

Indochine

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

2^e Année N° 49
Le Numéro : 0^e 40
Jeudi 7 Août 1941



Luang Prabang

LOTÉRIE INDOCHINOISE



-Tr. TANLOC

Indochine

HEBDOMADAIRE ILLUSTRÉ

Directeur : Jean SAUMONT

DIRECTION-ADMINISTRATION : 15, Boulevard Rollandes — HANOI — Téléphone 428

ABONNEMENTS { INDOCHINE et FRANCE. Un an 15 \$ 00 — Six mois 8 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 40
ETRANGER Un an 24 \$ 00 — Six mois 13 \$ 50 — Le numéro 0 \$ 60

SOMMAIRE

	Pages		Pages
<i>L'action de la France sur l'art et la pensée en Indochine</i> , par LOUIS MALLERET	1	<i>Le Général de brigade Pellet, Commandant la Division Cochinchine-Cambodge</i>	XI
<i>Les Missionnaires et l'Empire</i> , par le R. P. ROBERT SEMINEL (M. E. P.)	4	<i>Le Méditerranée-Niger (Carte)</i>	XII
<i>Le Méditerranée-Niger</i> , par LOUIS COUVREUR	7	<i>Hommes de notre temps</i> , par PIERRE PÉGUY	11
<i>L'effort français en Indochine. — Les Ciments Portland artificiels (suite et fin)</i>	I à VI	<i>La Semaine dans le Monde</i> , par JEAN DESCHAMPS	14
<i>La Semaine de la France d'Outre-Mer</i>	VII à IX	<i>La Vie en Indochine</i>	15
<i>La Famille Impériale d'Annam</i>	X	<i>Naissances — Mariages — Décès</i>	16
		<i>Mots croisés n° 38</i>	16
		<i>Solution des mots croisés n° 37</i>	16

L'action de la France sur l'art et la pensée en Indochine

par Louis MALLERET



ŒUVRE coloniale, écrivais-je, il y a dix ans, ne s'évalue pas seulement en kilomètres de rail, en tonnage de navires ou en quintaux de paddy. Elle est aussi d'ordre intellectuel et moral. »

A une heure où mon pays meurtri découvre tous les jours de nouveaux motifs de persévérer dans son être, il me plaît de dire ici tout ce que la France a fait en Indochine, pour fonder un nouvel humanisme.

Les hommes qui, depuis trois quarts de siècle ont apporté à ce pays l'ordre et la prospérité,

n'étaient pas seulement des administrateurs ou des brasseurs d'affaires. C'étaient aussi souvent des hommes d'étude et de pensée. Dès 1865, l'Amiral Roze fonde en Cochinchine un Comité pour l'étude des ressources naturelles. Cette mission restreinte est bientôt dépassée. Reprenant l'œuvre amorcée au XVII^e siècle par le Père Alexandre de Rhodes, continuée par l'évêque d'Adran, puis par Mgr Taberd, Landes fonde dès les premières années de l'occupation française la philologie annamite, Janneau et Aymonier, la philologie cambodgienne ; Luro

et Philastre, l'étude du droit et des institutions annamites ; Aymonier, l'épigraphie chame et khmère. Francis Garnier et Doudart de Lagrée réunissent sur les pays du Mékong une documentation immense que complètera plus tard la masse énorme d'informations réunies par la mission Pavie. L'enseigne de vaisseau Delaporte enfin, jette les bases de l'archéologie du Cambodge.

En 1883, le Comité de l'Amiral Roze se transforme en Société des Etudes Indochinoises. C'est la première de ces associations savantes qui se développeront plus tard, telle l'association des Amis du Vieux Hué qui, depuis 1914, a rassemblé sur l'Annam la plus riche documentation ; la Société de Géographie de Hanoi, fondée en 1921, jusqu'à cette jeune Société des Amis du Laos, constituée il y a quelques années.

Mais l'événement qui devait communiquer une impulsion décisive à la connaissance de l'Indochine, fut la création à partir de 1898 de l'Ecole Française d'Extrême-Orient, sœur de l'Institut français du Caire et des Ecoles d'Athènes et de Rome ; celle-ci a accompli, en quarante ans, une œuvre de premier ordre. Dès le début, elle définissait ses méthodes comme l'étude directe des faits de civilisation établie sur la connaissance des langues orientales. Ce fut alors l'extraordinaire résurrection de peuples anciens dont le souvenir paraissait à jamais perdu. Ses collaborateurs se mirent à parcourir la brousse, à pied, à cheval, en sampan, dénombrent les édifices, relevant jusqu'au moindre vestige d'anciens établissements humains. Pour tout le Cambodge, près de 700 monuments ou sites se trouvèrent ainsi inventoriés, décrits ou classés. A partir de 1907, date à laquelle le Cambodge rentra en possession des provinces où s'était épanoui son brillant passé, l'Ecole entreprit résolument l'étude des monuments d'Angkor. Ses architectes dégagent les temples de la forêt, conduisent des fouilles en profondeur, consolident les monuments ruinés. A partir de 1931, ils entreprennent, selon des méthodes éprouvées à Java, de les reconstruire pierre à pierre. Placés devant de gigantesques jeux de patience, ils ressuscitent dans leur grâce ancienne les temples de Banteai Srei, de Neak Pean, de Bakong ou de Banteai Samrè. Dès 1920, avant même que le P. Poidebard l'ait appliqué à la Syrie, l'Ecole commence à utiliser l'aviation dans les recherches archéologiques. Celle-ci apporte quelques années plus tard la révélation de plusieurs villes successives sur les sites d'Angkor, elle permet de reconstituer des ensembles, de découvrir des monuments nouveaux, de retrouver le système de chaussées ou de canaux qui reliaient les cités entre elles, d'établir en quelque sorte la géographie humaine d'un empire

dont la puissance paraissait ensevelie dans un oubli définitif.

En même temps, ses indianistes déchiffraient et interprétaient les inscriptions sanscrites. Ses sinologues étudiaient les textes chinois. Ses historiens reconstituaient la succession des dynasties. En 1937, le nombre des inscriptions recensées, classées et déchiffrées atteignaient pour le Cambodge et le Champa 1.072. Sa bibliothèque s'enrichissait d'un fonds européen et asiatique sans égal. Ses recherches s'étendaient aux pays voisins, soulignant d'antiques affinités de civilisation. Des savants étrangers s'associaient à ses travaux. Près de cent volumes ont recueilli l'immense savoir, ainsi réuni en quarante ans.

Des Etats, comme le Champa, dont on ne savait plus rien puisqu'en 1885 on hésitait à le situer dans le Sud-Annam ou sur le Golfe de Siam, ont vu se dissiper les ténèbres qui pesaient sur leur passé. Le recensement et la connaissance des monuments chams de l'Annam est peut-être une des plus saisissantes conquêtes de l'Ecole Française d'Extrême-Orient. Mais le Tonkin et le Nord-Annam ont bénéficié aussi de ses recherches. Amorcée vers 1918, l'exploration d'anciennes sépultures a permis, depuis 1923, d'établir l'existence dans l'Indochine du Nord, vers le début de l'ère chrétienne, d'une ancienne civilisation d'affinités indonésiennes sur laquelle s'est greffé l'apport de la culture chinoise. Des fouilles méthodiques ont mis au jour tout un mobilier funéraire constitué par des réductions d'édifices en terre cuite, des pièces de céramique, de nombreux objets en bronze, parmi lesquels ces mystérieux tambours métalliques ornés de scènes nautiques, chorégraphiques ou guerrières dont on retrouve la survivance chez diverses peuplades d'Indonésie. Tandis qu'elle ressuscitait des civilisations abolies et ouvrait ainsi à l'élite indigène des aperçus inédits sur sa propre histoire, l'Ecole s'attachait à protéger ou à consolider les admirables pagodes du Tonkin ou les mausolées des grands mandarins. Elle associait enfin à son œuvre les Annamites les plus cultivés et, récemment, recevait parmi ses membres permanents l'un des plus distingués d'entre eux.

La préhistoire même n'échappait pas à ses investigations. Elle entreprenait le relevé méthodique des anciennes stations néolithiques de l'Indochine. La géographie humaine entraînait dans le cadre de ses préoccupations. L'ethnologie enfin, recevait d'elle un appui précieux marqué en 1937 par la création d'un service spécialement consacré à ces recherches. La même année était fondé à Hanoi l'Institut indochinois pour l'étude de l'Homme qui associait les collabora-

teurs de l'Ecole et les membres de l'Institut anatomique de l'Ecole supérieure de Médecine.

L'ouverture à Hanoi d'un Musée ethnologique en fut la conséquence, complétant ainsi de la manière la plus heureuse la série des Musées d'art et d'archéologie répartis à Hanoi, Thanh-hoa, Hué, Tourane, Saigon et Phnom-penh. Parallèlement une action bienfaisante s'exerçait sur les arts et les techniques indigènes. Le plus bel effort accompli en ce sens le fut par les corporations cambodgiennes créées à Phnom-penh par M. George Groslier, pour rénover les métiers traditionnels en invitant les artisans à puiser une inspiration rajeunie dans les merveilleuses ciselures des monuments d'Angkor. L'orfèvrerie, le travail du bronze, le tissage ont bénéficié de ce renouvellement. Alors qu'en 1918 on ne trouvait plus au Cambodge qu'une trentaine d'artisans, on en comptait 600 en 1938 pour la seule ville de Phnom-penh. Les corporations ont créé pour la vente de leurs travaux des succursales dispersées dans le monde entier. En 1939, la seule clientèle européenne avait acquis plus de cent mille objets d'art.

En Cochinchine, trois écoles d'art complétées par les associations corporatives poursuivaient le même effort. L'une à Giadinh formait des graveurs et des lithographes, une autre à Bien-hoa perfectionnait la technique de la céramique et de la fonte du bronze par le procédé « à cire perdue ». Une troisième, à Thudaumot, renouvait l'art du meuble. Le mouvement artisanal vient de gagner l'Annam où, sous l'influence personnelle de M. Silice, il commence à rénover l'orfèvrerie, la céramique, le tissage, la confection de merveilleux brocarts. Enfin, à partir de 1925, l'Ecole des Beaux-Arts de Hanoi, grâce à l'action persévérante de M. Inguimberty, s'attache à découvrir la matière et les procédés des anciens laqueurs. En 1938, la technique du Coromandel est retrouvée. Depuis les artisans se sont groupés en organisation corporative et certains travaux des ateliers de Hanoi, nous livrent mieux que des promesses. Ils annoncent au Tonkin le retour à la grande tradition des anciens maîtres laqueurs de l'Extrême-Orient.

Dirai-je enfin ce qu'a été l'action de la pensée française sur le mouvement littéraire indochinois ? Certains écrivains annamites s'expriment avec distinction dans notre langue et je m'en voudrais de ne pas citer ici le nom du grand lettré qu'est S. E. Pham-Quynh, nourri à la substance vivifiante de deux cultures.

