celle-ci peut être évaluée d'ores et déjà à 17.000 tonnes de sucre brun.

L'extension de la culture de la canne est d'ailleurs amplement prouvée par la diminution sensible des importations de sucre, qui sont tombées de 8.000 tonnes en 1913 à 5.000 tonnes en 1923. Encore convient-il d'ajouter qu'une partie de ce sucre est destinée au Cambodge.

La culture du cocotier est également en progression marquée. Elle couvre aujourd'hui 18.370 hectares dont 12.500 hectares dans les seules provinces de Mytho et de Bentré, qui alimentent presque à elles seules l'exportation du coprah. Celle-ci, favorisée par des cours très rémunérateurs, est passée de 5.635 tonnes en 1913 à 12.402 tonnes en 1923. A ces quantités il faut ajouter le coprah traité sur place dans les huileries et savonneries modernes de Saïgon et de Cholon.

Messieurs, pour assurer le développement rapide de notre Colonie, il ne suffirait pas d'ouvrir à la colonisation de nouvelles régions et d'encourager certaines cultures ; encore faut-il mettre à la disposition des agriculteurs, et principalement des agriculteurs indigènes, les ressources nécessaires pour la mise en valeur de leurs terres. C'est dans ce but que l'Administration a créé, il y a douze ans, le crédit agricole indigène. Il est constitué par deux sortes d'organes : les syndicats agricoles et les caisses de crédit mutuel. Les premiers sont des institutions de propagande, les secondes constituent l'instrument même du crédit.

Les débuts du crédit agricole indigène en Cochinchine ont été modestes. Le premier syndicat et la première caisse ont été créés à Mytho en 1912 et, pendant plusieurs années, ils ont été les seuls organismes de ce genre existant dans notre Colonie. Cependant, peu à peu, sous l'impulsion des Administrateurs, d'autres circonscriptions ont suivi cet exemple et à l'heure actuelle 11 provinces sur 20 disposent d'une institution de crédit agricole. De nouveaux efforts seront faits pour en accroître le nombre. Il est désirable, en effet, que toutes les provinces en soient pourvues, car elles rendront aux agriculteurs les plus grands services en leur permettant d'échapper à l'emprise des usuriers hindous, chinois et même indigènes. Le montant total des opérations de prêts en cours, nouvellement consentis ou renouvelés, s'élève actuellement pour l'ensemble de la Colonie à 2.808.289 piastres, en augmentation de 648.798 piastres, soit de 30 %, sur le chiffre de l'année précédente. On peut apprécier par comparaison l'importance des opérations de ce genre en Cochinchine en rappelant que le chiffre total des prêts agricoles consentis par les caisses métropolitaines au cours de l'année 1922 s'est élevé à 280.000.000 de francs. Or, le chiffre réalisé en Cochinchine représente 28.000.000 de francs, soit exactement le 1/10<sup>e</sup> des opérations du même ordre faites dans la Métropole, pour une population dont l'importance, par rapport à celle de la France, est également voisine du 1/10<sup>e</sup>. Le total des prêts agricoles effectués en Cochinchine est d'ores et déjà supérieur à celui des opérations du même genre réalisées dans l'ensemble des colonies françaises, l'Algérie exceptée.

La gestion de ces établissements nécessite donc une

attention particulière. Au cours de l'année 1923, ils ont été soumis à une inspection sur place très attentive par les soins de l'Inspecteur des Affaires politiques et administratives. Cette inspection a relevé çà et là certains défauts de fonctionnement et quelques abus. Elle a permis, néanmoins, de constater que dans l'ensemble ces caisses avaient rendu d'appréciables services à toute une catégorie de propriétaires fonciers et contribué à faciliter, dans une mesure assez large, la diffusion du crédit parmi la population indigène. Certes, on peut regretter que cette diffusion se fasse en quelque sorte en largeur, c'est-à-dire qu'elle n'atteigne encore qu'un nombre trop restreint de bénéficiaires et que la moyenne des prêts soit encore très élevée. Il y a là toute une éducation à faire, tant de l'élite que de la masse rurale. Elle ne peut manquer de s'accomplir au fur et à mesure que les indigènes se rendront mieux compte des bienfaits que leur apporte cette forme nouvelle de crédit et du désir du Gouvernement local de la voir s'étendre à tous les agriculteurs, grands et petits. Il est certain en tout cas que les Caisses de crédit, partout où il en existe, ont fait baisser plus ou moins sensiblement le taux moyen des prêts ruraux entre indigènes. Il n'est pas rare, en effet, de trouver des prêteurs indigènes qui ont dû ramener le taux de l'intérêt imposé par eux à leurs emprunteurs à un chiffre voisin de celui qui est pratiqué par les Caisses de crédit, soit 10 à 12 % par an.

Le remboursement des prêts, à l'échéance, s'est effectué jusqu'à ce jour avec ponctualité et diligence à peu près partout. Consentis en principe pour un an, ils sont pratiquement remboursés en cinq annuités, par renouvellements annuels du billet de dette. Le montant des prêts en souffrance au 31 décembre 1923 s'élevait à 126.940 piastres, soit un peu moins de 5 % de la masse des prêts. Dans la plupart des cas, il s'agissait de retards peu importants dus principalement à la négligence des débiteurs. Il est rarement nécessaire de recourir aux voies de contrainte pour obtenir les remboursements. Le nombre des poursuites exercées s'est en effet élevé à deux seulement pendant toute l'année 1923 et pas une seule fois encore la garantie accordée par la Colonie n'a eu à jouer.

Certes, de grands progrès restent encore à réaliser, principalement en ce qui concerne l'évolution des esprits indigènes en pareille matière. On peut cependant affirmer que, dans l'ensemble et à de très rares exceptions près, les dirigeants des Caisses de crédit ont fait preuve de bonne volonté et ont obtenu des résultats très encourageants.

---

## VARIÉTÉS

### UNE FÊTE CHINOISE DANS LES ÉTATS MALAIS (1)

A 800 mètres du village d'Ampang, au milieu d'un district minier, à une dizaine de kilomètres de Kouala Loumpour, dans les États Malais, se dresse un petit temple chinois ; là se déroule tous les ans une cérémonie étrange, le neuvième jour de la neuvième lune. Tous les acteurs, presque tous les spectateurs sont des *coolies* chinois, venus de la province de Fo-Kien ; les premiers

(1) D'après un correspondant du *Manchester Guardian* (édition hebdomadaire, 25 avril 1924).

sont, plusieurs semaines à l'avance, enfermés dans l'enceinte du temple et soumis à une retraite préparatoire, prières et régime végétarien. D'innombrables boutiques sortent de terre; on y vend nourriture, boissons, bougies, pétards, bâtonnets d'encens, tout le bric-à-brac de la dévotion d'Extrême-Orient.

Onze heures : la place est noire de monde; un cercle de 15 à 18 mètres de diamètre, délimité par des cordes, en occupe la plus grande partie et reste vide. Dans l'angle nord-ouest, un tas de cendres, haut de 5 pieds; depuis plusieurs jours, et sans arrêt, on tire là des pétards pour chasser les mauvais esprits. Devant le temple et faisant face à l'Ouest, un vaste autel temporaire, richement orné de bougies, de vases de fleurs, de bâtonnets parfumés, de statuettes dorées. En face, deux pavillons, l'un rempli de femmes et d'enfants, l'autre de musiciens; les airs qu'ils font entendre, fort savants paraît-il, comblent d'aise les Célestes, mais semblent aux oreilles européennes tout à fait dénués de mélodie. Au Sud de l'autel, mais à l'intérieur du cercle, un haut mât peint en rouge avec, en travers, un bambou, telle une vergue; on l'amène, les feuilles sont léchées par le feu, puis aspergées d'eau, et on le hisse à nouveau. Au milieu du cercle, un monceau de charbon de bois, long de 12 pieds, haut de 18 pouces, tout couvert de morceaux de papier carrés portant des inscriptions en lettres d'écarlate et d'or. Un hiérophante d'âge moyen, vêtu de noir, tenant de la main gauche une clochette et un poignard, marmonne des invocations, secoue un rameau au-dessus du monceau, qu'il allume ensuite du côté du Sud; ses acolytes y jettent d'autres papiers, tisonnent le feu avec de longues perches, l'éventent avec des nattes; le charbon rougeoit, la chaleur devient intense. La foule s'est accrue, il y a des gens sur les branches des arbres qui ombragent le temple, jusque sur un crassier voisin; partout une forêt de parasols en papier!

Les initiés sont sortis du temple; en veste et culotte blanches, la plupart jambes nues, tous nu-pieds, un mouchoir blanc autour de la tête; ils tiennent une sorte de petit drapeau roulé et un paquet enveloppé de toile jaune. Quelques-uns promènent sur leurs épaules une chaise à porteurs dorée et pavoisée, renfermant, dit-on, le dieu Kow Wong Yeh (« neuvième roi vénéré ») : dit-on, et il faut le croire, mais la chaise a l'air tout à fait vide. D'autres portent deux jeunes Chinoises somptueusement parées, debout chacune sur un piédestal. Un fanatique, nu jusqu'à la ceinture, armé d'une hache et d'un poignard, crie et bondit, et danse, et se laboure le dos de longues estafilades qui saignent, et, tous les trois pas, puise de nouvelles forces dans la théière que lui présente un ami.

Midi : au milieu de cris perçants, on déblaie, au Nord-Ouest, l'accès du cercle; deux hommes apparaissent, brandissant des bannières noires où se détache en rouge le symbole octogonal du Pa-Kwa (ciel, vent, tonnerre, feu, eau, sexes, éléments de toute science métaphysique, etc.); ils barrent le passage, la musique redouble de dissonances, les cymbales bruissent, accompagnant les coups redoublés d'une grosse caisse. De la pointe de son poignard, l'hiérophante trace sur le sol, au Nord-Ouest et au Sud-Est du brasier, deux doubles croix grecques; silence subit et absolu, on entend grogner les porcs dans les jardins d'alentour; car *ubi Seres ibi sus*. La chaleur est devenue intolérable, la sueur coule sur les visages tendus par la curiosité; des poignées de riz sont jetées sur les charbons ardents: un vif pétilllement, une épaisse fumée, çà et là une petite flamme jaunâtre. Les initiés, au nombre d'une centaine, rien que des hommes, traversent en courant le brasier brûlant du Nord-Ouest au Sud-Est, la plupart en quatre bonds, certains en trois; aucun ne semble le moins du monde incommodé par cet exercice; puis, à pas lents, on fait passer la chaise à porteurs et les deux piédestaux, vides cette fois.

Ainsi, au siècle de la télégraphie sans fil, on peut encore, en un coin perdu des Etats Malais, assister à l'épreuve du feu; ceux qui la subissent ne connaîtront que bonheur et joie pendant toute l'année.

F. M.

## Indochine

### GÉNÉRALITÉS

**L'utilisation de l'aviation.** — La Direction de l'Aéronautique d'Indochine vient de publier une *Notice sur les conditions d'emploi de l'Aéronautique militaire d'Indochine dans des buts politiques et économiques*, qui est une source de renseignements précieux.

Elle contient, en effet, des exemples des divers genres de travaux accomplis depuis 1920 par notre aéronautique indochinoise, avec tous les détails d'organisation et d'exécution et le décompte du prix de revient.

C'est ainsi que le voyage Saïgon-Hanoï du lieutenant Dumas est revenu à 0 piastre 32 le kilomètre. Le voyage du général Blondlat, allant de Saïgon à Hanoï prendre son commandement par la voie des airs, a coûté 0 piastre 45 par kilomètre. L'inspection au Laos de M. le Résident Supérieur Bosc et de M. Norès, Directeur du Contrôleur financier, a entraîné, en raison des incidents qui l'ont marquée, une dépense de 0 piastre



tre 58 par kilomètre. Le transport du courrier entre Haïphong et Hanoï durant les inondations est revenu à 0 p. 32 le kilomètre.

Mais l'aviation ne sert pas exclusivement au transport des voyageurs et des dépêches. Son utilisation pour la levée de terrains par la photographie aérienne en fait un auxiliaire précieux du service des Travaux publics, du cadastre, des particuliers, et la notice donne le prix de revient de l'hectare levé qui varie de 0 p. 02 à 0 p. 07.

On doit observer que les prix de revient sus-indiqués ne sont pas les prix qu'une société commerciale devrait prendre comme base de ses tarifs de passage, de transport ou de photographie aérienne. Organe militaire, l'Aéronautique est entretenue par le budget colonial, qui prend à sa charge les dépenses de personnel et de matériel, et les dépenses qu'elle doit couvrir dans l'exécution des missions qui lui sont confiées (en majorité pour les services de la colonie) ne sont que les frais supplémentaires nécessités par les heures de vol, les déplacements et transports spéciaux, les travaux photographiques.

Les renseignements donnés n'en sont pas moins fort intéressants et permettent de se rendre compte du rôle utile joué par l'Aviation tant au point de vue politique qu'à celui du développement économique de la colonie.

**L'avenir de l'automobilisme.** — Depuis quelques années, l'automobilisme a opéré dans les transports une importante transformation. La Cochinchine est sillonnée en tous sens par de solides et larges routes servant d'admirables plates-formes à de nombreux services d'automobiles. Le réseau routier du Tonkin s'étend chaque année et s'améliore. Entre l'Annam et le Laos, les routes de Vinh à Thakhek et de Dongha à Savannakhet, en voie d'achèvement, permettront bientôt l'organisation de services permanents d'automobiles, ouvrant l'accès de la région laotienne qui borde le grand bief du Mékong. L'automobilisme, qui rend tant de services aux Français, n'est pas moins apprécié des populations indigènes.