Qu'est-il sorti en définitive de cette immense expérience dont les résultats féconds se développent sur soixante-quinze ans ? Sans doute une culture cosmopolite ? Sans doute aussi, comme l'écrivait il y a vingt ans M. Louis Finot, la possibilité de diriger des populations hétérogènes en les considérant non comme « des abstractions, mais des êtres vivants, pétris d'hérités anciennes, d'habitudes ancestrales, de croyances profondes et diverses ». Serait-ce trop dire aussi qu'en ouvrant largement l'Indochine aux recherches de ses savants, la France fidèle à la tradition de Bonaparte en Egypte, n'a pas failli à sa mission spirituelle ? Cette poignée d'hommes s'est dévouée à sa tâche avec une foi robuste que n'ont point découragée des moyens souvent modestes. Dans le déferlement des appétits et des passions, elle n'a pas laissé s'obscurcir en elle, la volonté de servir, le dévouement au pays, le sentiment de la noblesse de l'esprit. Certains d'entre eux sont morts à la peine : Commaillé, O'dendhal, Henri Maître, assassinés, Carpeaux, fils du grand sculpteur, mourant de fièvre à Saigon. La France y a gagné mieux que l'estime ou la reconnaissance de ses protégés. Elle y a acquis un bénéfice durable, le seul que puisse souhaiter un grand peuple, le prestige moral. « Vous êtes une grande pensée vivante, active, créatrice, disait en 1922, l'Empereur Khai-Dinh. Nous sommes une grande pensée méditatrice et calme qui se complait dans le pieux recueillement des choses mortes. Pourtant, vous avez su par le chemin de l'esprit et du cœur respecter notre passé et le faire servir à la glorieuse édification de votre avenir. Par une suprême et subtile intelligence, chez nous vous n'avez rien renié, rien méprisé ». L'Indochine a été le théâtre d'une pathétique expérience. C'est là en effet que démentant l'affirmation de Rabindranath Tagore, l'Orient et l'Occident se sont rencontrés. Dans ce pays intermédiaire où apparaissent, dans le temps comme dans l'espace, tous les étages de la civilisation, la France a su harmoniser deux cultures, la pensée méditative de l'Asie et le rationalisme européen. C'est donc finalement l'espoir de la réconciliation spirituelle de deux continents que la France de Descartes et de Pascal a fait surgir ici, en associant à la pensée positiviste de la Chine et au bouddhisme contemplatif, l'antique sagesse méditerranéenne vivifiée elle-même par l'idéalisme chrétien.

LOUIS MALLERET.

Les Missionnaires et l'Empire

par le R. P. Robert SEMINEL (M. E. P.)

E viens vous entretenir, dans cet article des missionnaires et de l'Empire. Récemment, pour retremper nos âmes dans le sentiment profond de la grandeur française, nous avons célébré l'Empire. Mais comment parler de l'Empire sans parler des missionnaires ?

Vous, Français de l'Empire, vos missionnaires, vous les connaissez, vous les avez rencontrés partout où vous a conduit votre carrière coloniale, dans la grande ville qui vous accueillait à votre arrivée, dans les postes beaucoup plus humbles que vécurent souvent vos débuts, et encore plus loin, là où vous n'avez fait que passer, là où leur présence vous a étonnés, comme vous étonne toujours la durée de leur séjour colonial que représente leur barbe si souvent grisonnante.

Vous les connaissez, oui, et cependant parce que l'on s'habitue à tout, parce qu'aussi on ne croit que le présent immédiat, sans se douter de tout ce qu'il recouvre d'efforts accomplis, de difficultés vaincues, de traditions établies, il arrive que cet élément de la grandeur française n'apparaisse pas en pleine lumière.

Et cependant, ces missionnaires que la France catholique a envoyés et envoie toujours à ce front de l'Eglise que sont nos pays de mission, ils sont, à coup sûr et au premier chef, un de ces témoignages les plus certains de cette grandeur française qui ne dépend pas seulement de la fortune des armes.

Faite non de force qui veut dominer, mais beaucoup plus de cœur qui veut aimer et unir, la grandeur française a-t-elle trouvé pour l'Empire beaucoup d'ouvriers tels que les missionnaires venus pour donner la vérité et la bonté du Christ ? Je ne le crois pas.

Il aurait été sans doute préférable de confier à quelques observateurs avertis — et il n'en manque pas — le soin de tracer l'œuvre de ces bons ouvriers de l'Empire. Parler des siens reste toujours difficile. Vous admettez pourtant, chers lecteurs, que ce n'est pas nécessairement vouloir parler de soi.

Le sujet de cet article nécessite une mise au point, laissez un missionnaire la faire aussitôt. Oui, il est juste d'affirmer que les missionnaires ont bien servi et servent bien l'Empire. Il ne faut pas cependant tomber dans une erreur qu'aucun d'entre eux ne saurait admettre : ils ne sont pas au service de l'Empire. Ils ne peuvent pas oublier le caractère supranational et exclusivement religieux de leur mission. C'est pour répondre de leur mieux à un appel du Christ qu'ils quittent leur pays, pour lui, pour l'extension de son Eglise. Si leur dévouement sert à leur patrie d'origine, ils ne sont cependant pas dans leur action à son service.

La question est d'importance et elle vaut que nous nous y arrêtions un moment parce qu'une certaine caricature de l'action missionnaire a pu avoir cours qui a fait le plus grand mal à la propagation de la Foi. C'est une véritable caricature du missionnaire, et par surcroît de l'Evangile que de voir en lui le pionnier de son pays, au même titre que l'explorateur ou le conquérant. Non, le missionnaire n'est le pionnier d'aucune nationalité, il est le pionnier de Dieu.

La Papauté contemporaine a plus que jamais défini impérieusement ce rôle supranational du missionnaire catholique : « Quelle pitié ce serait, disait le Pape Benoît XV, de croire les missionnaires méconnaître leur dignité au point de placer dans leurs préoccupations leur patrie d'ici-bas avant celle du Ciel et de témoigner d'un zèle indiscret pour le développement de la puissance de leur pays ! »

Mais faut-il croire que la Papauté ait désavoué pour cela les multiples témoignages de gratitude qu'elle a prodigués aux nations qui, à certaines heures de leur histoire, ont su comprendre la solidarité qui unissait leurs intérêts politiques aux intérêts missionnaires et ont su ne pas négliger ces derniers ? L'Espagne et le Portugal du XVI^e ne pouvaient pas, ne devaient pas, dans leurs conquêtes, oublier leur foi catholique, c'était leur devoir de se souvenir de leurs obligations de nations chrétiennes en favorisant leurs missionnaires. Faut-il croire qu'ils ne furent pas

de bons missionnaires et avant tout missionnaires, ces Pères du Saint-Esprit qui, en 1778, ramenaient la France au Sénégal devenu anglais au Traité de Paris de 1763 ? Ces jésuites français qui rendaient le nom de la France populaire à Madagascar longtemps avant que la grande île ne fut rendue française par la conquête ? Ces maristes qui favorisaient en Nouvelle-Calédonie l'action de la marine française ? « Mais non, répond le regretté historien des missions Georges Goyan, agents de la cité de Dieu, sentant que les âmes qu'ils avaient sous les yeux seraient catholiques si la France triomphait, protestantes au contraire si cette Angleterre dont la devise officielle était : « pas de papisme » devenait leur souveraine, ce simple motif religieux, ce simple souci de leur liberté de missionnaire devait les induire à souhaiter et à aider au nom même des intérêts catholiques l'éviction de l'Angleterre protestante... Agir autrement aurait équivalu à une demi-capitulation de leur effort missionnaire ». Et n'avez-vous pas là l'explication toute simple, toute missionnaire, de l'attitude de celui dont cette semaine impériale devrait nous ramener le souvenir, Mgr Pigneau de Béhaine ? Ayant appris les projets de Nguyễn-Anh, le futur Gia-Long, d'aller chercher du secours auprès des Anglais ou des Hollandais, il ne pouvait que lui offrir d'être son Ambassadeur auprès du Roi de France.

Certes, le missionnaire revendique la liberté de pionnier de Dieu. Il est cela et uniquement cela. Laissez-moi vous dire que spécialement en ce qui nous concerne, nous, missionnaires de la Société des Missions Etrangères de Paris, qui formons la grosse majorité des missionnaires que vous rencontrez dans cette Indochine, nous ne savons absolument pas au moment de notre ordination sacerdotale dans quel coin d'Asie nous allons servir. Moment qui compte dans la vie que celui où le jeune partant reçoit sa mission qui peut être aussi bien les Indes Anglaises que l'Indochine française, l'industriel Japon ou le calme Thibet, le Siam ou la Chine ! Peu importe ses goûts ou ses rêves, c'est l'unique règne du Christ à promouvoir qui lui fera désormais aimer sa patrie d'adoption. Mais là, dans cette mission où l'ordre de ses supérieurs l'aura conduit, il ne pourra pourtant pas effacer son origine. Alors, comme le disait Mgr de Guébriant : « Là où la France est connue par son missionnaire, elle est aimée, estimée et respectée. Estime, respect, sympathie, confiance, voilà ce que le missionnaire français gagne à la France, rien de plus, rien de moins. Il obtient ce résultat sans le chercher, inconsciemment, par le seul fait qu'il est Français, connu comme tel et qu'il accomplit son devoir, car il fait connaître la France dans ce qu'elle a de meilleur ».

— On ne saurait mieux dire comment la France se trouve payée de retour par le dévouement de ses fils qui, pour le service de leur maître, avaient fait le sacrifice de travailler pour d'autres que pour elle. On ne saurait mieux dire non plus à la fois comment le missionnaire n'est pas au service de l'Empire et comment il le sert s'il a été désigné pour l'une quelconque des missions de la France.

Les missionnaires servent l'Empire et ils le servent bien lorsque, au prix de leur zèle, ils prêchent leur *credo* et assurent peu à peu l'application sociale du Décalogue. Et faut-il vous dire que vous n'avez, chers lecteurs, qu'à ouvrir les yeux pour voir leur œuvre ? Parce que le Christ est leur maître, ils soignent les malades, ils enseignent la jeunesse, ils éduquent un peuple. Par là ils rejoignent, secondent des efforts qui marquent les plus belles réalisations de la Mère Patrie dans l'Empire et — je puis bien, ajouter parce que les faits le prouvent — non seulement ils secondent, mais plus d'une fois il les devancent. Témoins ces sœurs de Saint Paul de Chartres arrivées à Saigon dès 1860, à l'origine de toutes ces formations hospitalières de notre Cochinchine. Et depuis ce temps n'est-ce pas le vrai visage de la France que font voir aux pauvres souffrants de nos hôpitaux les religieuses de Saint Paul ou de Saint Vincent ? Est-il quelque maladie que la charité du Christ ait laissée sans compassion ? Allez le demander aux lépreux de Qui-hoa confiés aux soins de nos Franciscaines missionnaires, aux pauvres sauvages de la léproserie de Djiring — les préférés de notre nouvel Evêque de Saigon, Mgr Cassaigne — à tous les miséreux de cet asile de Hanoi auquel est resté attaché le nom de leur bienfaitrice, Sœur Antoine ?

Les missionnaires ont gardé la prédilection du Christ pour l'Enfance, ils enseignent la jeunesse. Ils lui enseignent cette science des sciences, celle du Bien. Celle dont les hommes et aussi les Empires ont finalement le plus besoin. Il est des chiffres qu'on ignore ; savez-vous, chers lecteurs, que le nombre des enfants qui reçoivent leur instruction dans nos écoles de mission en Indochine, s'élève à peu près à 120.000 ? Je n'aurai pas la prétention de vous dire que toutes ces écoles ont reçu le développement désirable, encore que nos écoles tenues par les Frères des écoles chrétiennes, par nos religieuses, peuvent, par les succès remportés chaque année aux examens, montrer qu'elles ne le cèdent en rien aux établissements officiels similaires. Il n'en reste pas moins que cette masse d'enfants, du point de vue humain déjà reçoit l'essentiel. Et il faut bien dire que si, sur ce point, cet effort avait été mieux compris, l'attitude beaucoup plus intelligente des colonies voisines aurait été adoptée et aurait

permis de mieux faire. Bien que dans cette causerie je ne veuille faire état que du présent, sacrifiant résolument le lourd héritage de gloire laissé par le passé, je ne puis omettre de signaler — on vient d'ailleurs de le rappeler avec à-propos à Hanoi — combien l'enseignement entier de toute l'Indochine reste tributaire du Père Alexandre de Rhodes. L'écriture courante donnée à la langue annamite est un bienfait dont la reconnaissance ne saurait s'épuiser.

Mais l'action des missionnaires pénètre jusqu'au cœur même des sociétés sur lesquelles elle s'exerce. Respectueuse des civilisations qu'elle rencontre, sachant mieux à l'occasion s'opposer aux courants irréfléchis, résolument conservatrice des traditions, des institutions, l'action des missionnaires se modèle sur celle du Christ, perpétuant son œuvre dans une Eglise prise en pleine pâte humaine ; ce ne sont pas des chrétiens qu'elle veut seulement additionner en nombre toujours plus grand, c'est une société chrétienne que cette action veut instaurer ; cet ordre social chrétien qui rend au travail sa noblesse, assure à la femme sa dignité, met la justice à la base de toutes les relations sociales en même temps qu'il fait de la charité la loi de tous, tel est le fruit de l'immense effort fait pour conduire les peuples à la vraie foi et à la vie surnaturelle. C'est là évidemment créer des liens nouveaux et combien étroits avec une civilisation qui, dans ce qu'elle a de meilleur, s'inspire des mêmes principes que notre civilisation française. C'est préparer une communion d'âme. Et lorsque l'Apostolat catholique enregistre ces succès que sont pour lui la création d'Eglises indigènes autonomes comme le sont en Indochine nos trois Vicariats apostoliques indigènes, ne croit-on pas que cela représente une étape considérable dans l'instauration d'un ordre chrétien ? Cette création consacre la constitution de groupements sociaux chrétiens formant corps.

Tout récemment, je mesurais la distance qui sépare cet ordre social chrétien de certaines bassesses du paganisme en voyant un film de

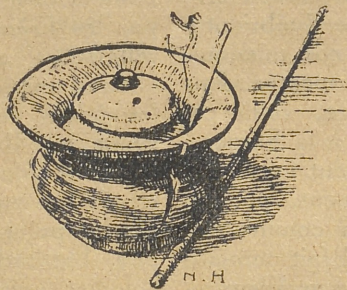
propagande coloniale, j'ajoute aussitôt de mauvaise propagande. Un documentaire sur l'Afrique Equatoriale, une suite fatigante, écœurante de femmes noires se trémoussant au rythme de la musique nègre, quelques mètres seulement d'une tout autre vision, une œuvre des sœurs de Saint Joseph de Cluny vouées au relèvement de la femme noire, la cérémonie toute particulière de cinquante mariages chrétiens célébrés en même temps... Mais l'auteur du film, Jean d'Esme, n'avait même pas le mot pour souligner la grande espérance de relèvement social qui se dégageait d'un tel contraste !

Ah ! l'œuvre des missionnaires ! Comment sur cette question de relèvement de la femme noire ne pas évoquer le nom du Père de Mangeau, le propre frère du brillant cavalier qui faisait triompher les couleurs françaises dans les concours hippiques de Berlin en 1934 ? Le père mourut massacré parce qu'il voulait protéger contre un vieux chef polygame une jeune chrétienne que sa famille encore païenne avait vendue contre son gré.

On ne saurait prolonger cet article qui pourrait s'illustrer de faits multiples et, sans vous parler de toutes les contributions apportées par les missions dans l'ordre scientifique, la conclusion qui s'en dégage, c'est celle que j'ai eu dernièrement l'occasion de développer au micro en vous parlant de l'Etat. Je vous rappelais que puisque l'Etat comme l'Eglise est au service de la personne humaine, il ne peut y avoir que concordance entre leurs efforts.

L'œuvre des missions dans l'Empire ne fait qu'illustrer cette thèse. Aussi, disons-le bien, cette œuvre est en droit de réclamer plus que de l'admiration mais de l'aide, une aide pourtant qui ne saurait s'exercer que dans une vraie collaboration, celle qui est exempte de toute idée d'asservissement, celle de deux sociétés autonomes, la société temporelle et la société spirituelle.

R. P. ROBERT SEMINEL.
(M. E. P.)



Le Méditerranée - Niger

« Les lignes droites, les percées, les grands morceaux sont aux Français. »

(Prince de Ligne)

« C'est un acte de foi dans les destinées de la France. »

(Amiral PLATON)



PAR loi du 22 mars 1941, le Gouvernement du Maréchal a décidé la construction, sous le nom de *Méditerranée-Niger*, de la voie ferrée depuis longtemps projetée sous le nom de *Transsaharien*.

La ligne, partant de Bou-Arsa (relié à Oran par une voie déjà en exploitation), ira jusqu'à In-Tassit en A. O. F., d'où elle poussera deux embranchements en direction du Niger, l'un vers Niamey, l'autre vers Segou. Elle aura 2.500 kilomètres de longueur.

Elle traversera successivement Colomb Béchar, la région houillère de Kenadza, la « Hammada » caillouteuse qui s'étend au Sud, franchira le Guir, longera la Saoura jusqu'à l'oasis de Beni-Abbès qu'elle contournera, atteindra la palmeraie d'Adrar, puis Reggan, porte du Tanezrouf, « pays de la soif et de la peur », qu'elle traversera pour atteindre In-Tassit. D'In-Tassit à Segou, l'embranchement occidental passera par Tombouctou, puis, à travers la plaine irriguée du Macena et à proximité du barrage de Sansanding, atteindra le Niger. D'In-Tassit à Niamey l'embranchement oriental longera le Niger, par Gao.

La construction ne présentera aucune difficulté spéciale, sans aucune comparaison à cet égard avec d'autres lignes jadis construites par la France, telles que la ligne du Yunnan par exemple.

Le sol, en effet, présente l'avantage de fournir la plus grande partie des matériaux nécessaires à la construction du remblai ; d'autre part, étant assez plat dans l'ensemble, il n'exigera la construction que de quelques ouvrages d'art : un viaduc de 340 mètres de portée et de 37 mètres de hauteur prévu au-dessus des gorges du Guir sera le principal.

300.000 tonnes d'acier seront nécessaires. Nous ne les avons pas actuellement. Aussi, obligé dans une certaine mesure de recourir à des moyens de fortune, le Gouvernement n'a pas hésité à disposer à cet effet de 200 kilomètres de petites lignes d'intérêt local de la Métropole.

D'autre part, le rythme imprimé aux travaux sera moins rapide que dans des conditions normales. M. Jean Berthelot, Secrétaire d'Etat aux Communications, s'est expliqué sur ce dernier point : « Il ne faut pas donner à croire que tout le réseau *Méditerranée-Niger* sera construit en un temps record ; il ne faut pas non plus laisser dire qu'on perd du temps ; en réalité le programme de construction que je viens d'exposer s'accorde parfaitement avec les besoins qu'a définis mon collègue des Colonies, l'Amiral Platon, avec qui je suis en parfait accord. Ceci doit nous consoler de ne pas disposer aujourd'hui des 300.000 tonnes d'acier qui nous seraient nécessaires. Aussi bien il y a un ordre d'urgence et si j'avais cet acier, j'en proposerais un autre emploi ».

La main-d'œuvre sera fournie par les populations africaines sous la direction de techniciens (contremaîtres et ingénieurs) de la Métropole.

Le coût approximatif atteindra cinq milliards de francs. Les études faites à ce sujet permettent d'affirmer que, dès que le trafic atteindra 300.000 tonnes dans chaque sens et sur toute la longueur, les bénéfices réalisés non seulement couvriront les frais d'exploitation, mais permettront la rémunération du capital. Or, ce tonnage sera certainement atteint dès l'ouverture. Il ne cessera ensuite d'augmenter non seulement en raison de l'élévation progressive du niveau de la vie des populations africaines, mais aussi du fait des grands travaux d'irrigation, actuellement en cours, dans la boucle du Niger où le barrage principal, celui de Sansanding, vient d'être inauguré. Le gouvernement, en effet, a voulu établir un véritable synchronisme entre le développement agricole de la vallée du Niger et l'établissement de la ligne.

La construction s'effectuera concurremment au Nord, au Centre et au Sud de l'itinéraire.

Entre Bou-Arsa et Beni-Abbès, la pose de la voie suivra immédiatement la construction du remblai. Déjà 6.000 ouvriers africains sont en chantier sur le tronçon Bou-Arsa-Kenadza, qui dans quelques mois sera ouvert au trafic et per-

mettra dès cette année de transporter vers Oran 100.000 tonnes de houille. Au début de 1942, les chantiers seront établis entre Kenadza et Beni-Abbès.

La partie centrale, la plus longue, entre Beni-Abbès et In-Tassit, comportera d'abord sur toute la longueur la construction du remblai. Les travaux seront effectués en partant du Nord (de Beni-Abbès à Reggan) et en partant du Sud (d'In-Tassit à Reggan). La pose de la voie ne sera effectuée que lorsque le remblai sera terminé de bout en bout.

Au Sud d'In-Tassit, si l'on fait exception pour un tronçon de voie qui, à brève échéance, sera construit entre In-Tassit et le Niger afin d'amener au fleuve les phosphates d'In-Tassit, il est encore nécessaire, avant de commencer l'ensemble des travaux, de mettre au point les études de coordination entre les embranchements projetés (In-Tassit-Niamey et In-Tassit-Segoun) et les lignes d'A. O. F.

Le *Méditerranée-Niger* est destiné à exercer une quadruple fonction : locale, impériale, intercontinentale, transafricaine :

1° *Fonction locale* : il unira entre elles certaines régions de l'Afrique du Nord et certaines régions de l'A. O. F. qui n'avaient pas de liaison intérieure suffisante :

En Afrique du Nord il établira la liaison entre le Sud Oranais et le Sud Marocain d'une part, avec la grande rocade Nord Africaine Tunis-Alger-Oran-Casablanca-Marrakech.

En A. O. F., il est destiné à se relier dans un avenir plus ou moins proche aux deux lignes actuellement en service, Dakar-Kayes-Bamako et Abidjan-Bodo ;

2° *Fonction impériale* : il constituera une partie essentielle de l'artère de circulation qui doit courir de Dunkerque à Pointe-Noire, en A. E. F. et, en attendant son raccord au chemin de fer Brazzaville-Pointe-Noire, supprimera l'énorme hiatus qui existait dans l'Afrique française entre l'Afrique du Nord et le Niger.