Aussi l'opinion publique a-t-elle suivi avec la plus sympathique attention les essais de camion à gaz pauvre qui ont eu lieu le 27 novembre dernier à Saïgon. On ne pouvait guère douter de la possibilité de ce perfectionnement technique, les tentatives faites en France ayant été concluantes. Il était cependant intéressant d'en rechercher les conséquences économiques dans la colonie.

Un gazogène a été monté sur un camion Panhard-Levassor de trois tonnes et demie de charge utile. Ce véhicule, chargé de 3.200 kilog., a effectué le parcours Saïgon-Tranbang et retour, soit 100 kilomètres, en consommant 37 kilos de charbon de bois, ce qui correspond à une dépense totale de 92 cents, alors que la dépense d'essence aurait été, pour 35 litres, de 9 piastres 80. L'économie réalisée a donc été de 8 piastres 88. Un tel résultat est singulièrement encourageant pour l'avenir des transports automobiles.

**Un concours littéraire indochinois.** — La mode des prix littéraires qui sévit en France serait-elle en train de gagner la Cochinchine ? Dans le but d'encourager les écrivains annamites à composer des livres utiles à la jeunesse et à la masse de la population indigène, surtout au point de vue moral, M. Ngô tam Thông, propriétaire au village de Tan-Giai dans la province cochinchinoise de Vinh-Long, vient d'instituer à titre d'essai, pour l'année 1925, trois prix littéraires dénommés « Prix Ngô tam Thông ». Le montant de ces prix est de 300 piastres pour le premier, 200 piastres pour le second, 100 piastres pour le troisième. Ils seront décernés par un jury dont la composition sera ultérieurement fixée, et tous les écrivains habitant dans les divers pays de l'Union indochinoise sont admis à prendre part au concours.

Il faut souhaiter que cette initiative intéressante d'un notable cochinchinois suscite l'apparition de quelque œuvre de valeur.

**Création d'une Ecole des beaux-Arts.** — Le Règlement général de l'Enseignement professionnel a institué en Indochine un certain nombre d'écoles d'art décoratif, mais ces écoles sont destinées à former des ouvriers instruits et des artisans. Ces établissements n'ont pas été organisés pour inspirer ou perfectionner les artistes que les divers pays de l'Indochine semblent appelés à produire en conformité de leurs traditions séculaires.

Héritier des splendeurs architecturales des Khmers, le Cambodge a un passé qui indique ce que pourrait être son avenir artistique. L'Annam, s'il doit à la Chine toutes ses formes d'art, a, dès le onzième siècle, imprimé ses conceptions personnelles dans le travail du bronze. Au quinzième, au dix-huitième, au dix-neuvième siècle, des Annamites ont réalisé des œuvres architecturales et des dispositions décoratives d'un caractère original.

Depuis le dix-neuvième siècle, on a pu constater une décadence, malheureusement très sensible, des arts indochinois. Alors que la vogue s'accroît en France, comme dans toute l'Europe, des productions artistiques d'Extrême-Orient, il a donc paru opportun de s'appliquer à dégager, parmi l'élite des artisans indigènes, des sujets capables de réaliser des œuvres en harmonie avec le génie de leur race.

A cet effet vient d'être créée, par arrêté du 27 octobre 1924, une « Ecole des Beaux-Arts de l'Indochine » pour l'enseignement supérieur des arts du dessin. Cet établissement recevra des élèves réguliers indigènes admis par concours et des élèves libres européens et étrangers. La durée des études sera de 3 années et l'enseignement portera sur le dessin, la peinture, la sculpture, la décoration, l'esthétique et l'histoire de l'art, etc...

Aucun examen de sortie ne sanctionnera l'enseignement donné, mais les productions des élèves sont notées durant les trois années passées à

l'école et l'ensemble des notes obtenues servira à établir un classement de sortie.

Les élèves ayant obtenu un minimum de points à déterminer par le Conseil des professeurs recevront un diplôme et c'est parmi eux que seront recrutés les professeurs de dessin des établissements d'enseignement complémentaire et des écoles d'art décoratif.

#### COCHINCHINE

**Une opinion cochinchinoise sur l'enseignement du français.** — Nous avons déjà signalé et commenté la réforme récente qui a restreint la place de la langue française dans l'enseignement primaire franco-indigène. Contrairement au principe posé naguère, sous le gouvernement général de M. A. Sarraut, le français disparaît complètement des trois premières années de l'école primaire pour faire place à l'annamite et à sa transcription, le quôc-ngu. Les écoliers indigènes qui poursuivent leurs études jusqu'au certificat d'études primaires devront s'initier tant bien que mal au français en deux années ; quant à ceux, beaucoup plus nombreux, qui se contentent des trois années de l'« école élémentaire », ils ne posséderont pas la plus petite notion de notre langue.

Si cette réforme, sur l'opportunité de laquelle nous avons dû faire des réserves, a été favorablement accueillie par l'élite indigène du Tonkin, il est intéressant de constater qu'elle soulève des critiques en Cochinchine. Les Annamites instruits de la Cochinchine sont, semble-t-il, plus évolués, plus rapprochés intellectuellement des Français ; ils sentent, en tout cas, beaucoup plus vivement la nécessité de répandre largement la langue française en Indochine, en raison des avantages de tous ordres que les populations indigènes en doivent retirer.

L'*Echo annamite* de Saïgon, dans un article très significatif, n'hésite pas à qualifier la réforme récente de « régression » :

Déjà on se plaint, à l'examen du certificat d'études et à celui du diplôme de fin d'études complémentaires, de la faiblesse flagrante des candidats en français. La nouvelle mesure aura pour effet certain d'aggraver encore cette faiblesse et on voit d'ici grossir le nombre des *je l'école*, victimes d'un programme dont la diversité et les variations font souvent fi de la logique et de la pédagogie. On voudrait que notre jeunesse connût mal le français qu'on n'agirait pas autrement.

L'auteur critique ceux qui « ont essayé de faire croire que l'exclusivité d'un enseignement annamite dans les écoles constituerait le meilleur moyen de ressusciter et de rénover notre langue tombée en décadence ». Et il conclut :

Les aspirations annamites ne visent pas à une restriction de la culture occidentale. Apprendre l'annamite en tant que langue et littérature, le perfectionner tous les jours, il n'est pas un Annamite instruit et avisé qui

s'oppose à cette tentative ; mais les plus gros efforts doivent tendre vers la culture occidentale, c'est-à-dire française, la seule capable, en ce siècle de progrès, de nous fournir de puissants moyens d'action et une âme nouvelle qui soit capable de vibrer aux idées modernes.

Nos compatriotes ne sont pas sans s'apercevoir qu'il faut y préparer nos enfants dès les premières années d'école, à l'origine de leur formation intellectuelle et morale. Leur supprimer l'enseignement du français, ce serait entraver le complet épanouissement de leurs facultés et de leurs personnalités.

Dans un second article, l'*Echo annamite* revient sur cette question ; sous le titre *ne soyons pas chauvins en matière de langue*, il commente les efforts faits par l'élite intellectuelle du peuple annamite, il en approuve le caractère patriotique, mais il montre avec beaucoup de force quels résultats fâcheux ne manqueraient pas de produire une culture exclusivement annamite et la suppression de la culture française :

Ces dernières années, un mouvement de renaissance de la langue annamite s'est dessiné dans ce que j'appelle, en respectant la relativité, nos milieux intellectuels. Les artisans de cette renaissance ont pris pour tâche de réagir contre l'abandon, qui menaçait d'être complet, de notre patrimoine littéraire. Une floraison d'études sur les beautés de notre langue, consacrées par des œuvres anciennes, prépare les esprits à ce retour vers un passé de gloires oubliées ou méconnues. Le but visé est noble ; ceux qui le poursuivent sont soutenus par l'approbation générale, je dirai même par l'accueil enthousiaste d'un public averti...

La résurrection prend vite de l'ampleur ; les auteurs annamites se multiplient et rivalisent d'ardeur ; poésie et prose, œuvres didactiques et œuvres d'imagination, les uns puisant leurs sujets dans les traditions antiques sino-annamites, les autres, d'inspiration moderne et de beaucoup les plus nombreuses, tendant à enrichir le patrimoine légué par les ancêtres de quelques beautés nouvelles.

Tous les auteurs ne sont pas assurément des maîtres : beaucoup tournent au pédantisme et tombent dans la préciosité. Faisant montre d'une érudition détestable, ils emploient une langue trop recherchée et se rendent inaccessibles au grand public par une transposition abusive des caractères chinois dans leurs œuvres. Faute de les comprendre, les lecteurs s'arrachent les cheveux et ne retirent de leurs productions aucun profit...

On dirait une croisade littéraire. Cette levée de plumes pour la gloire de la langue annamite a déterminé chez quelques exaltés une tendance vers l'exclusif et l'absolu d'un chauvinisme qui dépasse son but par son excès d'ardeur.

Ceux-là rêvent, en effet, une culture uniquement annamite, qu'elle soit littéraire ou scientifique, et cela sans le secours du français. Ils croient la chose possible parce que notre langue et notre littérature n'ont pas vécu et que les efforts faits pour lui insuffler un renouveau de vigueur ont abouti à des résultats encourageants.

Me permettraient-ils de leur dire que, tout en respectant leur conviction, je ne la partage point, en me plaçant sur le terrain des réalisations et des possibilités présentes ?

Et l'auteur prouve, sans difficulté d'ailleurs, que la langue française est nécessaire à l'enseignement scientifique. « Que ceux qui sont d'un

avis contraire, dit-il, essaient de faire une leçon de géométrie descriptive en annamite. S'ils y parviennent, je m'inclinerai. » En ce qui concerne la culture littéraire, il la considère comme liée en Indochine à l'enseignement de la langue et de la littérature françaises. Son argumentation, assez singulière, vaut d'être signalée :

Il ne faut pas nous faire illusion sur la valeur et l'étendue de nos productions littéraires dans le passé et dans le présent. Gardons-nous de nous prévaloir de l'immortel Kim-van-kieu et de quelques ouvrages célèbres, pour espérer une comparaison avantageuse avec la littérature française, dont la variété dans les idées et les formes, la perfection, la vertu universellement humaine et émancipatrice font chérir la vérité et la liberté. Je vois avec un vif plaisir qu'un certain nombre de nos compatriotes issus de la culture moderne et qui manient avec aisance l'annamite ne cherchent pas à résister, quand ils font œuvre d'écrivains, à l'influence française. Ils corrigent, au contraire, ce qu'il y a de vétuste, d'impré- cis et d'obscur dans trop de productions sino-annamites de jadis, par des qualités d'observation, de finesse psychologique et de limpidité dans le style, héritées directement de Voltaire.

Il ne faut pas envisager le français au point de vue de l'intérêt immédiat comme truchement des relations entre nos protecteurs et nous ou comme un gagne-pain; il faut voir plus haut et plus loin. Cultivons notre langue et perfectionnons-la. Mais ce n'est pas pour oublier que l'âme annamite gagnera en vigueur au contact des lettres françaises: les rénovations sociales et politiques, les meilleurs principes de justice et de fraternité humaine viennent de là. Nos lecteurs sont trop cultivés et avertis pour que j'aie besoin d'insister là-dessus.

Aussi suis-je sûr qu'ils ne se méprendront pas sur mon intention quand j'estime que nous n'avons pas lieu d'être chauvins en matière de langue.

#### ANNAM

**Une carte économique de l'Annam.** — Par une intéressante initiative qu'il convient d'approuver hautement, le Résident supérieur à Hué vient d'ordonner l'établissement d'une carte économique de l'Annam au 1 : 100.000°.

La documentation nécessaire sera recueillie sur place par les chefs de secteurs d'inspection agricole et les chefs de cantonnements pour les régions boisées, au cours de tournées effectuées pendant les différentes saisons. Tous les renseignements seront transmis à Hué, où la carte sera dressée.

Elle signalera les cultures dominantes et les cultures particulières, les régions d'élevage, les marchés et les ports, avec indication des produits servant aux transactions commerciales, les zones de pêche et les marais-salants, les routes, les canaux, les chemins de fer, les travaux d'hydraulique agricole, la situation de toutes les concessions définitives et provisoires, les exploitations forestières, minières, les usines, les villages et les centres d'artisans où s'exercent les industries familiales. On devra y adjoindre les périmètres miniers et les terres libres où la co-

lonisation pourrait se porter. Ce travail sera complété par l'analyse sommaire des terres et par une statistique de la répartition de la main-d'œuvre.

Une fois dressée, la carte devra être révisée tous les trois ans.

Il faut souhaiter que cette œuvre soit menée à bonne fin. Entre le Tonkin et la Cochinchine qui progressent avec rapidité, l'Annam est trop délaissé par les colons français. Le pays possède cependant des ressources variées et une main-d'œuvre abondante. Nul doute que sa mise en valeur ne soit accélérée par l'édition d'une carte économique complète et précise.