La nécessité de cette voie impériale a été à maintes reprises démontrée :

— Nécessité politique : nul n'en avait pu douter et, en 1923, le Conseil Supérieur de la Guerre, sur le vu des conclusions d'une Commission d'Etudes présidée par le Général Mangin, avait réclamé la construction de la ligne eu égard aux besoins de la Défense nationale.

— Nécessité sociale : trois parties de l'Empire — la Métropole, l'Afrique du Nord et l'A. O. F. — disposeront, grâce au *Méditerranée-Niger*, d'un moyen de liaison permanent qui incitera davantage les Métropolitains à aller coloniser en Afrique, les Nord-Africains (Européens et

Arabes) à aller chercher des terres nouvelles en A. O. F. et fera plus efficacement entrer les populations de l'A. O. F. dans l'économie du monde moderne.

— Nécessité économique : le *Méditerranée-Niger* développera un vaste mouvement d'échanges impériaux et par sa présence même fera naître des activités économiques nouvelles.

Ce mouvement d'échanges comportera principalement : d'A. O. F. à destination de l'Afrique du Nord et surtout de la Métropole : le transport d'arachides, de coton et de bétail ; de la Métropole et de l'Afrique du Nord à destination de l'A. O. F. : le transport d'engrais, de matériaux de construction, de machines et d'objets d'utilisation courante.

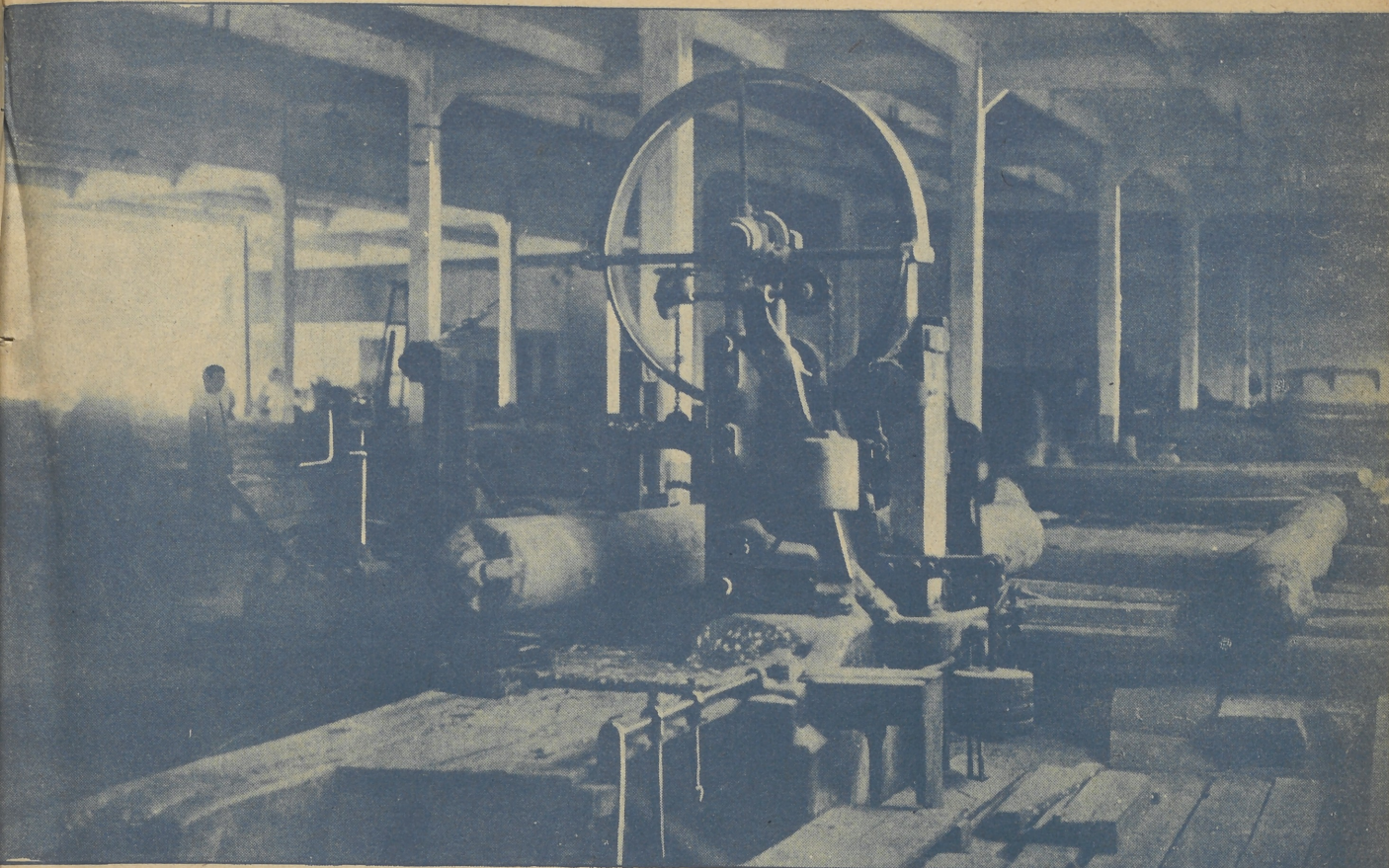
En outre, par sa présence même, la voie sera sur tout son parcours un moyen de pénétration : il est certain qu'à bref délai après la mise en exploitation de la ligne, autour de chaque gare (Adrar et Reggan notamment), se développeront des centres de trafic très importants d'où partiront des services automobiles destinés à desservir les oasis et les agglomérations secondaires.

3° *Fonction intercontinentale « eurafricaine »* : pièce essentielle d'une artère impériale française, le *Méditerranée-Niger* est déjà un élément d'une voie de circulation intercontinentale du fait même que l'Empire français est à cheval sur l'Europe et l'Afrique. De plus, dans toute la mesure où la Métropole — l'« Isthme français » — constitue une voie de passage de l'Europe rhénane et des mers nordiques vers la Méditerranée, le caractère intercontinental de l'artère impériale française s'affirme. Il est destiné à s'affirmer plus encore par l'aménagement, actuellement en cours d'exécution, du Rhône navigable et l'élargissement, envisagé, des divers canaux qui unissent le bassin du Rhône à celui du Rhin.

4° *Fonction transafricaine* : le *Méditerranée-Niger* prolongé comme il le sera un jour jusqu'au Congo Français est l'amorce du Transafricain occidental (la ligne non encore continue, du Cap au Caire, devant constituer son équivalent en Afrique orientale) qui unira Le Cap à Oran à travers l'Union Sud-Africaine et le Congo Belge.

Ces quatre fonctions (locale, impériale, intercontinentale, transafricaine) ne peuvent être complètement et efficacement assurées que par le chemin de fer qui concilie au maximum la rapidité (six jours, qui pourront être réduits à trois, entre Oran et le Niger) et la capacité de transport (le tonnage envisagé devant être de 1.000 tonnes par train). Elles ne peuvent l'être ni par la voie maritime, ni par l'automobile, ni par l'avion.

(Lire la suite page 9 après la partie illustrée)



Une vue de la Scierie

L'EFFORT FRANÇAIS EN INDOCHINE

Les Ciments Portland artificiels

(suite et fin)

LA raréfaction de la tôle ne permettant plus la confection des barils métalliques, si commodes pour les envois au loin (Laos, etc...), l'usine a conservé la fabrication des barils en bois, et l'usage des sacs en papier ou en jute. Pour les deux modes d'emballage, l'emplissage est automatique, propre, sans poussière.

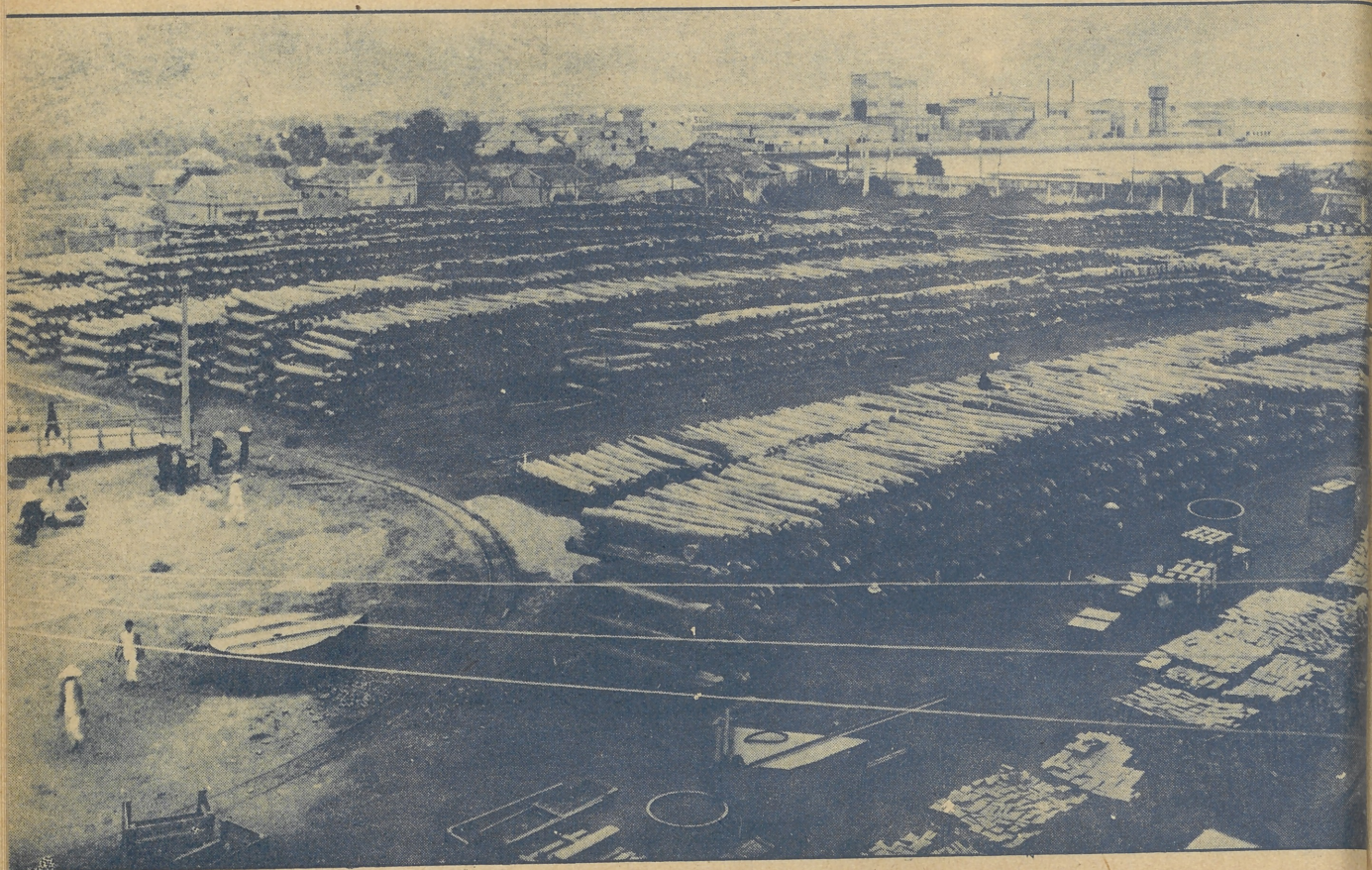
Les sacs en papier sont importés ; c'est une fabrication spéciale, à six couches de papier ; il se peut que cet emballage doive être abandonné provisoirement un de ces jours à cause des circonstances, et ce sera dommage car il est pratique pour le portage et permet une division plus petite des expéditions que celle qu'impose le baril en bois.

Avec le sac jute, le baril en bois reste donc le principal mode de conditionnement employé

à la Cimenterie. Elle a, pour la confection des barils, des ateliers très vastes. Une vue sur les trains de bois en stock donne une idée de l'importance de cette branche d'activité de l'usine.

La scierie est une immense salle peuplée de scies mécaniques de toutes sortes et feutrée de sciure. Découpé en douelles (ou douvelles), le bois passe dans un tunnel à air chaud. Puis les douelles sont rabotées et rainurées pour l'assemblage. Ensuite on les assemble sur des bases métalliques où elles reçoivent leurs cercles de montage, puis elles passent dans des cloches de métal où elles prennent le cintrage qui convient. Les cercles de feuillard et de fil de fer sont placés à la main, sur treuil de serrage.

J'aurai à peu près tout dit — et pourtant moins que rien — à propos des installations de la Cimenterie, en parlant de la Centrale électri-



Stock de bois en grume pour la fabrication des barils

que, composée de deux groupes de 5.000 kw. chacun, et d'un troisième de 2.200 kw.

Par suite d'un accord avec la S. I. E., l'usine peut marcher partiellement si un accident vient à la priver provisoirement de son propre courant. Par contre, si le courant de la ville vient à manquer, alors la Cimenterie peut éclairer Haiphong.

★ ★

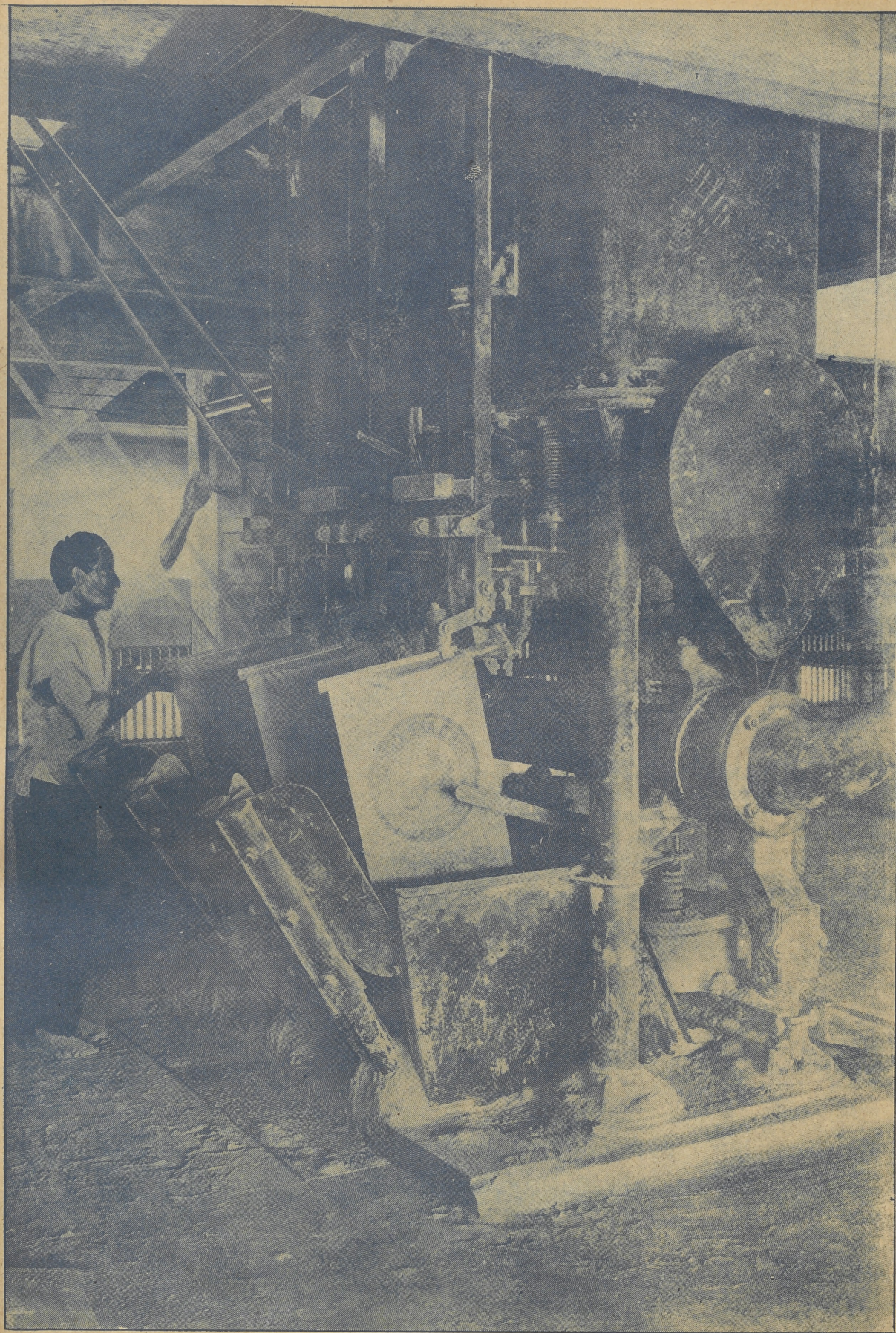
Il est à peine besoin de parler de l'importance qu'une telle entreprise a dans la vie économique du pays. Produisant 400.000 tonnes de ciment par an, elle n'emploie qu'un nombre relativement restreint d'ouvriers : 3.500, ceci grâce à une mécanisation très poussée de toutes les opérations de fabrication, transports intérieurs, mise en sacs et en barils, etc... Mais la population intéressée par elle est considérable : transports par chalands et jonques, carrières, etc... Elle occupe plusieurs villages, d'un bout de l'année à l'autre, par l'extraction et la livraison en sampans du calcaire et de l'argile. Elle est grosse cliente : ses achats de charbon et de bois sont considérables ; de l'extérieur, elle a reçu jusqu'à présent le gypse, mais ce produit menaçant de manquer, on en a cherché et trouvé au Laos. D'ailleurs il doit en exister au Tonkin même ; il

me souvient d'en avoir vu aux environs de Hanoi, durant une excursion à je ne sais plus quelle pagode. Par ses sept appointements, et grâce à ses silos pouvant contenir 13.000 tonnes de ciment nu, la Cimenterie peut assurer, selon l'occasion, le chargement rapide de plusieurs navires. Elle utilise une flottille de plus de 150 jonques.

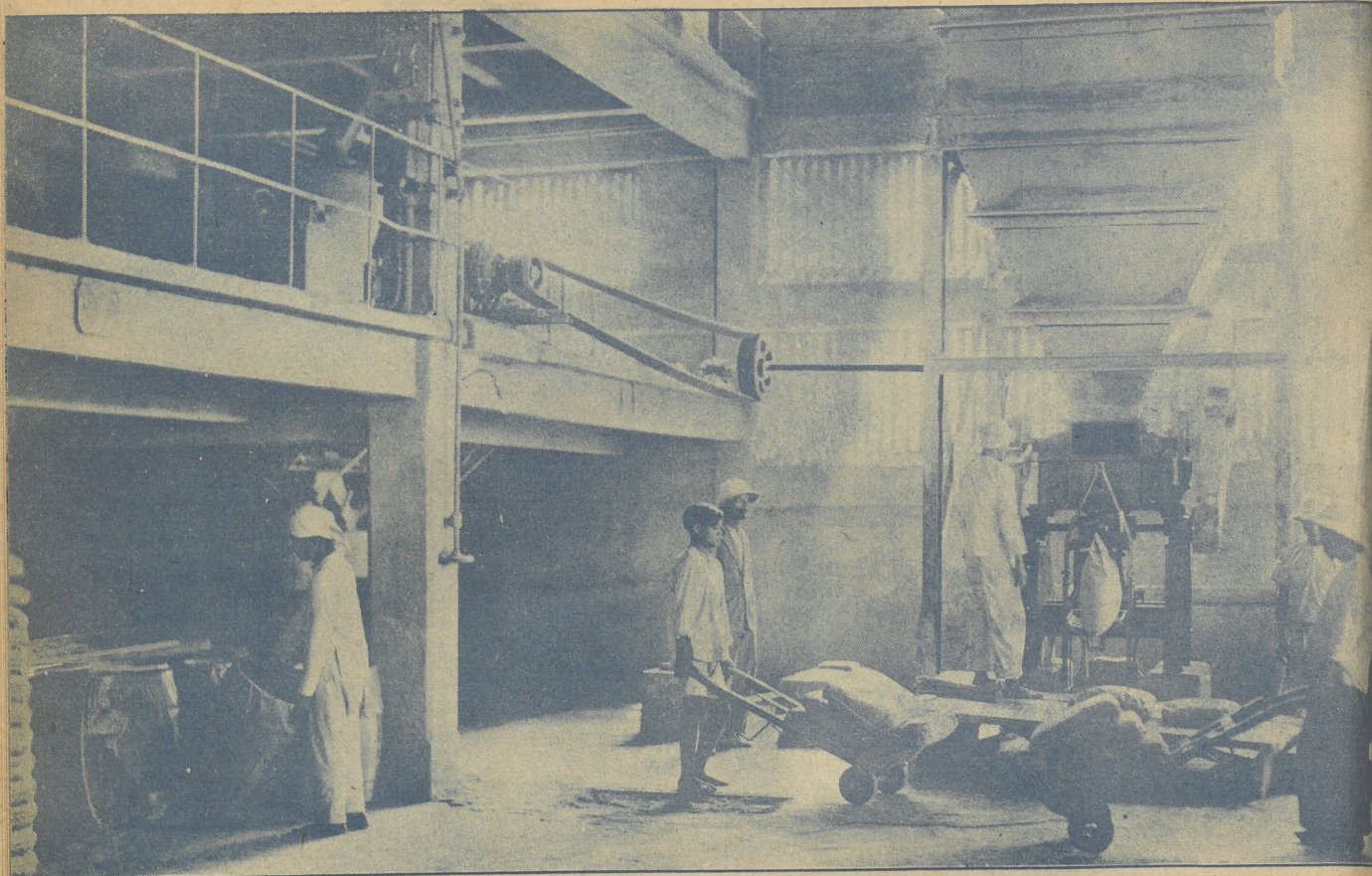
Bien que manipulant, à part le bois, beaucoup de matières inflammables, la Cimenterie a son propre service d'incendie : moto-pompe Guinard, réserves d'eau et de sable, série d'extincteurs à mousse, à tétrachlorure de carbone, etc., et une équipe spécialisée de pompiers.