**Le musée Khai-dinh à Hué.** — Créé depuis deux ans seulement, le musée Khai-dinh a pris rapidement une réelle importance. Sous le haut patronage du souverain et sous le contrôle scientifique de l'Ecole française d'Extrême-Orient, il est géré par un conservateur assisté d'une commission d'administration.

Consacré aux « Choses d'Annam », cet établissement, qui a un caractère à la fois documentaire et artistique, comprend deux parties, l'une archéologique, l'autre moderne. Il est destiné à rassembler les œuvres d'art représentatives de la vie sociale, rituelle et politique de l'Annam, à reconstituer certains intérieurs indigènes, à sauver les plus beaux spécimens de l'art annamite (meubles anciens, porcelaines, émaux, laques, bronzes, broderies, dessins et peintures, sculptures, incrustations, bijoux, cuirs ouvrés, objets de culte et d'usage journalier, etc...).

Il comprend actuellement 14 sections :

1° Préhistoire, Moïs ; 2° Art Cham ; 3° Art des métaux (cloches, armes, brûle-parfums) ; 4° Numismatique ; 5° Bijouterie, joaillerie, émaux, ivoire, écaille, cristal, jade ; 6° Laques et nacres ; 7° Sculptures sur bois (meubles, reconstitution d'un intérieur annamite) ; 8° Arts du dessin (peinture, broderie) ; 9° Céramique ; 10° Rétrospective du costume annamite ; 11° Précurseurs (souvenirs des premiers Européens en Annam) ; 12° Bibliothèque, manuscrits, plans, cartes, gravures, photographies ; 13° Reproductions d'œuvres d'art dont le Musée n'a pu effectuer l'achat ; 14° Ethnographie.

Les collections sont mises en valeur dans un cadre merveilleux, S. M. Khai-dinh ayant affecté au musée le superbe bâtiment du Tân-Tha-Viên créé par l'Empereur Thieu-tri.

Le musée compte déjà plus de 1.500 pièces de collections, dont beaucoup ont une grande valeur. Il a reçu en 1924 environ deux mille visiteurs appartenant pour la plupart à la population annamite de la capitale. Les voyageurs européens et les touristes de plus en plus nombreux qui passent par Hué ne manquent pas de lui consacrer quelques heures aussi intéressantes qu'instructives.

# Levant

PAYS DE MANDAT FRANÇAIS

**Un statut provisoire pour les Syriens et les Libanais en Egypte.** — Une convention franco-égyptienne négociée au Caire par le Ministre de France, M. H. Gaillard, et récemment ratifiée par le Ministère des Affaires étrangères, vient d'améliorer très heureusement la situation des Libanais et des Syriens en Egypte. Depuis le jour où la Syrie avait été détachée de la Turquie, ceux-ci se trouvaient, en fait, des « sans-patrie » dans la vallée inférieure du Nil. Le présent accord assure aux Libanais et aux Syriens vivant actuellement en Egypte la protection diplomatique qui leur manquait jusqu'ici ; elle leur permet de jouir de la même protection que les étrangers auprès de leurs ministres ou de leurs consuls et leur facilite l'attente de la loi sur la nationalité qui réglera définitivement le statut des Libano-Syriens résidant depuis un certain temps en Egypte.

C'est ce qu'explique avec beaucoup de netteté un communiqué officiel du Ministère égyptien des Affaires étrangères dont nous croyons utile de reproduire à peu près intégralement le texte.

Il a été procédé au ministère des Affaires étrangères à l'échange des lettres contenant le texte d'un « modus vivendi » provisoire relatif aux statuts des citoyens syriens et libanais en Egypte, qui vient d'être établi entre les gouvernements français et égyptien.

Ce « modus vivendi » contient les dispositions suivantes :

Article premier. — Désormais les citoyens syriens et libanais de passage en Egypte ou venant s'y établir seront considérés en Egypte comme placés sous la protection diplomatique de la France d'après les termes du mandat susvisé.

Cette protection ne confère présentement auxdits citoyens syriens et libanais aucune immunité ni privilèges juridictionnels ou fiscaux, ni en général, aucune des prérogatives se rattachant au régime capitulaire dont ils ne jouissaient pas auparavant.

Art. 2. — La nationalité des personnes originaires de Syrie et du Liban établies en Egypte antérieurement à la date du présent accord sera déterminée par une loi à promulguer sur la nationalité égyptienne où il sera tenu compte des principes énoncés dans les art. 30 et suivants du traité de Lausanne.

Art. 3. — Après promulgation de la loi susvisée, les gouvernements français et égyptien négocieront une Convention pour régler d'une manière générale la situation en Egypte de toutes les personnes originaires de Syrie et du Liban, tant celles visées à l'art. 1<sup>er</sup> que les résidents qui n'auront pas acquis la nationalité égyptienne en application de ladite loi. Cette convention réglera également la situation des Egyptiens en Syrie et au Liban en s'inspirant du principe de réciprocité.

La « loi à promulguer » dont parle ce communiqué est actuellement en préparation. Elle réglementera l'obtention de la nationalité égyptienne

et considérerait comme citoyens égyptiens les Libanais et les Syriens nés en Egypte, comme aussi ceux qui, lors de la déclaration de la guerre en 1914, se trouvaient établis en Egypte depuis un nombre d'années déterminé.

Sans doute y aura-t-il lieu de revenir sur la question au moment où sera promulguée cette loi sur la nationalité égyptienne dont la rédaction a été retardée par les événements politiques, comme aussi où sera négociée la convention à laquelle fait allusion le communiqué reproduit ci-dessus. Bornons-nous à noter aujourd'hui que, comme l'a dit M. le ministre de France au Caire, le présent accord s'attache à régler — et encore de façon provisoire, — le seul statut des Libanais et des Syriens se contentant de passer en Egypte, avant de retourner à l'étranger, ou venant de s'établir dans le pays. Ces deux catégories de personnes se trouvent dans une situation très différente de celle des « Syriens d'Egypte » établis depuis longtemps dans le pays.

### Essor économique du Sandjak d'Alexandrette.

— Différentes statistiques récemment publiées permettent de se rendre un compte exact de l'essor économique pris par le Sandjak d'Alexandrette sous le mandat français. Elles montrent qu'entre 1919 et 1924, en six ans, la valeur des récoltes a quadruplé, passant de près de 48 millions de piastres syriennes à près de 192.500 000 P. S. Voici les chiffres de la valeur des récoltes au cours des six campagnes.

1919.....	47.906.000 P.S.
1920.....	107.007.000 —
1921.....	126.229.000 —
1922.....	136.853.000 —
1923.....	160.935.000 —
1924.....	192.426.000 —

Rien que de naturel à ce que, dans chaque caza, l'essor ait été considérable ; mais il n'a pas eu partout un même rythme. Voici le caza d'Alexandrette, qui a passé subitement de 9 millions 366.000 P. S. en 1919 à 29 millions 109.000 P. S., dès 1920, et s'est retrouvé à peu près au même chiffre en 1924. après être descendu à 21.374.000 P. S. en 1921 et n'être remonté qu'à 23.322.000 P. S. en 1923 ; si la production séricicole en a passé de 214.000 P. S. en 1919 à 7.805.000 P. S. en 1924, s'élevant dès 1920 à un chiffre décuple de celui de l'année précédente (2.222.000 P. S.), et ne cessant de progresser de façon continue par la suite, toute autre a été la courbe de ses récoltes de céréales. Après avoir presque triplé entre 1919 et 1920 (26.886.000 P. S. en 1920 contre 9.151.900 P. S. seulement l'année précédente), voici qu'elle est tombée de manière continue et très sensible durant les trois années suivantes, descendant jusqu'à 17.785.000 P. S. en 1923 ; elle commence seulement à se relever en 1924 où elle atteint

une valeur de 21.357.000 P. S. — Dans le *caza* d'Antioche, l'essor de la sériciculture est continu et vraiment admirable, car il a plus que décuplé entre 1919 (2.800.000 P. S.) et 1924 (33.193.000 P. S.) et si, pour l'agriculture, on constate un très faible progrès (15.801.000 P. S. en 1924 contre 12.745.000 P. S. en 1919), et de multiples alternatives d'avance et de recul, il convient d'enregistrer, par contre, un triplement de la valeur de la grande et de la petite culture, qui passe de 17.825.000 P. S. au début de la période à 60.442.000 P. S. à la fin. Seulement, n'a-t-on pas fait figurer une année dans la rubrique « Agriculture », ce qui a été classé, une autre année, dans la catégorie de la « Grande et Petite culture » ? Quoi qu'il en soit à cet égard, la valeur totale de la récolte n'a cessé qu'une fois, au cours des six années envisagées, de marquer un progrès sur le total précédent et elle a, en fin de compte, presque quadruplé, puisqu'elle était de 33.371.000 P. S. en 1919, et qu'elle fut de 111.436.000 P. S. en 1924. — Elle a décuplé dans le *caza* de Kirik-Khan, s'élevant de 5.168.000 P. S. en 1919 à 51.826.000 P. S. en 1924.

Pour être moins caractérisé, le progrès réalisé dans le domaine commercial par le mouvement des ports du sandjak (Alexandrette, Arsous et Souédié) n'en est pas moins très sensible, lui aussi. Le tonnage a plus que doublé en trois ans, puisqu'il a passé de 34.500 tonnes en 1922 à 78.500 tonnes en 1924 ; triplée de son côté la valeur des marchandises qui représentait un total de 64 millions de francs seulement en 1922 et qui en représente 183 millions en 1924.

Ces constatations méritaient d'être enregistrées ici.

**Nécessité d'un enseignement agricole dans le Sandjak d'Alexandrette.** — Mais il importe, à côté d'elles, de fournir l'explication de certains faits qui viennent d'être signalés. Par rapport à la sériciculture, l'agriculture réalise des progrès minimes, et les réalise lentement, avec des alternatives d'avance et de recul qui surprennent d'abord. On se les explique au contraire fort bien, ces vicissitudes, quand on pense à l'ignorance du paysan et aux fautes qu'il a commises dans la mise en valeur du territoire. C'est ce que M. Chekib Bey Nekib, directeur du Service économique du Sandjak, a mis en lumière dans une étude qu'a insérée le *Réveil* de Beyrouth le 14 mars dernier.

L'auteur y montre les paysans de la contrée, par suite de leur ignorance des moyens de récupération des forces productives de leurs champs, coupant les arbres des forêts limitrophes, afin de pouvoir continuer la culture du blé pendant quelques années encore, et, en même temps, arrachant et détruisant les buissons qui poussent sur la crête des montagnes. De là tous les maux qu'entraîne le déboisement : sécheresse et stérilité le plus souvent, écoulement torrentiel des eaux à la suite des pluies avec ravinement du

sol et destruction de la couche humique dans les cantons déboisés.

Ce n'est pas tout. Le paysan, privé comme il l'est de la plus élémentaire connaissance des lois et des règles de la culture, ne se comporte nullement de la façon qu'il conviendrait. Peut-on s'en étonner alors qu'« il est rare de rencontrer une personne capable d'apprécier les raisons pour lesquelles tel sol est cultivé et la différence qui existe entre un terrain labouré et un autre en friche ? » C'est au printemps, et non pas en hiver, que les paysans procèdent à la préparation de la friche dans le sandjak d'Alexandrette; au lieu de recourir à la culture d'assolement, ils demeurent fidèles à une méthode qu'ils ont héritée des Romains, cultivent leurs champs une année et les laissent incultes l'année suivante afin que la terre se repose. D'autre part, ils n'attachent d'ordinaire aucune importance à cet engrais qu'est le fumier; dans les milieux où on en fait un certain usage, la matière n'est pas convenablement entassée; aussi l'ammoniaque, laissé à découvert sous la pluie, se volatilise, et tous les sels minéraux solubles s'en vont avec les eaux de pluies.

Voilà les véritables raisons qui permettent de comprendre le peu d'essor de l'agriculture dans le sandjak d'Alexandrette. La puissance mandataire s'est imposée bien des sacrifices; elle a créé des pépinières, importé un tracteur, ouvert des crédits à la Banque agricole pour l'assistance des cultivateurs, mais, déclare M. Chekib Bey Nekib, ce qui s'impose avant tout, c'est d'inculquer aux paysans, dans un langage compréhensible pour eux, les nouvelles méthodes de culture, en même temps que de tirer les cultivateurs de la vie misérable qu'ils mènent encore aujourd'hui dans le pays.

#### **Pour l'enseignement officiel au Grand-Liban.**

— Une école normale d'instituteurs a été organisée au Grand Liban dans le but de pourvoir au recrutement des professeurs dans les écoles officielles de l'État au moyen de la formation d'élèves-maîtres boursiers. Pour peupler cette école, qui a ouvert ses portes le 1<sup>er</sup> janvier 1925, un concours a été institué auquel pouvait se présenter tout candidat libanais âgé de 16 ans au moins et de 20 ans au plus au 1<sup>er</sup> octobre 1924, n'étant atteint d'aucune infirmité ou maladie le rendant impropre au service de l'enseignement, s'engageant par surcroît à servir pendant cinq années dans l'enseignement officiel libanais, et remplissant en outre les conditions pédagogiques exigées des candidats au concours. Huit places étaient mises au concours.

Nous indiquerons un peu plus tard quel est le régime de l'École Normale, quelle est la durée des études des élèves-boursiers, comme aussi quelle situation est offerte aux normaliens, dans l'enseignement public du Grand-Liban, à leur sortie de l'École; mieux vaut noter ici, aujourd'hui, qu'un concours de capacité aux postes d'instituteur dans les écoles primaires officielles

de l'État a été ouvert les 9, 10 et 11 décembre aux candidats non pourvus d'un diplôme d'École normale, ou d'un diplôme français, ou d'un diplôme de l'ancien lycée Sultanieh, ou enfin d'une école française y correspondant. Deux ans après avoir subi ce concours avec succès, les candidats admis devront subir un autre examen portant sur les épreuves de pédagogie générale et appliquée du concours de sortie de l'École normale d'Instituteurs. S'ils se tirent de cet examen à leur honneur, ils sont par la suite titularisés dans les postes dont ils ont été pourvus à l'issue du concours de capacité heureusement passé par eux à la fin de l'année 1924.

#### PAYS DE MANDAT FRANÇAIS

**Les deux provinces de la Palestine.** — A partir du 1<sup>er</sup> avril, le pays sous mandat se trouve divisé en deux provinces dont les noms sont simplement tirés de leur situation géographique respective. L'une, celle du Sud, a pour chef-lieu Jaffa, à qui ressortissent Jérusalem, Gaza, Bir Sebaah, Bethléem, Ramleh, etc. La province du Nord englobe les anciens sandjaks de Saint-Jean-d'Acre et de Nablous ou Naplouse; Caïffa est le chef-lieu de ce territoire, et Nazareth, Tabarié ou Tibériade, Sefed, Toul Kerim, Djenine en dépendent.

Jérusalem, à cause de son importance particulière, se trouve dans une situation spéciale. Elle est pourvue d'un sous-gouverneur ou *assistant*.

La création de cette organisation administrative avait suscité de grandes espérances parmi les indigènes, qui s'attendaient à voir quelques-uns des leurs placés à la tête des provinces ou zones. Profonde a été leur déception en voyant deux Anglais — dont un Juif pour la zone Sud — nommés gouverneurs des circonscriptions nouvelles.

**Immigration en Palestine et émigration de Palestine.** — Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1924, on a constaté l'arrivée en Palestine de 11.851 immigrants juifs (4.573 hommes, 3.836 femmes et 3.442 enfants), et la sortie du pays de 2.037 Juifs seulement, si bien que le gain total serait de 9.814 individus, presque triple de celui qui avait été enregistré l'année précédente. Le bénéfice net s'était chiffré simplement, en effet, en 1923, par un excédent de 3.788 immigrants (cf. *Asie française*, 1924, avril, pp. 175-176).

Constatacion non moins digne d'intérêt : le caractère de l'immigration se serait quelque peu modifié et, parmi les immigrants, beaucoup n'arriveraient plus sans ressources. Plusieurs d'entre eux auraient déjà commencé de fonder de nouvelles industries, et les autres seraient complètement occupés grâce aux besoins des travaux en cours. En fait, on ne constaterait plus, actuellement, la présence de sans-travail au sein de la population juive et, parmi les non-juifs, le nombre des sans-travail aurait également diminué.

#### TURQUIE

**Les chefs de la révolte du Kurdistan.** — On sait dans quelles conditions ont été faits prisonniers par les troupes turcs Cheikh Saïd et ses principaux compagnons (cf. *l'Asie française* de mai, p. 167-168). Traduits devant le tribunal de l'Indépendance, tous, y compris Cheikh Saïd, ont été jugés et condamnés. Quatre ont entendu prononcer contre eux, le 18 juin, la peine de mort, entre autres Cheikh Abdullah; cinq autres s'en sont tirés avec dix ans de prison.

Quant à Cheikh Saïd lui-même, on attribuait le délai apporté à sa condamnation au désir d'obtenir de lui quelques précisions sur le rôle joué dans la révolte du Kurdistan par ceux que le président du tribunal de l'Indépendance de Diarbekir a dénoncés comme les vrais promoteurs et les animateurs de la révolte : Velid Bey, le directeur du *Tevhid-i-Efkiat* et Tewfid et Fevzi Lutfi Bey, du *Sonn Saat*, sur lesquels la police de Constantinople essaie vainement de mettre la main. Il faut croire que les révélations espérées n'ont pas été obtenues, car Cheikh Saïd a été exécuté, en même temps que nombre d'autres condamnés, dans les derniers jours du mois de juin.

**Les représailles turques au Kurdistan.** — Ce n'est d'ailleurs pas contre les seuls chefs de la révolte que sévissent les Turcs victorieux; ils se comportent par tout le Kurdistan (à en croire des nouvelles de Mossoul publiées par le *Times* le 13 juin) avec une impitoyable sévérité, si bien que certaines tribus jusqu'alors fidèles se mettent maintenant à leur faire de l'opposition. Ce serait le cas, en particulier, pour les Goyens et d'autres groupements situés au Nord de Zakho. Quant aux villages nestoriens et aux Goyens qui ont demandé à être englobés dans les frontières de l'Irak, ils sont traités de la manière la plus barbare; on signale la pendaison d'un prêtre pris à Djeziret-ibn-Omar, donc à l'extrême pointe orientale des pays placés sous mandat français et le meurtre de plusieurs autres chrétiens; les habitants ne peuvent pas quitter leurs villages et voient leurs femmes subir les derniers outrages, leurs biens pillés, etc. Il semblerait que les Turcs veulent provoquer par tout le pays une nouvelle insurrection... Comme, on s'explique dans de telles conditions, que les Kurdes Goyens et les Chrétiens Nestoriens résidant dans les districts occupés actuellement par les troupes turques, mais encore susceptibles d'être dévolus à l'Irak aient demandé aux commissaires enquêteurs de la Société des Nations, lors de leur récent voyage dans la contrée, l'attribution de leur territoire à la Mésopotamie!

**Un nouveau complot.** — Au début de juin, le président du tribunal de l'Indépendance d'Angora a annoncé la découverte d'un nouveau complot tramé contre le Gouvernement et contre la

Répub  
— qui  
dans la  
ne, à  
de le r  
le Cali  
Kurdis  
pital  
ciens  
agents  
de ce  
ciété  
cain.  
avant  
parmi  
exclus  
ment  
gée pa  
pelé l  
me se  
faiteu

Pou  
vrier  
neur  
sant  
l'avia  
breus  
rédac  
figur  
ciatio  
quête  
contr  
d'avi  
ciatio

Un  
— Le  
à en  
forte  
le po  
plus  
rempe  
ple,  
dével  
'Ang  
Assis  
notre  
ditio  
résol  
vres  
dit-o  
revie  
la G  
Allen  
gés.

C  
étra  
ront  
conv  
tain  
d'A  
say,

République turque. Le sultan Wahid-ed-Din, — qui fut, à l'en croire, directement impliqué dans la révolte du Kurdistan, — serait, à l'origine, à la tête de ce complot dont les buts étaient de le rétablir lui-même sur le trône, de restaurer le Califat ottoman, de proclamer l'autonomie du Kurdistan et de refaire de Constantinople la capitale de la Turquie. C'est aux agissements d'anciens officiers, voyageant en Anatolie, comme agents commerciaux, qu'est due la découverte de ce complot, que l'on croit tramé par une société secrète analogue au Ku Klux Klan américain. Fondée en novembre 1922 par le Sultan avant son départ de Constantinople, comptant parmi ses membres plusieurs des 150 individus exclus de l'amnistie générale par le Gouvernement d'Angora, cette société secrète serait dirigée par un comité central de douze personnes appelé le « Conseil des Apôtres »; le Sultan lui-même serait le « serviteur de l'Islam » et le « Bienfaiteur de l'Humanité ».

**Pour l'essor de l'aviation militaire.** — En février a été constituée, sous la présidence d'honneur d'Ismet pacha, une association se proposant de travailler très activement à l'essor de l'aviation militaire. Tous les députés, de nombreuses personnalités militaires et politiques, les rédacteurs en chef de tous les journaux turcs figurent parmi les membres de la nouvelle association, qui doit organiser des collectes et des quêtes jusque dans les moindres villages de la contrée; le produit en serait affecté à l'achat d'avions qui seraient ensuite offerts par l'Association au Gouvernement.

**Une station de télégraphie sans fil à Angora.** — Les ambitions des Turcs ne se borneraient pas, à en croire les journaux, à doter leur pays d'une forte aviation militaire; ils voudraient également le pourvoir de la station radiotélégraphique la plus puissante du globe. Ils auraient décidé de remplacer la station allemande de Constantinople, qu'ils avaient d'abord songé à utiliser et à développer, par une station nouvelle, établie à Angora, et plus puissante que celle de Sainte-Assise, capable d'atteindre tous les points de notre planète par tous les temps, en dépit de conditions atmosphériques défavorables; ils seraient résolus à consacrer une somme de 2.500.000 livres turques à la réalisation de ce projet. C'est, dit-on, à l'américaine Radio Corporation que reviendrait la mission de construire cette station, la Cie Marconi ayant été éliminée et Français et Allemands ayant peu de chances d'en être chargés.

**Constantinople résidence des ambassadeurs étrangers.** — C'est à Constantinople que résideront, pour de multiples raisons sur lesquelles il conviendra peut-être de revenir quelque jour, certains ambassadeurs européens, ceux d'Italie et d'Angleterre, M. Montagna et Sir Ronald Lindsay, qui a présenté à la fin de mars ses lettres

de créance au Président de la République turque; il se rendra à Angora, a déclaré M. Mac Neill au Parlement britannique, toutes les fois que la chose sera nécessaire, et d'ailleurs un membre de l'ambassade l'y représentera d'une façon permanente... Cette décision n'a pas été du goût des dirigeants d'Angora, comme le prouve une note adressée aux Puissances pour leur rappeler que la présence permanente des ambassadeurs dans la capitale d'un Etat est réglée par la loi internationale et par l'usage, et qu'il n'y a « ni raison ni possibilité, pour que, dans le cas de la Turquie, cette règle subisse une modification ». La note exprime, en finissant, l'espoir que le transfert des Ambassades à Angora se réalisera aussi tôt que possible.

La question peut avoir son importance et il sera intéressant de noter par la suite comment les Puissances la résoudreont. La France, pour sa part, la tranche conformément au désir du Gouvernement turc; M. Sarraut résidera donc à Angora.

#### ARABIE

**Levée du siège de Djedda.** — Voici enfin qu'un fait nouveau se produit dans l'histoire des hostilités entre les Wahabites d'Ibn Saoud et les soldats du malik Ali, le roi du Hedjaz. A la suite du bombardement de la côte aux environs de Rebig, — un petit port situé près du Golfe Arabe, au Nord de Djedda, — par un vapeur hedjazi armé en guerre (31 mai), les Wahabites se sont décidés à lever le siège du port de La Mecque. Ainsi se trouvent confirmés les rapports dont nous avons précédemment donné une brève analyse.

Ibn Saoud restera-t-il sur cet échec, ou dirigera-t-il une nouvelle offensive dans la direction d'Akaba ou encore de Maan? Le bruit en a couru.

**Départ du Malik Hussein pour Chypre.** — Dans tous les cas, le Malik Hussein, qui demeurait depuis de longs mois sur son yacht, en rade d'Akaba — depuis son abdication en octobre 1924 — a été invité par le Gouvernement britannique à quitter cet endroit afin de retirer aux Wahabites tout prétexte pour se porter sur cette localité. On a d'abord annoncé qu'il allait se rendre à Djedda; mais bientôt on a appris qu'il avait accepté, et non pas décliné, les offres d'hospitalité du Gouvernement britannique. Escorté de deux navires de guerre anglais, il a quitté Akaba le 18 juin, et, après avoir traversé le canal de Suez, a gagné l'île de Chypre avec la reine Djelaleta et tout son entourage. Il doit, au moins au début, s'installer à Nicosie, qu'il a préférée à Bassora de Mésopotamie.

#### CHYPRE

**Chypre, colonie britannique.** — Le 1<sup>er</sup> mai, le Haut Commissaire britannique a lu à Limassol les lettres patentes royales érigeant Chypre en « colonie de la Couronne » (*Crown Colony*) et

y introduisant certaines modifications législatives. Tel est le résultat des changements que la Grande Guerre a introduits dans le statut politique de l'île. Jusqu'alors, en effet, depuis 1878, la Turquie y avait conservé, en dépit de l'occupation britannique, une suzeraineté nominale qu'une annexe à la convention de Constantinople du 4 juin de cette année avait nettement stipulée. Le 5 novembre 1914, par suite de l'entrée de la Turquie dans la guerre aux côtés de l'Allemagne et de l'Autriche, cette suzeraineté tomba en déchéance et l'île de Chypre fut annexée au Royaume-Uni. Bien entendu, comme le dit M. le Ministre plénipotentiaire A. Kammerer dans ses intéressants « Mélanges d'Histoire et de Voyages », intitulés *A Chypre*, « l'abolition de la suzeraineté turque n'a été qu'un changement de nom; l'Angleterre seule est maîtresse dans l'île depuis quarante-cinq ans ». Peut-être cependant, pour couper court aux aspirations helléniques des Chypriotes, l'annexion pure et simple n'est-elle pas sans utilité ni sans opportunité. Les Anglais profitent de la circonstance pour introduire à Chypre quelques réformes. Ce n'en est pas une que le changement de titre du Haut Commissaire (il devient gouverneur); il en va autrement de l'augmentation des députés non-musulmans dans le Conseil législatif. De 9, ceux-ci deviennent 12, ce qui leur assure une majorité nette de 3 voix sur les membres musulmans, qui ne sont pas élus. En même temps, les indigènes peuvent avoir accès aux postes de Président d'une Cour de district, de commandant de la Police locale, etc. On parle aussi d'un arrangement financier qui soulagerait le trésor chypriote d'un poids fort lourd de 92.800 livres sterling, transmis par les Turcs à l'île en 1878... Ainsi, à certains égards, l'annexion de Chypre comme colonie britannique ne présente que des avantages pour les Chypriotes.