Son laboratoire est un des plus importants d'Indochine, il est le seul possédant des presses hydrauliques d'une force de 300 tonnes, qu'on utilise pour l'écrasement des cubes de béton ; le service des Travaux Publics y a souvent recours pour ses propres vérifications. La Cimenterie de Haiphong fournit non seulement à l'Indochine mais à la Chine, à la Malaisie, aux Indes Néerlandaises, à Madagascar et à la Réunion et elle exportait encore récemment sur la Nouvelle-Calédonie.

Outre un personnel de 3.500 ouvriers annamites, déjà cité, et qui bénéficie d'une scrupu-



Machine automatique « FLUX » pour l'ensachage du ciment



Machine « BATES » pour l'ensachage du ciment

leuse observation des lois sociales, la Cimenterie emploie les services de 35 Européens, dont 5 ingénieurs et de nombreux agents de maîtrise. Une infirmerie permet de donner les premiers soins aux malades et, éventuellement, aux blessés, qui sont ensuite dirigés sur l'hôpital de Haiphong où ils sont soignés aux frais de la Société. Les médicaments courants sont distribués gratuitement. Plusieurs salles de douches et vestiaires sont installés dans l'usine.

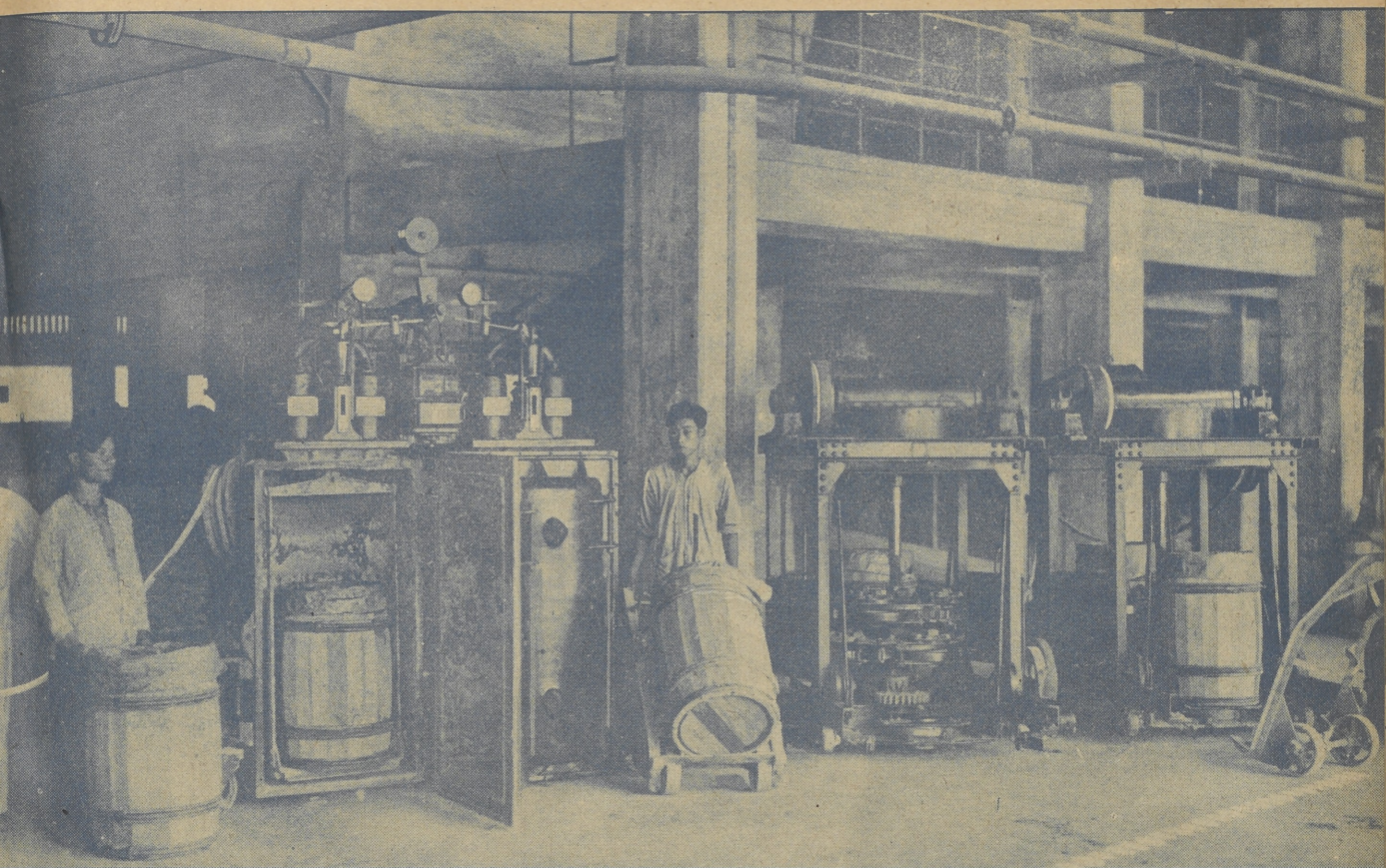
Une caisse de prévoyance a été fondée en 1936 en faveur du personnel européen et annamite permanent.

Enfin la Société a construit, à l'intention de son personnel, un parc des sports de 15.000 mètres carrés, qui comprend des tribunes, un terrain de foot-ball, une piste, des courts de tennis, etc...

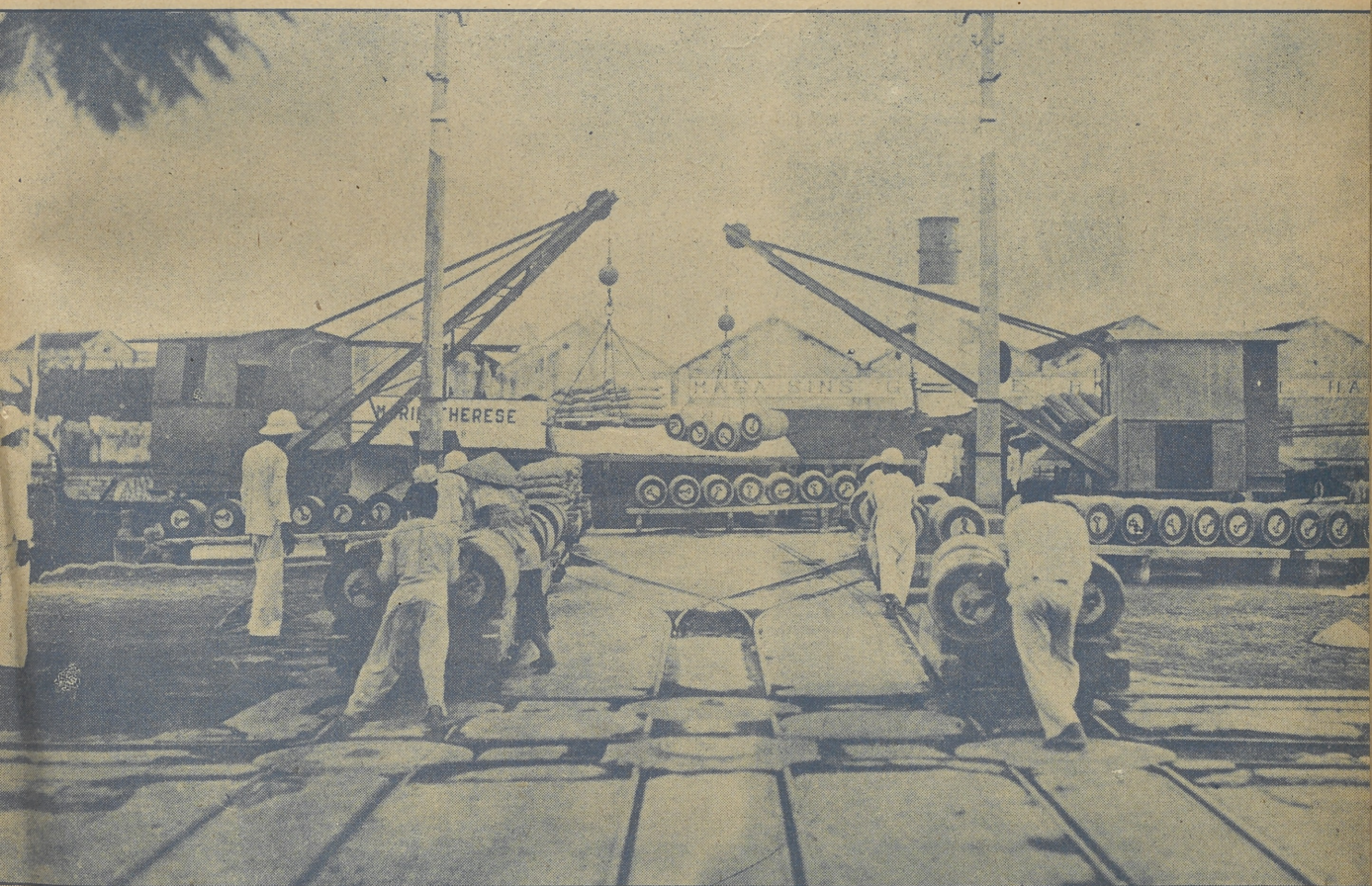
Pour conclure, je dirai une fois de plus que l'effort français en Indochine est mal connu, que c'est dommage et que c'est injuste. Une entreprise comme la Société des Ciments Portland artificiels de l'Indochine prouve la valeur de cet effort, et qu'il intéresse non seulement l'Indochine elle-même mais l'Extrême-Orient.

PAUL MUNIER.