## Extrême-Orient

### CHINE

**L'action des Soviets.** — La propagande bolchevique vient de fomenter des troubles très graves dans la grande ville de Changhaï, où vivent plus de cinq millions et demi d'habitants, où les intérêts européens sont considérables. L'ambassade des Soviets à Pékin et le consulat soviétique de Changhaï sont uniquement responsables des sanglantes bagarres qui ont eu lieu. N'ont-ils pas créé et entretenu parmi les mécontents de toutes sortes, cette agitation anti-étrangère dont « la flamme dévastatrice, écrit le *Peking Leader*, risque maintenant de ravager la Chine tout entière ? »

La grève des ouvriers chinois dans les filatu-

res japonaises n'a été qu'un prétexte. Les désordres ont été causés par les étudiants, endoctrinés par les Bolchevistes, et qui s'occupent beaucoup plus de politique révolutionnaire que d'études.

Au collège Chin Kua, à Pékin, Karakhan leur a dit, au témoignage du *Times* du 5 juin :

Prenez à l'Occident tout ce qui peut fortifier et armer la Chine dans la lutte contre les impérialismes occidentaux, et contribuer à sa victoire. La guerre civile, c'est le tombeau de l'Impérialisme. Ce qui sert maintenant à la guerre civile, servira un jour à la lutte contre l'étranger et vous délivrera de son joug.

L'agence Reuter a relaté les déclarations du Secrétaire du Conseil municipal de la Concession internationale de Changhaï, d'après lesquelles les opérations de la police dans les immeubles occupés par les meneurs de la grève ont permis d'établir sans conteste que l'argent des Bolchevistes jouait le rôle le plus actif dans les troubles actuels. Les étudiants, dès le début, ont reçu de Moscou une somme de 60.000 dollars. Quant aux armes et aux munitions, elles arrivent constamment de Russie, et l'agence Havas du 7 juin ajoutait que des instructeurs militaires russes sont installés en Mongolie où enrôlement et dressage des troupes constituent la principale tâche de toutes les Républiques du Peuple de l'Asie Centrale.

Les *Isvestia* du 7 juin ont publié un article de Zinoviev insistant pour que les Chinois expulsent les étrangers et disant notamment : « Plus il y aura de troubles en Chine, plus la haine grandira ». Paroles bien naturelles dans la bouche de ceux qui se préparent à mettre l'univers à feu et à sang, et qui n'ont cessé de prêcher en Chine l'extermination des étrangers.

Le peuple chinois, écrit le *Times* du 8 juin, est essentiellement un troupeau. L'action individuelle indépendante est extrêmement rare chez lui. Il subit l'influence des gens violents. Les méthodes terroristes employées par les Soviets ont rendu inévitable un mouvement des masses, qu'ils ont créé et qu'ils dirigent.

Sans doute, le mouvement actuel est-il surtout dirigé contre les Anglais et les Japonais; la concession française de Changhaï, en particulier, a été très peu affectée.

Les dépêches qui, suivant convention, sont transmises par l'agence Reuter, emploient le mot *concession* dans le récit des événements sans spécifier qu'il s'agit uniquement de la concession internationale. Mais peut-on dire que le mouvement actuel n'intéresse pas la France, alors que, à en croire la *Politique de Pékin*, citée par le *Temps* du 4 juin, un monument vient d'être érigé à Canton à la mémoire de l'auteur de l'attentat dont M. le Gouverneur général Merlin faillit être victime le 17 juin 1924, et qui entraîna la mort de cinq Français ?

Au lendemain de cet attentat, Karakhan écrivait :

Avec quel frisson d'orgueil et de plaisir, avez-vous dû apprendre ce que la presse capitaliste a audacieusement

intitul  
gretter  
ait m  
cipal  
et les  
moins  
mente  
person  
le mé  
listes  
ce qu  
Mosco  
périab  
appren  
peut

L'i  
ture  
vis-à

Le  
ques  
expo  
sont

Le  
arrêt  
sion  
japo  
étaie  
lice  
mor

Le  
Char  
dian  
Ils a  
bre  
des  
la re  
de l  
de g  
chât  
vrie  
la v

C  
mix  
den  
sés  
cau  
N  
dan  
la p  
de  
ren  
lice  
n'a  
des  
feu  
De  
Par  
ren  
l'ea  
ver  
die  
dég  
I  
de



intitulé : l'outillage de la bombe à Canton. On peut regretter que l'attentat commis par un camarade inconnu ait manqué sa cible principale, la destruction du principal partisan de l'imperialisme français sur les ouvriers et les paysans opprimés de l'Indo-Chine. Il doit néanmoins y avoir quelque consolation pour ceux qui se lamentent de cet échec, à penser qu'un certain nombre de personnes de classe bourgeoise française à Canton eurent le même sort que bien des membres des classes capitalistes et bourgeoises de Russie. Je ne sais pas encore ce que pensent le camarade Trotsky et le prolétariat de Moscou de cet incident de la lutte sanglante contre l'imperialisme ; mais je suis certain qu'ils se réjouiront en apprenant que le héros de Canton s'est échappé et qu'il peut encore participer effectivement aux luttes futures.

L'inauguration d'un monument de cette nature en dit long sur les sentiments des Chinois vis-à-vis des étrangers, quels qu'ils soient !

**Les événements de Changhaï.** — Ces remarques générales une fois formulées, voici un bref exposé d'ensemble des récents événements qui se sont passés à Changhaï.

Le 30 mai, une trentaine d'émeutiers étaient arrêtés à Changhaï par la police de la concession internationale dans une manifestation anti-japonaise d'étudiants. Le poste de police où ils étaient détenus fut attaqué par la foule. La police dut faire usage de ses armes. Il y eut des morts.

Le lendemain, dans une réunion tenue à la Chambre de Commerce chinoise, 1.500 étudiants et ouvriers décidaient la grève générale. Ils adoptaient en même temps un certain nombre de résolutions extrêmes, dont le boycottage des banques et des billets de banque étrangers, la remise entre les mains des Chinois du contrôle de la police municipale, le retrait des vaisseaux de guerre étrangers de la rivière Wang Pou, le châtiement des assassins des étudiants et des ouvriers, et la mise en liberté des Chinois arrêtés la veille.

Ceux-ci avaient comparu devant un tribunal mixte composé d'un magistrat chinois président et d'un assesseur américain. Ils étaient laissés en liberté provisoire moyennant un léger cautionnement.

Néanmoins, le 1<sup>er</sup> juin, les étudiants massés dans la rue principale, se disposèrent à attaquer la police. Celle-ci dirigea sur eux le jet de tuyaux de pompes à incendie. Les assaillants arrachèrent alors les pavés et les lancèrent sur la police, blessant un certain nombre de passants qui n'avaient pu s'enfuir. Finalement, en présence des assauts répétés des étudiants, la police fit feu. Cinq personnes furent grièvement blessées. De là résultèrent des rixes presque continuelles. Partout, les étrangers, y compris les femmes, furent attaqués. Un policier japonais fut jeté à l'eau. Il parvint néanmoins à prendre son revolver et fit feu sur ses assaillants. Un policier indien renversé par un étudiant put, lui aussi, se dégager.

Le Conseil municipal proclama alors l'état de « situation exceptionnelle » et se déclara ré-

solu à maintenir l'ordre à tout prix. Des communistes russes furent secrètement arrêtés par la police. Le Consul des Etats-Unis fit appel à des volontaires américains pour protéger la concession. 2.000 marins et fusiliers marins furent expédiés à Changhaï, conformément aux instructions données par les légations, ainsi que de nombreux navires de guerre, dont les croiseurs britanniques *Diomedes* et *Carlyle*. Le 4 juin, le *Jules-Ferry* et l'*Altair* étaient ancrés dans la rivière de Changhaï pour assurer, s'il le fallait, la défense de la concession française.

Cependant, le mouvement de grève prenait une très grande extension. Les usines étrangères étaient toutes plus ou moins atteintes, ainsi que les téléphones, les réservoirs d'alimentation en eau et l'usine d'électricité. On évaluait le nombre des grévistes à plus de cent mille. Si, grâce aux volontaires, les services essentiels n'étaient pas interrompus, les incidents se multipliaient. Une fabrique de glace alimentaire était attaquée et la police devait faire feu sur les assaillants. Les tramways étaient saccagés et détruits, et une étrangère frappée d'une brique à la tête lors de l'attaque d'un tramway, succombait. L'activité des grévistes gagnait le quartier chinois et la banlieue ouest, la situation s'aggravait. La police internationale avait reçu l'ordre de tirer sur les manifestants et les étrangers étaient armés pour assurer leur propre défense. La police chinoise était accusée de ne pas venir à leur secours et d'encourager les émeutiers. Il aurait fallu fermer le quartier général des bolchevistes qui opéraient ouvertement à quelques pas de la concession étrangère. Le 8 juin, les étudiants avaient pillé trois maisons, la police chinoise avait laissé faire et le général chinois chargé de maintenir l'ordre était arrivé sur les lieux du pillage quatre heures après que le Consul général lui avait demandé secours.

Peu à peu, cependant, l'agitation parut se calmer. Vers le 9 juin, les plus graves désordres avaient à peu près cessé ; quant à la grève elle demeurait stationnaire. La situation restait donc grave. Aussi prenait-on toujours des mesures pour la défense de la population européenne : débarquement de 200 fusiliers marins du croiseur japonais *Tatsuta*, envoi de deux canonnières sur le fleuve Bleu, arrivée de quatre nouveaux torpilleurs. La grève des gens de mer provoquait de sérieuses complications. Tout le service côtier anglais et japonais était suspendu. La navigation sur le Yangtze avait également cessé. La plus importante compagnie anglaise, la « China Navigation Co » avait supprimé tous ses départs.

Le 11 juin au soir, 25.000 étudiants et ouvriers, portant des brassards noirs, se réunissaient dans la cité chinoise de Changhaï. A la suite des discours prononcés, diverses résolutions étaient adoptées, notamment l'interruption des relations économiques avec la Grande-Bretagne et le Japon, et une motion était adressée au Gouvernement central pour obtenir satisfaction au sujet de la fusillade du 30 mai.

**Les troubles dans le reste de la Chine.** — Dans toute la Chine, les mêmes troubles se sont produits presque simultanément. Nous en relatons simplement ici quelques épisodes.

Dès le 4 juin, à Pékin, les étudiants étaient en grève, en signe de protestation contre l'attitude des autorités étrangères. Les gardes des légations étaient consignées et des postes importants placés à toutes les entrées du Quartier. Les étudiants se livraient à diverses manifestations, dirigées presque entièrement contre l'Angleterre et le Japon. *A bas l'impérialisme ! A bas la religion de Jésus ! Tuez tous les Anglais et tous les Japonais*, telles étaient quelques-unes des devises inscrites sur les pancartes dont ils étaient porteurs. Ils tentèrent, sans succès, de persuader la Chambre de Commerce de proclamer la grève générale et ne réussirent pas mieux auprès des boutiquiers. Toutefois, la Chambre de Commerce décida le boycottage des marchandises et des billets de banque des pays impliqués dans l'insurrection de Changhaï et engagea les déposants chinois à retirer leur argent des banques de ces pays.

A Tsinanfou, le 10 juin, les émeutiers incendient une usine à pétrole.

A Tchinkiang, en aval de Nankin, le 8 juin, les étudiants organisent une manifestation, détruisent le poste de police et trois maisons de la concession. Un navire de guerre étranger est appelé par télégramme.

A Tientsin, le 8 juin, un millier de professeurs et d'étudiants parcourent la cité chinoise, réclamant la restitution de Dalny, le boycottage anti-britannique, et l'abolition des concessions.

A Canton, dès le 5 juin, des bandes d'étudiants et d'ouvriers défilaient dans les rues, voulant ainsi prouver leur sympathie aux émeutiers de Changhaï. Les communications télégraphiques étaient coupées avec Hong-Kong. La grève était décidée et la situation se compliquait de la guerre entre les troupes du Gouvernement et les anciens mercenaires Yunnanais de Sun Yat Sen. Naturellement, la lutte n'allait pas sans causer de grands dommages pour les étrangers. La plupart avaient évacué Tung Chan, au sud de la ville, où les autorités avaient découvert des agents des Soviets.

Le général Cantonais Hsu Chung Chi, qui était, disait-on, à la tête d'une armée russe disciplinée, avait quitté Swatow, et les Yunnanais marchaient à sa rencontre. Le 13 juin, la fusillade était continuelle dans les faubourgs de Canton et le bombardement s'était intensifié.

**Attitude du Gouvernement de Pékin.** — Le Gouvernement de Pékin n'a pas de pouvoir réel sur la plus grande partie du pays, on le sait. Il n'a pu réagir que par des notes de protestation aux Puissances, tandis que l'Ambassadeur des Soviets soutenait ouvertement les émeutiers.

Ce dernier écrivait, le 6 juin, au Ministre chinois des Affaires étrangères :

Ayant appris avec un sentiment de profond chagrin, que plusieurs dizaines de travailleurs et d'étudiants chinois ont été tués par des coups de feu à Changhaï, je désire assurer le peuple chinois de ma sympathie la plus profonde. Mes sentiments sont certainement partagés par le peuple de l'Union des Républiques soviétiques.

Et, à l'appui de ces condoléances, de nombreuses réunions de protestation contre l'action de la police étrangère à Changhaï étaient tenues à Moscou le 12 juin. Des résolutions exprimant la sympathie pour le mouvement national chinois étaient adoptées. Les étudiants organisaient des démonstrations de solidarité avec les étudiants révolutionnaires de Chine, et le Conseil central des Syndicats de l'Union des Républiques Soviétiques transmettait par télégramme, à Pékin, 50.000 roubles pour venir en aide aux grévistes et aux familles des étudiants tués.

Le parti Kouomingtang avait, dès le début, dénoncé la domination étrangère à Changhaï et recommandé la collaboration avec la Russie, la seule Puissance qui traite la Chine en égale, et travaille pour son émancipation. Aussi la première note envoyée par le Gouvernement chinois, le 4 juin, au Ministre d'Italie, doyen du Corps Diplomatique, protestait-elle déjà contre l'attitude des Puissances.

Les étudiants qui ont été tués ou blessés le 30 mai (disait-elle) étaient des jeunes gens de bonne famille et de bons patriotes. Ils étaient sans armes et n'auraient pas dû être traités comme des malfaiteurs. Mais, au lieu de les calmer, la police a eu recours à des mesures extrêmes, blâmables au point de vue de l'humanité et de la justice.

Dans sa réponse, le Ministre d'Italie rétablissait l'exactitude des faits :

Tout en déplorant les événements au cours desquels il y a eu malheureusement un certain nombre de victimes, nous croyons devoir — écrivait-il — spécifier les circonstances dans lesquelles la police a fait usage de ses armes.

Aux groupes de manifestants distribuant des brochures xénophobes subversives dans la concession étrangère, on a demandé de se disperser, et on a fait arrêter les meneurs. La foule a refusé de se conformer aux ordres donnés, a assailli la police et a tenté l'assaut du poste. C'est alors que la police s'est servie de ses armes. La responsabilité en retombe, en conséquence, sur les manifestants, et non sur les autorités, qui ont donné ultérieurement des preuves des bonnes dispositions dont elles sont animées.

La cour mixte devant laquelle ont comparu les inculpés a fait remettre ceux-ci en liberté sous caution.

Nous espérons que le Gouvernement chinois envisagera l'incident avec le même esprit que le corps diplomatique, afin que l'ordre et la tranquillité puissent être rétablis à Changhaï dans le plus bref délai possible.

Le 7 juin, le Gouvernement chinois se plaignit à nouveau que la police eût encore fait usage de ses armes et qu'il y eût eu des morts et des blessés. « La plupart des victimes ont été atteintes dans le dos, et du côté de la police personne n'a été blessé, ce qui prouve que l'emploi des armes à feu n'était pas justifié. C'est l'attitude des autorités de Changhaï qui a causé

la grève ». Le Gouvernement chinois terminait en demandant aux Ministres des Puissances d'interdire l'usage des armes à feu, afin d'éviter de nouvelles effusions de sang.

Le 8 juin, le Ministre d'Italie a remis en réponse, au Ministre chinois des Affaires Etrangères, une deuxième note, renouvelant l'assurance donnée précédemment, qu'il n'était fait usage des armes qu'en cas d'attaque et de danger immédiat, et annonçant l'envoi à Changhaï, aux fins d'enquête, d'une délégation des représentants diplomatiques de la France, de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, du Japon, de l'Italie et de la Belgique. Cette note rappelait enfin les graves responsabilités encourues par les autorités chinoises locales, du fait « de l'agitation xénophobe menée en dehors des concessions et à laquelle on peut attribuer dans une large mesure les incidents regrettables qui se sont produits ».

A la tête de la commission d'enquête du Corps Diplomatique se trouve M. Tripier, conseiller à la légation de France. De son côté, le Gouvernement chinois avait désigné l'amiral Tsai Ting Tan et Tsing Tsoun Tching pour chercher à établir les raisons diverses qui ont provoqué le mouvement gréviste.

Souhaitons que l'intervention des Bolchevistes soit mise en pleine lumière dans tous ses détails. Sans doute, ce qui s'est produit, n'est que l'explosion d'un mouvement xénophobe intense, mais, comme l'écrit le *Daily Mail*, ce mouvement xénophobe n'a pris une sérieuse extension que sous l'influence de Moscou, qui envoie en Chine des munitions pour préparer la guerre. La situation est très grave. La vie et les biens des étrangers sont sérieusement menacés.

**Appréhensions européennes.** — De telles vues ne sont pas pour surprendre. De la Volga aux mers du Japon et de l'Amour à la rivière de Canton, une minorité audacieuse prépare la guerre et le soulèvement contre les « impérialismes » européen et américain; le plus clair de l'activité des Républiques de l'Asie Centrale et Septentrionale placées dans la mouvance du Gouvernement soviétique est le racolage et l'instruction militaire; et le système de relations économiques organisé par leurs soins est avant tout destiné à des desseins belliqueux. Aussi, en Belgique, le comte de Brocqueville disait-il le 31 mars :

L'Europe porte dans ses flancs les germes du formidable conflit qui menace de placer demain l'Orient en face de l'Occident. Le jour n'est pas éloigné, c'est là ma crainte, où l'on verra aux prises deux civilisations.

Elle non plus, la presse anglaise ne cache pas ses appréhensions.

Si les Puissances, écrivait le *Times* du 6 mars, ne s'accordent pas tout de suite sur les mesures à prendre, elles auront bientôt à résoudre le problème le plus difficile que l'Europe ait connu depuis la fin de la grande guerre.

Le 7 avril, le même journal, étudiant le problème du Pacifique, disait encore :

Si le désordre actuel continue, la Chine deviendra un danger international. Les attentats qui se succèdent sans arrêt amèneront l'intervention étrangère. Les accords de Washington deviendront lettre morte. La Chine sera la proie de ses voisins sans scrupules, et les autres Puissances seront obligées de prendre part à la querelle, car leurs intérêts vitaux seront en jeu. La pente glissante où la Chine est engagée actuellement conduira fatalement à la guerre entre les Puissances du Pacifique.

Le 5 juin, le *Times* disait encore, d'après son correspondant de Washington :

L'esprit chinois est plus excité qu'il y a 25 ans, lors de la révolte des Boxers et le problème est d'autant plus difficile qu'une intervention militaire ne serait plus acceptée aussi facilement et que les méthodes débonnaires ne peuvent avoir aucune signification.

Quel remède opposer à ce danger? La Société des Nations? Peut-être un large pacte de garantie défendrait-il l'Europe non seulement contre elle-même, mais aussi contre un ennemi extérieur. Remarquons toutefois que l'Orient lointain est hors du champ de vision de Genève. Sur les bords du lac Léman, paraît-il, on ne voit pas distinctement jusque-là. Un brouillard lointain cache la formidable activité du gouvernement soviétique, de ce gouvernement qui est à même d'influencer aujourd'hui dans le sens qu'il veut, toute la politique d'Extrême-Orient. Il faudra pourtant bien qu'on ait un jour une conférence internationale sur les affaires du Pacifique, car pour reprendre ce que disait, tout récemment, le *Daily News*,

L'importance de la Chine écarte toute possibilité de non intervention de la part des étrangers. Le meilleur moyen d'empêcher des troubles comme ceux qui viennent de se produire, serait probablement une conférence des Puissances intéressées.

En attendant, on ne peut pas laisser le courant bolchevique emporter la Chine. Elle se briserait sur les rochers. Il faut que les étrangers se décident et essayent de lui éviter un naufrage, dit le *Times* du 7 avril. Le plan le meilleur et le moins cher consisterait, selon le journal anglais, à augmenter considérablement les revenus des Douanes et à mettre toutes les recettes des chemins de fer entre les mains des étrangers qui contrôleraient le trafic désorganisé par les militaristes. Si, tout en proposant ces mesures, les Puissances portaient l'effectif de leurs troupes, de celui d'une brigade à celui d'une division, la dépense serait minime et l'effet moral considérable. La jeune Chine, travaillée par la propagande bolchevique se soulèverait peut-être, mais les mesures prises seraient acceptées par tous les Chinois sérieux.

De toutes façons, nous ne comptons pas sur un résultat de première classe, nous voulons seulement empêcher la Chine d'être livrée aux bêtes, la garder ouverte au commerce, et sauvegarder les placements de nos nationaux.

Le 4 juin, le même journal écrivait encore :

L'expérience l'a montré : quand les Chinois voient les Puissances décidées à agir en commun, ils s'inclinent devant toutes les demandes qui leur sont faites. Les intérêts des Puissances sur les questions capitales sont vraiment des intérêts communs, comme le montre le magnifique dévouement de la défense commune de Changhaï. Mais trop souvent ces intérêts communs ont été subordonnés à des avantages politiques, réels ou supposés, d'un caractère particulier dont l'importance est tout à fait secondaire. Une occasion exceptionnellement favorable d'action commune va se présenter. La France ratifiera bientôt les accords de Washington. Trois mois après s'ouvrira la Conférence pour le relèvement des tarifs des douanes. C'est le moment d'une délibération commune pour une décision commune et pour la présentation de demandes communes qu'il faudra faire accepter par la Chine. Les entreprises au-delà des mers sont notre pain de chaque jour. Il nous faut l'air libre et les vastes horizons. En Chine, la Grande-Bretagne a des intérêts vitaux.

De telles considérations, d'ordre pratique et personnel, sont bien naturelles chez nos voisins d'outre-Manche. Pour nous, Français, n'oublions pas que notre pays tient en mains les clefs du problème du Pacifique. L'Indochine seule, avec ses 22 millions d'habitants, a une population supérieure à celle de toutes les colonies anglaises d'Amérique et d'Océanie (1). Enfoncée dans les terres, elle n'en est pas moins une des portes de la Chine.

Sans aller jusqu'à prétendre, disait le vicomte Kintomo Mushakoji au dîner du Club Pan-Pacifique à Tokio le 4 décembre dernier, qu'en cas de conflit entre deux grandes Puissances du Pacifique, leur situation respective au point de vue des forces navales puisse être complètement modifiée suivant que la France mettrait ses possessions avec leurs ports à la disposition de l'un ou de l'autre des belligérants, il n'en est pas moins évident que l'attitude de la France en pareille occurrence peut avoir une influence capitale.

Rien de plus exact, et même l'établissement de la base navale de Singapour ne modifiera guère la situation. Aussi Jacques Bainville disait-il avec raison naguère que :

Les Anglo-Saxons, s'ils voient un peu plus loin que le bout de leurs créances, ne doivent pas oublier qu'ils auront encore besoin de nous.

**Le tremblement de terre du Yunnan.** — Ce n'est pas seulement au Japon que le sol est remué de façon intense et que les populations subissent de grands dommages, ou même de véritables désastres. Dans cette région si plissée, si disloquée, si accidentée qu'est le Yunnan, où les mouvements orogéniques semblaient naguère au regret F. de Montessus de Ballore, dans sa « géographie séismologique » (*Les Tremblements de Terre*; Paris, 1906, p. 194) « contemporains de la surrection de la chaîne himalayenne, c'est-à-dire fort récents », on a déjà signalé bien des

secousses. « Ba-Thang a été dévastée en 1870. Les séismes règnent vers l'Est jusqu'à Moulmein, Ta-Li-Fou et Yun-Nan-Fou, accompagnant ainsi les plis divergents qui paraissent bien en être la cause première. » Un de ces séismes dévastateurs a tout récemment éprouvé, à la frontière du Yunnan, cette ville ssé-tchouanaise de Yerkalo, que tous les géographes connaissent bien depuis le séjour de l'abbé Desgodins, aux environs de laquelle se trouvent des sources salines thermales et qui se blottit, au pied des monts Kiu-la, dans l'étroit sillon où coule le Mékong supérieur ou Lan-tsan-kiang.

Comme on le verra par les textes chinois que nous reproduisons plus bas, et dont nous avons eu connaissance grâce à l'obligeance d'un fidèle ami du Comité de l'Asie française, les habitants de la ville ont nettement perçu trois secousses, les 14, 15 et 16 mars. Les deux premières ont été assez légères, analogues à celles dont les indigènes ont l'habitude ; mais il n'en a pas été de même de la troisième, qui se produisit dans la soirée du 16 mars. Cette dernière dura longtemps et occasionna de véritables désastres, entraînant la chute des bâtiments publics et des maisons, causant des pertes de vies humaines, occasionnant des incendies. Voilà ce qui ressort nettement du télégramme adressé par le général Li, gouverneur de Ta-Li-Fou, au gouverneur civil du Yunnan, le 17 mars, télégramme que nous reproduisons intégralement ici.

Le 14 mars, il y a eu un tremblement de terre pendant deux ou trois minutes.

Le 15 au soir, il y a eu aussi une légère secousse.