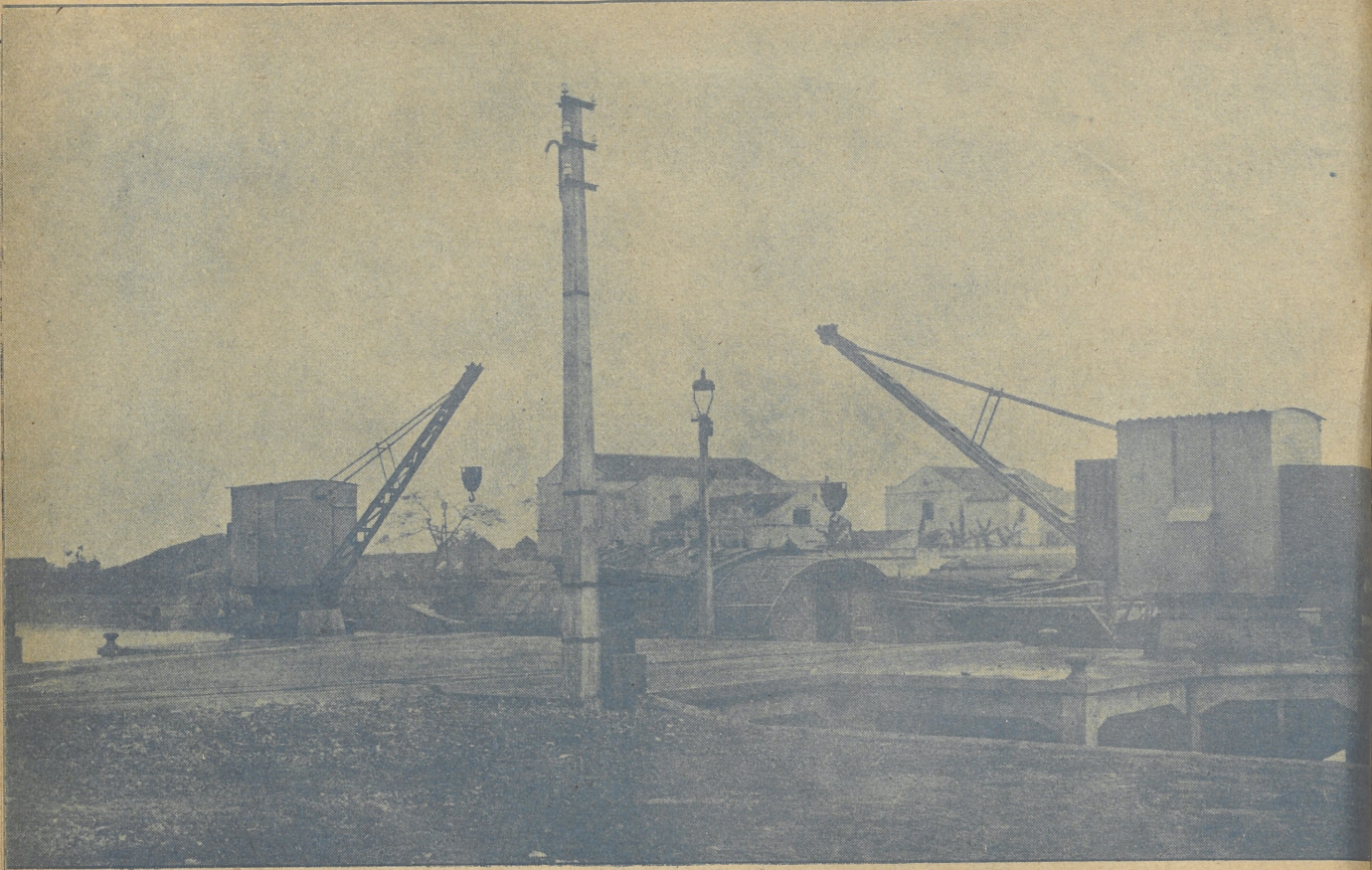




Machine automatique pour l'embarillage du ciment



Un des nombreux appointements de chargement



Un quai de chargement



Sortie des ouvriers

La Semaine de la France d'Outre-Mer : à Saigon



La tribune officielle

De gauche à droite :

Le Contre-Amiral BÉRANGER,

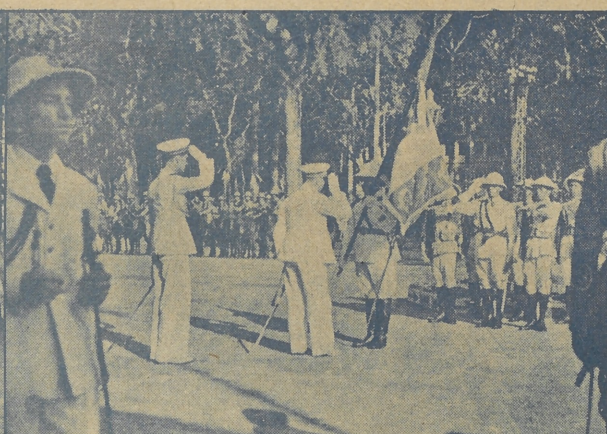
M. RIVOAL, l'Amiral DECOUX,

Le Général MORDANT,

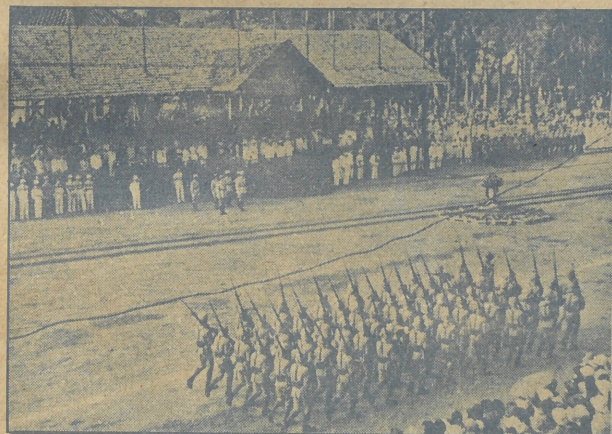
Le Colonel WEISER.



Le drapeau du 11^e R. I. C. et sa garde



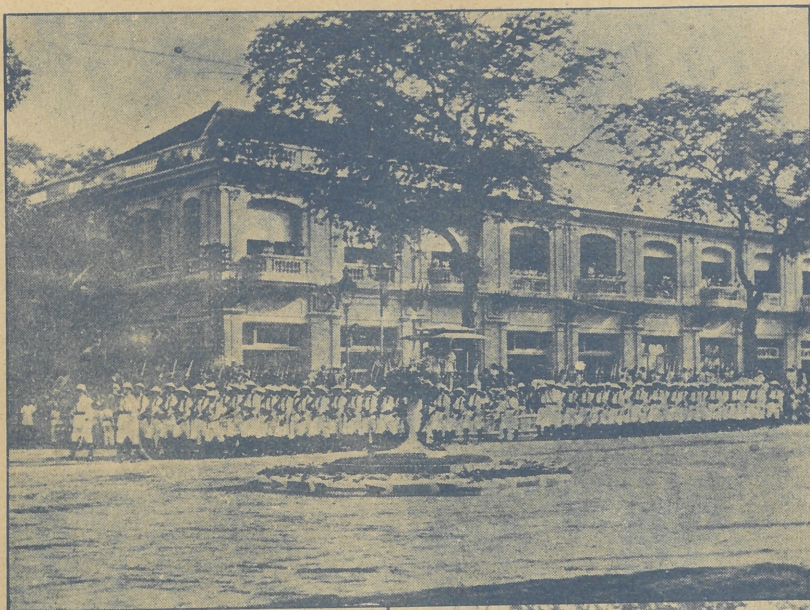
Remise d'un drapeau à la Gendarmerie



Le défilé des troupes

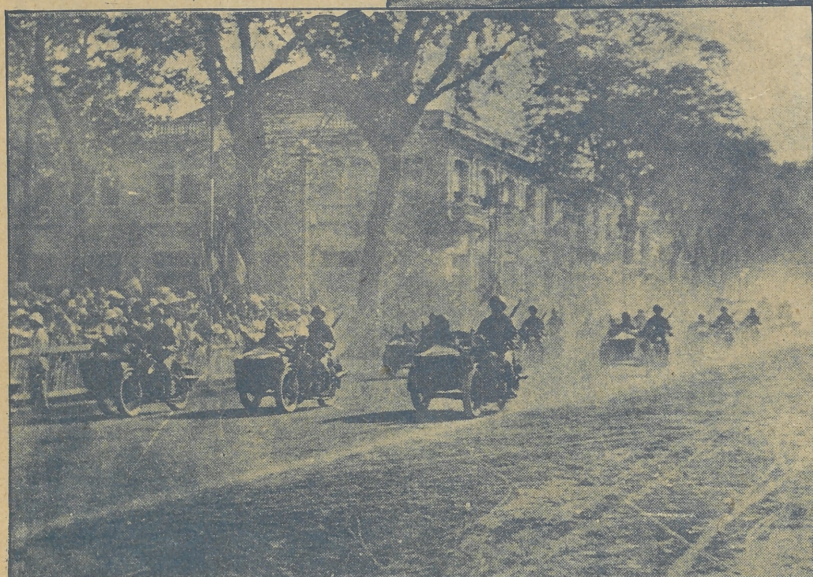
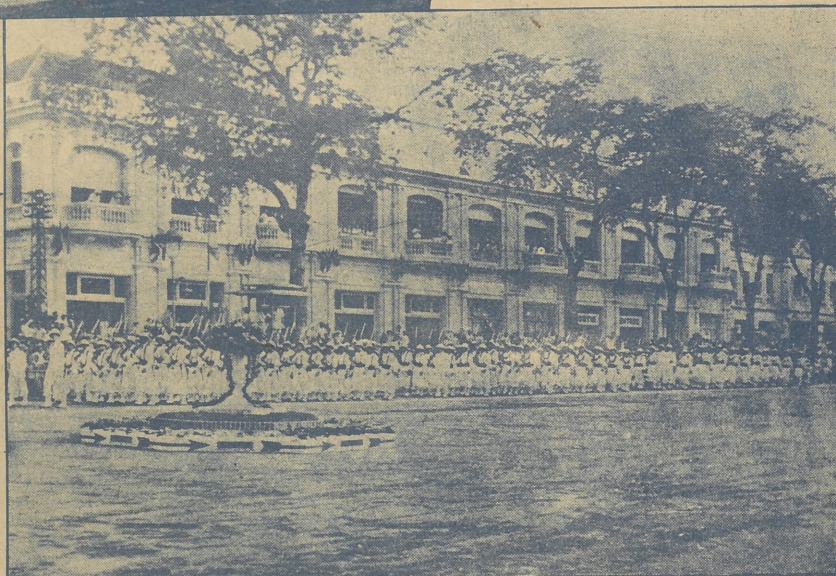


La Semaine de la France d'Outre-Mer: à Saigon



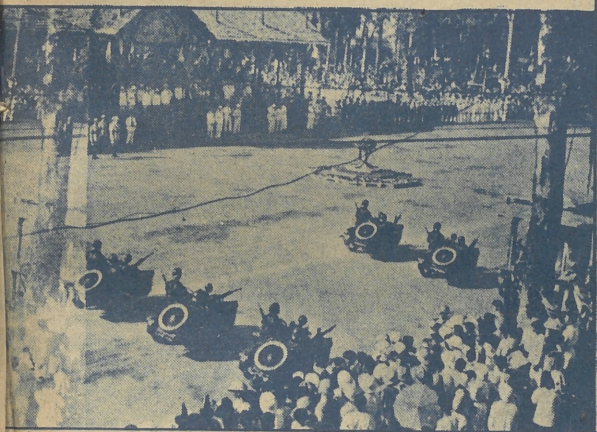
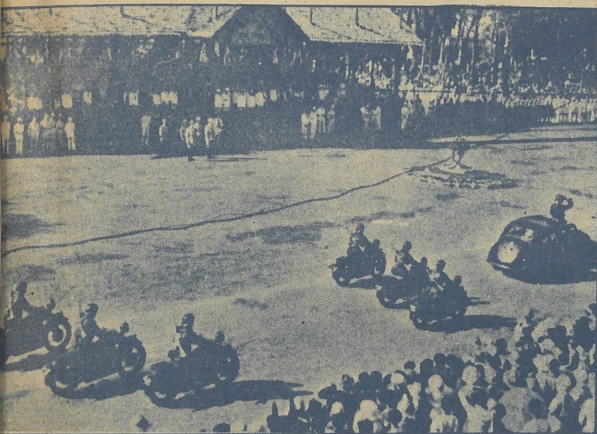
Le défilé des troupes →

Les motorisés



La Semaine de la France d'Outre-Mer: à Saigon

Le défilé des motorisés →



La famille Impériale d'Annam



S. M. NAM-PHUONG, Impératrice d'Annam, et Ses enfants :

Le Prince héritier BAO-LONG, à Sa droite ;

Les Princesses PHUONG-MAI, à Sa gauche,

et PHUONG-THI, à Ses bras.