On pensait que cela était comme d'ordinaire, on ne s'en troubla point. Mais à 9 heures, dans la soirée du 16 courant, brusquement une secousse très forte commença. Il sembla que la terre et le ciel allaient se renverser. Cette agitation terrifiante dura presque dix minutes. Tous les grands édifices, les bâtiments de tous les services administratifs, les pagodes et les hautes maisons tombèrent. Cette ruine ensevelit bien des malheureux. En même temps, le feu prit en plusieurs endroits.

Moi-même, je me suis rendu dans les rues, avec mes soldats, afin de rechercher des endroits sûrs pour y placer les malheureux sans abri. Je conduisis aussi mes hommes avec quelques civils pour aller combattre le feu.

Pendant ce temps-là, le tremblement n'avait pas encore cessé et un vent très violent se mettait à souffler. Le feu devenait de plus en plus violent et ardent. Il ne s'éteignit qu'au matin : plusieurs centaines de maisons furent consumées par l'incendie.

Comme destructions, à peu près toutes les maisons de la ville furent démolies par ce tremblement horrible. Dans les ruines, des fils, des parents, des amis, des filles, des maris, des femmes en larmes, recherchent ceux qu'ils ont perdus.

La catastrophe a été aussi terrible dans la campagne que dans la ville. On rapporte que Teng-Tchouenn et Fong-Yi ont été frappés par le même fléau.

À Tali, les cris d'alarme et de malheur remplissent les airs : vieillards, jeunes gens et enfants, hommes et femmes, sont tombés dans la misère. Nous ne songeons qu'à les secourir.

(1) L'Australie n'a que 5 millions d'habitants, la Nouvelle-Zélande, 1.200.000, le Canada 11 millions.

La catastrophe qui vient d'avoir lieu a causé des malheurs inouïs. Peut-être fut-ce attiré par mes fautes personnelles. Aussi, je vous prie d'accepter ma démission et de choisir un homme plus vertueux qui puisse attirer le bonheur sur le peuple.

Quelques jours plus tard, le 22 mars, le Gouverneur civil du Yunnan, Gouverneur Tang, adressait à tous ses subordonnés la dépêche suivante :

Par le télégramme du 17 mars du général Li, nous avons appris que la région de Tali avait été endommagée par un tremblement de terre. C'est une très grande catastrophe de la nature ; il faut en adoucir les effets tout de suite et indemniser le plus vite possible les victimes.

En dehors de notre ordre à la Banque de Hia Koan de verser 30.000 dollars pour faire le nécessaire immédiatement, nous autorisons l'emploi de l'argent et des denrées publiques dans les pays dévastés. Nous prions MM. Tchao, Li, les sous-préfets et tous les services publics de faire le nécessaire pour que tous les malheurs de Tali et des environs soient le plus vite possible soulagés par le rétablissement des logements et des distributions d'aliments. Qu'on ne laisse pas les sinistrés périr et se disperser, et qu'on rende compte de ce qui sera fait.

Ajoutons qu'une souscription ouverte aussitôt entre les Français de Yunnan-fou permettait d'envoyer d'urgence un secours de 640 dollars à la mission catholique de Ta-Li-Fou, anéantie dans la catastrophe.

## JAPON

**Les troubles de Chine et le commerce sino-japonais.** — Nous avons déjà dit à plusieurs reprises que le mouvement xénophobe qui se produit en Chine actuellement était en grande partie dirigé contre les Japonais; le dernier *Bulletin* paru de la Chambre de Commerce de Tokio, celui d'avril, apporte une confirmation du fait en montrant quels dommages, du fait des récents événements de Chine, a subis le commerce japonais au mois de septembre 1924. Alors qu'en août, les exportations du Japon représentaient une valeur de 29.371.000 yen, elles sont tombées en septembre à 16.492.000 yen, représentant une diminution de 12.879.000 yen. Par contre, les importations montaient de 8.916.000 à 11 millions 961.000 yen, progressant de 3.045.000 yen; mais le total du commerce diminuait toutefois d'environ 10 millions de yen (exactement 9.835.000 yen). Quelle que soit la partie de la Chine que l'on examine, on constate entre les deux mois d'août et de septembre, une diminution notable des exportations nipponnes, et par contre une augmentation sensible des importations chinoises, comme le montre le tableau suivant :

	Exportations			Importations		
	août	Sept.	Différ.	août	Sept.	Différ.
	(en milliers de yen)					
Mandchourie ...	5.483	2.872	-2.611	770	1.063	+ 293
Chine du Nord..	7.359	5.789	-1.570	4.217	5.174	+ 957
Chine du Centre.	16.477	7.763	-8.714	3.405	3.059	+1.654
Chine du Sud..	52	68	+ 16	524	665	+ 141

Bien entendu, les différences les plus sensibles ont porté sur les marchandises qu'introduisaient surtout les marchands japonais en Chine, sur les étoffes de coton. On avait expédié 31 millions 893.000 yards de tissus de coton en août 1924; on n'en a expédié que 13.723.000 yards en septembre; en août, 11.024 balles de filés étaient parties du Japon, et 3.083 balles seulement sont parties au cours des mois suivant. Enfin les départs de bâtiments japonais à destination de la Chine ont déchu de 45 pour 100.

Considérables, pour le Japon, on le voit, sont les répercussions économiques du mouvement xénophobe chinois pour ce seul mois de septembre 1924; combien plus elles le sont devenues par la suite, le *Bulletin de la Chambre de Commerce de Tokyo* ne tardera sans doute pas à le montrer.

**Une mission économique française.** — Chaque jour, pour ainsi dire, la question des relations économiques entre Indochine et Japon se pose avec plus d'acuité; le moment viendra sans doute très vite où l'*Asie française* devra étudier le problème à fond et sous toutes ses faces. Elle attend pour le faire la publication du rapport que doit rédiger, à son retour du Japon, la mission économique organisée par l'Office national du Commerce extérieur et chargée d'étudier de façon pratique le développement des relations commerciales entre France et Japon.

M. Henry Ader, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été désigné par les deux départements des Affaires étrangères et du Commerce pour présider les travaux de cette mission dont les délégués techniques, désignés par différents groupements industriels, ont pour secrétaire général le chef de la Section d'Extrême-Orient à l'Office national du Commerce extérieur. Présenter aux Japonais, qui en sont très incomplètement informés, un tableau exact et approfondi des produits français susceptibles d'être importés dans leur pays, faire, pour tout dire, l'équivalent de ce que sut réaliser, lors de sa visite au Japon en 1923, la Mission Industrielle belge, voilà le but de la Mission Economique française; elle devait en même temps recueillir avec la plus grande précision les données et spécifications permettant à nos exportateurs de faire des offres répondant aux besoins et aux habitudes locales et approfondir les causes du succès de nos concurrents.

**Un service d'aviation Tokyo-Fukuoka.** — Le lundi 20 avril a commencé de fonctionner de manière régulière, entre Tokyo et Osaka, puis Osaka et Fukuoka, un service postal d'avions,

organisé par les soins de la Cie aérienne Asahi pour la première section, et de la Cie japonaise d'aviation pour la seconde section. L'entente réalisée entre les deux firmes, toutes deux subventionnées par le Gouvernement permet de réaliser un gain de 19 heures sur les horaires les plus rapides; il suffit en effet de trois heures de vol à un avion pour se rendre de Tokyo à Osaka, de quatre heures pour gagner ensuite Fukuoka. Nagasaki se trouve donc désormais, par avion, à 7 heures de la capitale, alors que, par chemin de fer, elle en était à 26 heures. 10 biplans Salmson et 10 aéroplanes construits au Japon même assurent le service qui fonctionne actuellement trois fois par semaine, pour débiter.

## ASIE ANGLAISE

**La Commission Muddiman.** — Les membres de la Commission Muddiman, chargée d'enquêter sur le fonctionnement de la nouvelle Constitution et de suggérer les modifications à y apporter, n'ont pas pu se mettre d'accord : ils ont présenté deux rapports, l'un signé par la majorité (sir Alexander Muddiman, sir Muhammad Shafi, le maharadjah de Burdwan, sir A. H. Fröom et sir Henry Moncrieff-Smith), l'autre portant la signature de sir Tej Bahadour Sapru, de sir Sivaswami Aiyar, de M. Jinnah et du Dr. Paranjpye.

La majorité se contente de proposer des mesures « conformes à l'esprit et au but de la nouvelle loi constitutionnelle »; pour elle, la dyarchie n'a pas fait faillite : la loi permet aux électeurs, aux députés et aux ministres indigènes de faire leur éducation politique et parlementaire. Elle reconnaît pourtant que la plupart des témoins indigènes entendus par elle ont déclaré le système actuel impraticable et réclamé l'octroi immédiat de l'autonomie aux gouvernements des provinces et d'une part de responsabilité à l'Assemblée Législative; en ce qui concerne l'administration centrale, ils voudraient voir confier à des ministres responsables devant l'Assemblée toutes les questions sauf les relations politiques avec les autres puissances et la défense du pays. Quant au personnel des diverses administrations, la majorité adopte le point de vue du gouvernement des Provinces-Unies qu'on peut résumer ainsi :

Les administrations perdent leur zèle d'autrefois; l'attitude du Conseil Législatif a créé dans l'esprit des fonctionnaires anglais une impression d'hostilité et un sentiment d'insécurité qui ne leur permettent guère de fournir tout le travail qu'ils pourraient.

Comment remédier à ce fâcheux état de choses? La majorité ne le dit pas : elle souhaite simplement que, si le Gouvernement adopte les propositions de la Commission Lee sur la réforme du *Civil Service*, « on sauvegarde la situation des administrations »; formule bien vague! Elle avoue, d'autre part, la gravité des

conflits entre les diverses communautés, « toujours existants dans l'Inde, et depuis longtemps, mais surtout au cours de ces dernières années ».

Tout autrement catégorique est le ton du rapport signé par les membres de la minorité : pour eux, le système de la dyarchie, pratiqué d'une façon raisonnable pendant les cinq premières années et soumis à une dure épreuve en 1924, a complètement échoué dans deux provinces, le Bengale et les Provinces Centrales; l'obligation imposée aux gouvernements provinciaux de contribuer aux dépenses de l'administration centrale a coupé bras et jambes aux ministres indigènes et les a empêchés de réaliser des améliorations pratiques dans la mesure qui eût produit des résultats appréciables.

On ne peut concevoir aucun autre système de transition capable de résoudre d'une manière satisfaisante les difficultés administratives ou politiques soulevées à notre examen. A notre avis, la question n'est pas de savoir si un tel système est concevable, mais s'il ne serait pas possible d'établir la nouvelle Constitution sur une base permanente en prévoyant pour l'avenir un progrès automatique, de façon à assurer la stabilité du Gouvernement et la coopération bienveillante des habitants. Nous pouvons uniquement exprimer l'espoir de voir, à une date rapprochée, un effort sérieux en vue de résoudre cette question. Cet effort prendra-t-il la forme de la nomination d'une Commission royale aux pouvoirs d'enquête plus étendus et avec une plus grande liberté de conclusions que celles-ci, ou se manifestera-t-il sous une autre forme? Nous en laissons le soin au Gouvernement, en appelant sur ce point sa sérieuse attention.

La minorité met les autorités en garde contre la « tendance à exagérer le danger des conflits entre communautés ». Elle est d'avis d'élargir le droit de vote partout où cela est possible. Quant à la défense du pays contre une attaque venant du dehors, c'est l'affaire du gouvernement central; il est urgent d'adopter les mesures voulues pour préparer l'Inde à cette éventualité, afin qu'elle prenne bientôt en mains la direction de ses moyens de protection.

Parmi les témoignages recueillis par la Commission, deux méritent d'être spécialement relevés. Sir William Marris, gouverneur des Provinces-Unies, a déclaré :

Je suis convaincu qu'il n'existe aucun moyen terme entre le système actuel et une nouvelle Constitution; des concessions autres que l'octroi aux provinces d'une autonomie complète ne satisferont aucun groupe de l'opposition.

On se rappelle le rôle important joué par sir William Marris dans la préparation du rapport Montagu-Chelmsford. Quant à M. Henry Wheeler, gouverneur de Bihar et Orissa, il estime que :

si le but de la Commission est de calmer à tout prix les adversaires du Gouvernement, les quelques menues mesures proposées ne produiront pas sur eux le moindre effet : rien ne peut les satisfaire que la disparition de la dyarchie et son remplacement par l'autonomie des provinces.

CH  
La  
vien  
pr  
5 juin  
Rapp  
contien  
les rel  
et de  
Il e  
seau  
50 ce  
Ce  
l'envo  
péditi  
bres-p  
1, pla  
En  
Comp  
au 36  
sion à  
d'arrê  
1°  
retour  
2°  
3°  
4°  
Ré  
2° cl  
Val  
deux  
serve  
longa  
Il  
part  
lets  
2° c  
cès.  
Po  
res e  
boule  
126,  
Exc  
Le  
de  
D  
vieu  
Pr  
D  
L  
de p  
Lux  
L

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLEANS

*Livret-Guide Officiel*

(Édition du Service d'Été au 5 juin 1925)

La Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans vient de rééditer son Livret-Guide Officiel illustré, comprenant notamment l'horaire complet des trains au 5 juin 1925.

Rappelons que ce Guide très artistiquement présenté contient de nombreuses photographies, ainsi que tous les renseignements indispensables aux voyages d'affaires et de tourisme.

Il est mis en vente dans les principales gares du réseau au prix de deux francs cinquante centimes (2 fr. 50 cent.) l'exemplaire.

Ce Guide est également adressé à domicile, contre l'envoi préalable de sa valeur augmentée des frais d'expédition, soit au total 3 fr. 40 en mandat-carte ou timbres-poste, au Service de la Publicité de la Compagnie, 1, place Valhubert, à Paris (13<sup>e</sup>).

*Rétablissement des billets d'excursion  
à prix réduit*

En vue de faciliter le tourisme sur son Réseau, la Compagnie d'Orléans rétablit à titre d'essai, du 20 juin au 30 septembre 1925, des billets individuels d'excursion à itinéraires fixes en 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, avec facultés d'arrêt pour les régions ci-après :

1<sup>o</sup> De Paris à la Vallée de la Loire, au Croisic et retour;

2<sup>o</sup> Côte Sud de Bretagne;

3<sup>o</sup> Auvergne, Haut-Quercy, Périgord;

4<sup>o</sup> Limousin, Haut-Quercy, Périgord.

Réduction de 30 % en 1<sup>re</sup> classe et de 25 % en 2<sup>e</sup> classe.

Validité: 33 jours, avec faculté de prolongation de deux fois 30 jours pour les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> circuits qui desservent des stations balnéaires et sans faculté de prolongation pour les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> circuits.

Il est délivré pour les 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> itinéraires, au départ de toutes les gares du Réseau d'Orléans, des billets spéciaux complémentaires à prix réduit, de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, pour gagner ou quitter leurs points d'accès.

Pour plus amples renseignements, consulter: les gares et stations; Agence de la Compagnie d'Orléans, 16, boulevard des Capucines; le Bureau de Renseignements, 126, boulevard Raspail, à Paris.

**Le Pays de Chevreuse en automobile**

*Excursion d'un après-midi dans l'une des plus belles  
régions de la Banlieue de Paris du 31 mai  
au 27 septembre 1925 inclus*

Les dimanches et jours de fête au départ de la gare de Saint-Rémy-les-Chevreuse.

Dampierre, Les Vaux-de-Cernay, Cernay-la-Ville, Chevreuse.

Prix par place: 12 fr. 50.

Départ: 14 h. 15. — Retour: 18 h. 15.

Le nombre des places étant limité, il est recommandé de prendre ses billets à l'avance aux gares de Paris-Luxembourg, Port-Royal et Denfert.

L'excursion est effectuée en correspondance avec le

train partant de Paris-Luxembourg à 12 h. 52 (arrivée à Saint-Rémy-les-Chevreuse 14 h. 02); au retour, les touristes peuvent prendre le train quittant Saint-Rémy à 18 h. 30 (arrivée à Paris-Luxembourg à 19 h. 46).

*Billets combinés, chemin de fer et auto-car,  
de Paris aux Châteaux du Blésois et de Touraine*

Pendant la période de fonctionnement des circuits en auto-car organisés par la Compagnie d'Orléans au départ de Tours et de Blois, du 1<sup>er</sup> avril au 18 octobre 1925, il sera délivré des billets spéciaux de toutes classes comportant un voyage aller et retour de Paris à Blois ou à Tours et, au choix du voyageur, le droit d'effectuer celui ou ceux des circuits en auto-car qu'il aura choisis au départ de ces deux villes.

Pour le parcours en chemin de fer, ces billets bénéficieront, suivant le cas, de la réduction des billets aller et retour ordinaires, des billets de familles nombreuses ou de réformés de guerre. Ils donneront, sans supplément de prix, des facultés d'arrêt à divers points du parcours; leur validité normale sera augmentée d'un jour par circuit effectué.

Les coupons du trajet en auto-car bénéficieront d'une réduction de 5 % sur le tarif normal.

Cette dernière réduction s'appliquera également aux coupons d'auto-car émis conjointement avec les billets de famille, du tarif G. V. 6, de Paris à Blois ou à Tours. Ces billets, lorsqu'ils seront ainsi émis conjointement avec des coupons d'auto-car, donneront droit sans supplément aux facultés d'arrêt signalées ci-dessus.

Les voyageurs pourront se procurer, à leurs frais, lors du départ des auto-cars à Blois ou à Tours, des tickets pour la visite des châteaux compris dans les circuits et pour les déjeuners.

**Route thermale d'Auvergne**

Visite par les services d'auto-cars des Compagnies d'Orléans et de P.-L.-M. des jolies stations thermales d'Auvergne et des superbes sites qui les environnent.

*1<sup>o</sup> Services circulaires*

Circuit au départ de La Bourboule, les mardi et vendredi du 15 juin au 5 septembre:

La Bourboule, Le Mont-Dore, Orcival, Col de la Moreno, Royat, Clermont, Royat, Lac d'Aydat, Saint-Nectaire, Lac Chambon, Le Mont-Dore, La Bourboule.

Départ: 12 h. 45. — Retour: 19 h.

Prix par place: 50 francs.

Ce circuit est en correspondance à Clermont et à Royat avec un autre circuit: Vichy, Aigueperse, Chatel-Guyon, Riom, Clermont, Royat, Volvic, Chatel-Guyon, Randan et Vichy.

Prix par place pour les deux circuits: 90 francs.

*2<sup>o</sup> Service direct*

Les dimanche, lundi, mercredi, jeudi et samedi du 15 juin au 5 septembre avec aller et retour dans la même journée par Randanne, Royat, Clermont, Riom et Aigueperse.

Aller. — Départs de La Bourboule, 8 h.; du Mont-Dore, 8 h. 15; arrivée à Vichy, 12 h. 20.

Retour. — Départ de Vichy, 15 h. 30; arrivée au Mont-Dore, 18 h. 45; à La Bourboule, 19 h.

Prix par place: La Bourboule à Vichy ou vice-versa: 45 fr. — La Bourboule à Vichy et retour: 75 francs.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON  
ET A LA MEDITERRANEE

*Services Automobiles de la Bourgogne*

Pour permettre la visite des vignobles fameux et des sites pittoresques de la Bourgogne, la Compagnie P.L.M. mettra en circulation les Services automobiles désignés ci-après :

Les dimanche et jeudi, du 20 juin au 25 septembre, un circuit passant par Clos-Vougeot, Beaune, Pouilly-en-Auxois, Val-Suzon, Talant. Prix: 45 francs.

Les mercredi et samedi, du 20 juin au 23 septembre, un circuit passant par Saint-Seine-l'Abbaye, Alise-Sainte-Reine, Flavigny, Semur, Saint-Thibault, Vitteaux et Sombornon. Prix: 55 francs.

Les voitures assurant ces services partent de la gare de Dijon à 8 h. et y reviennent pour permettre aux voyageurs de prendre le train express n° 102 pour Paris (départ 18 h. 30).

**Relations de Paris avec les Villes d'Eaux et les Centres de séjour de l'Auvergne pendant l'été**

L'attention des voyageurs désireux de se rendre dans les Villes d'eaux et les Centres de séjour de l'Auvergne est appelée sur les relations suivantes :

A partir du 5 juin :

Rapide de jour: 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes, wagon-restaurant entre Paris et Vichy. Paris, dép. 10 h. 30; Vichy, arr. 16 h. 27.

Rapide de jour: toutes classes, wagon-restaurant entre Paris, Vichy et Saint-Etienne.

Paris, dép. 13 h. 50; Vichy, arr. 19 h. 38; Saint-Etienne, arr. 21 h. 56.

Express de nuit: places de luxe, 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, Paris, dép. 22 h. 10; Saint-Etienne, arr. 7 h. 30.

Express de nuit: places de luxe, 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, Guyon, Issoire et Brioude.

entre Paris, Vichy, Clermont-Ferrand, Royat, Châtel-Paris, dép. 22 h. 40; Vichy, arr. 5 h. 40; Châtel-Guyon arr. 7 h. 08; Clermont-Ferrand, arr. 6 h. 40; Royat, arr. 7 h. 07; Issoire, arr. 7 h. 53; Brioude, arr. 9 h.

Correspondance à Issoire sur Saint-Nectaire, Murols et Besse par autocars P.-L.-M.

Express de nuit: couchettes, 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, entre Paris, le Cantal et le Midi, via Clermont-Ferrand.

Paris, dép. 20 h. 40; Clermont-Ferrand, arr. 3 h. 50; Issoire-Saint-Nectaire, arr. 4 h. 52; Brioude, arr. 5 h. 50; Saint-Flour, arr. 7 h. 48; Béziers, arr. 15 h. 23; Nîmes, arr. 13 h. 34.

*Services Automobiles au départ de Vichy*

L'attention des baigneurs qui séjournent en été à Vichy est appelée sur les Services automobiles ci-après désignés que la Compagnie P.L.M. mettra en marche :

1<sup>o</sup> Du 15 juin au 5 septembre :

Les dimanche, lundi, mercredi, jeudi et samedi, un service spécial avec aller et retour dans la même journée entre Vichy, Clermont-Ferrand, Royat, le Mont-Dore et La Bourboule. Prix: 75 francs.

Les mardi et vendredi, un circuit passant par Aigueperse, Châtel-Guyon, Riom, Clermont-Ferrand, Royat, Durtol, Volvic, Châtel-Guyon et Randan. Prix: 55 fr.

2<sup>o</sup> Du 15 juin au 15 septembre :

Les lundi et jeudi, un service des Gorges du Tarn en trois étapes, par Issoire, Saint-Flour, Aubrac, Château de la Caze, Le Rozier-Peyreleau, Séverac-le-Château, Murat, Besse, Clermont-Ferrand. Prix: 290 francs.

3<sup>o</sup> Du 1<sup>er</sup> au 9 juillet et du 1<sup>er</sup> au 15 septembre les lundi, mercredi et vendredi, et du 10 juillet au 31 août, tous les jours, un service Vichy-Le Puy-Grenoble, en deux étapes par Thiers, Pont-de-Dore, La Chaise-Dieu, Saint-Agrève, Saint-Péray-Valence, Pont-en-Royans et Villars-de-Lans. Prix: 150 francs.

4<sup>o</sup> Plusieurs services d'excursions autour de Vichy (col de Ceysnat, prix 50 fr.; Monts de la Madeleine, prix 40 fr.; Monts du Forez, prix 65 fr.; Thiers par la montagne, prix 35 fr.; Vallée de la Sioule, prix 40 fr.; Viaduc des Fades, prix 55 fr.).

Pour les jours de mise en marche de ces derniers services, se renseigner à l'Agence P.L.M. de Vichy-Parc.

*Services Automobiles P.L.M. dans le Vivarais*

La Compagnie P.L.M. mettra en marche du 1<sup>er</sup> juillet au 16 septembre, entre Montélimar et Vals-les-Bains, par Villeneuve-de-Berg et Aubenas, un service automobile qui fonctionnera, chaque jour, avec l'horaire ci-après :

Vals-les-Bains, dép. 7 h. 40; Montélimar, arr. 9 h. — Montélimar, dép. 11 h.; Vals-les-Bains, arr. 12 h. 30. Prix du billet simple: 16 francs.

Il sera en correspondance à Montélimar avec les trains de et pour Paris, Lyon, Marseille, Nîmes, Montpellier et Cette.

Pour décharger les voyageurs de tout souci en cours de route, des billets directs, avec enregistrement direct des bagages, seront délivrés de Paris, Lyon-Perrache, Marseille-Saint-Charles, Nice, Nîmes, Montpellier, Cette à Vals-les-Bains ou vice-versa.

*Services automobiles P.L.M. dans le Vivarais et le Velay*

La Compagnie P.L.M. organise deux nouveaux Services automobiles qui fonctionneront :

1<sup>o</sup> Entre Vals-les-Bains-Lac d'Issarlès :

Les mardi, jeudi et dimanche, du 15 juin au 15 septembre;

Tous les jours, sauf le vendredi, du 1<sup>er</sup> au 31 août.

Aller. — Par Mézilhac et le Gerbier-des-Joncs.

Retour. — Les lundi, mardi, mercredi et samedi, par l'Auberge de Peyrebeilhe et Thueyts; les jeudi et dimanche, par Saint-Cirgues-en-Montagne et Montpezat.

Vals-les-Bains, dép. 8 h. 30; Lac d'Issarlès, arrivée 12 h. — Lac d'Issarlès, dép. 14 h. 45; Vals-les-Bains, arr. 18 h. 45.

Prix du circuit complet: 35 francs.

2<sup>o</sup> Entre Le Puy-Lac d'Issarlès :

Les mardi, jeudi et dimanche, du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre :

Aller par Laussonne et le Gerbier-des-Joncs.

Retour par l'Auberge de Peyrebeilhe et Costaros.

Le Puy, dép. 8 h. 30; Lac d'Issarlès, arr. 12 h. 15. — Lac d'Issarlès, dép. 15 h. 30; Le Puy, arr. 18 h.

Prix du circuit complet: 40 francs.

La correspondance des deux Services au Lac d'Issarlès permettra aux voyageurs de se rendre de Vals au Puy ou inversement à travers une région touristique des plus intéressantes.

Prix du billet simple: Vals-Le Puy ou vice-versa: 45 fr.

Prix du billet d'aller et retour valable du jeudi au dimanche ou du dimanche au jeudi: 60 francs.

**Le Gérant : H. COMBAT**