Le Général de Brigade PELLET

Commandant la Division de Cochinchine-Cambodge



combinant la résistance sur place avec des contre-attaques opportunes, a donné aux renforts le temps d'arriver et, malgré des pertes supérieures à la moitié de son effectif, a fait échouer les projets de l'ennemi. Débordé lui-même avec sa liaison, s'est défendu pendant deux heures à son poste de commandement et ne l'a évacué pour continuer la lutte sous bois, qu'après avoir été autorisé. Maintenu pendant dix jours au contact de l'ennemi avec les restes de son bataillon dans un secteur particulièrement meurtrier, a conservé intact le moral de sa troupe, qui a pu prendre part avec bravoure à plusieurs attaques locales. »

Après la Grande Guerre, le Général Pellet sert

Le Général Pellet, des Troupes Coloniales, a pris, sur le front du Cambodge, le 22 janvier 1941, le commandement de la Division de Cochinchine-Cambodge.

Né à Hirson (Aisne), le 20 février 1889, sorti de l'Ecole de Saint-Cyr, sous-lieutenant au 7^e R. I. C. le 1^{er} octobre 1911, il commence alors sa carrière coloniale, coupée de quelques séjours dans la Métropole, soit pour combattre au cours de la guerre 1914-1918, soit pour participer aux travaux de l'E. M. A., de la Direction des Troupes Coloniales et du Ministère des Colonies.

De 1912 à 1914, il fait campagne au Maroc sous les ordres directs des généraux Gouraud et Lyautey. Très belle citation à l'ordre de l'Armée pour sa participation aux combats pour la prise de Taza. Blessé grièvement le 26 juillet 1914.

Sur le front français de septembre 1914 à avril 1915, il fait partie du fameux Régiment Colonial du Maroc, le plus brillant régiment de France. Aux Dardanelles et avec l'Armée d'Orient, d'avril 1915 à mars 1918. Enfin à nouveau au Front français de mars 1918 à mars 1919 à la Division Marchand.

Lieutenant en 1912, capitaine aux Dardanelles en 1915, il est promu chef de bataillon à 28 ans, le 6 juillet 1917.

Blessé quatre fois durant cette période, il obtient six citations dont quatre à l'Ordre de l'Armée. La dernière est significative :

« Ordre n° 398 de la 5^e Armée du 9 septembre 1918 :

« Les 15 et 16 juillet 1918, a combattu en rase campagne pendant 30 heures sur un front de plus de 2 kilomètres avec son bataillon, contre un ennemi très supérieur en nombre et rendu audacieux par de notables succès précédents. En

au Sénégal, en Indochine, à Hanoi, de 1925 à 1928 à l'Etat-Major du Général Commandant Supérieur, à Saigon, de 1931 à 1933, comme Chef d'Etat-Major de la Division de Cochinchine-Cambodge, adjoint au Général Directeur des Troupes Coloniales de 1933 à 1936, puis en Tunisie où il organise la position de défense de Mareth, face à la Tripolitaine en 1937-1938.

Entre-temps, il avait été breveté d'Etat-Major en 1925, élevé au grade de lieutenant-colonel en 1929 (à 40 ans), puis de colonel le 25 juin 1934 (à 45 ans).

Détaché au Centre des Hautes Etudes Militaires de 1938 à juillet 1939, puis nommé Directeur des Services Militaires au Ministère des Colonies en août 1939.

Il est commandeur de la Légion d'honneur depuis le 3 décembre 1939, après avoir été promu chevalier le 30 décembre 1914 et officier le 1^{er} octobre 1925. Titulaire d'un grand nombre de décorations coloniales et étrangères pour faits de guerre.

Promu Général de Brigade le 25 mars 1939, il est appelé au mois d'août de la même année à la Direction des Services Militaires du Ministère des Colonies. Il ne quitte ce poste que pour prendre le commandement de la 9^e D. L. I. C. fin mai 1940.

Commandant la 9^e Division légère sénégalaise en mai 1940, il est nommé en juillet 1940 Commandant Militaire du département de l'Aveyron, poste qu'il occupe jusqu'en septembre 1940.

A ce moment, il est nommé adjoint au Général Mordant, Commandant le Groupe des Camps du Sud-Est.

Désigné pour l'Indochine, embarqué en octobre 1940, et débarqué à Saigon le 13 janvier 1941.

Le Méditerranée - Niger



LE MÉDITERRANÉE-NIGER

(Suite de la page 8)

La voie maritime, lente et géographiquement limitée dans son utilisation, conservera sa valeur, mais seulement dans certaines limites tant au point de vue géographique qu'au point de vue des marchandises transportées : il est bien évident que le charbon à destination du Sénégal empruntera toujours la voie de mer, mais il est non moins évident que le coton produit dans la boucle du Niger empruntera le chemin de fer. Aussi, loin de s'exclure, le bateau et le chemin de fer se compléteront, l'un ne pouvant être substitué à l'autre ni partout ni pour tout.

L'automobile présente sur le bateau l'avantage de la rapidité et du rayon d'action illimité. Les services de la C^{ie} Générale Transsaharienne fonctionnent actuellement sur l'itinéraire que suivra le chemin de fer. Pourtant en aucune hypothèse, ils ne sauraient suffire car leur capacité est restreinte et l'organisation de transports nombreux exigerait la construction d'une route ; dès lors il faudrait amener les matériaux de construction par camions, le sol ne fournissant pas les matériaux nécessaires. Or, on a calculé que le transport de ces matériaux exigerait une telle circulation de camions que ceux-ci défonceraient la route au fur et à mesure de sa construction. En réalité on ne pourra construire une route que lorsqu'il existera un chemin de fer. D'autre part le prix élevé des transports par automobiles n'est plus à démontrer : on a calculé que le transport en un seul train de 1.000 tonnes par le rail occupera cinq hommes soit, pendant six jours, 30 journées de travail tandis que le même tonnage transporté par la route exigerait 100 camions de 10 tonnes durant huit jours avec 200 chauffeurs soit 1.600 journées de travail.

Quant à l'avion, il présente, cela est évident, au maximum, les avantages et les inconvénients de l'automobile.

★ ★

Nulle œuvre impériale conçue comme celle-là dès la naissance d'un empire n'aura été plus longuement étudiée, plus retardée dans son exécution ni décidée et exécutée dans des circonstances plus extraordinaires.

L'idée première en revient au Chef de bataillon Hanoteau, Commandant supérieur en Kabylie en 1859. Elle fut reprise et lancée en 1878 par Duponchel, ingénieur des Ponts et Chaussées.

Dès 1879, M. de Freycinet, ami de Duponchel, envoya trois missions : Pouyane et So-

leillet vers le Touat, Choisy et Rolland vers Laghouat et le Sud Oranais, Flatters vers Ouargla.

Le massacre de la mission Flatters à Tadenout jeta du discrédit sur l'idée qui ne revint dans le domaine de l'actualité qu'en 1891, grâce au Comité de l'Afrique française.

En 1900, la jonction des missions Foureau-Lamy, Joulland-Meynier et Gentil marqua la constitution du bloc africain français.

Entre 1900 et 1910 furent menées d'ardentes campagnes par Paul Leroy-Beaulieu et Souleyne en faveur de la construction de la ligne.

En 1911 fut constituée la Commission du chemin de fer Transsaharien.

En 1912, M. Maître-Devallon et le capitaine Nieger furent chargés de vérifier sur place les conclusions de la mission Rolland.

En 1923, le Conseil supérieur de la guerre affirma, à la suite, comme on l'a vu, d'un rapport du Général Mangin, la nécessité stratégique du Transsaharien. Un projet de loi fut établi par ordre de M. Poincaré. Malheureusement, en raison de la situation financière, il ne vint jamais en discussion devant les Chambres.

En 1928, M. André Tardieu, Ministre des Travaux Publics, sur l'insistance de M. Edouard de Warren, député de Nancy et président du Comité du Transsaharien, obtint par loi du 29 juillet la création d'un organisme d'études qui, après deux ans de travaux sous la direction de M. Maître-Devallon, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, conclut à l'adoption d'un projet établi d'après le tracé Nieger.

En 1935, la Conférence Impériale approuva énergiquement le projet.

En 1941, le Maréchal Pétain décida la construction.

★ ★

Il a fallu soixante-deux ans pour aboutir : lentement qui ne devait avoir d'égale que la hardiesse avec laquelle le Maréchal a rouvert devant la France les voies de l'avenir et de la grandeur.

Pendant soixante-deux ans, ni dans l'euphorie de la victoire de 1918, ni dans les années de prospérité financière, jamais l'idée, en dépit d'études de plus en plus approfondies, n'a pu aboutir : les objections et le mauvais vouloir furent toujours les plus forts.

Les objections ! Certaines n'étaient pas exemptes de quelque solidité apparente, d'autres étaient futiles.

Certains estimaient qu'avant de construire le rail, il fallait développer les régions, notamment la vallée du Niger. Objection vaine : on aurait pu développer la vallée du Niger plus rapidement qu'on ne l'a fait si on y avait consacré plus tôt des capitaux importants et, par ailleurs, mise en valeur de la vallée du Niger et construction du chemin de fer, loin de s'exclure, auraient dû être, de tous temps, deux idées inséparables l'une de l'autre. C'est ce qu'a voulu le Maréchal.

D'autres se demandaient si ce chemin de fer serait payant : toutes les études ont démontré depuis longtemps, facilement et avec précision, que dès la première année, l'exploitation de la ligne non seulement ne serait pas coûteuse mais serait payante.

Une autre objection voulait enfin que le développement des transports automobiles et de l'aviation fût de nature à rendre le rail inutile à bref délai. Cette objection n'était que futile : l'expérience a montré, on l'a vu, que loin de s'exclure, les moyens de transport les plus modernes se sont partout juxtaposés aux anciens en une gamme de plus en plus harmonieuse.

Ces objections, qui n'étaient pas toujours soutenues avec mauvaise foi, eussent été vite réduites si elles eussent été seules. Mais le principal obstacle n'était pas en elles. Il était dans les conditions générales de la politique française. Celle-ci avait été progressivement réduite (ou peu s'en fallait) à la somme des intérêts d'ar-

rondissement, l'Empire n'étant lui-même que l'addition des Colonies. L'absence d'une autorité forte, imposant partout la primauté de l'intérêt général, donc impérial, permettait de se perpétrer sous les formes souvent les plus mesquines, parfois les plus odieusement niaises, une campagne tenace et insidieuse contre le projet. Une construction exigeant 300.000 tonnes d'acier pouvait-elle être destinée à autre chose qu'à satisfaire les intérêts des grandes confédérations industrielles ? Au surplus, une œuvre « impériale » ne pouvait être que « réactionnaire ». Enfin, la France, « pays de la mesure », devait à son « génie » de ne pas entreprendre des entreprises géantes de cette sorte, plus spectaculaires que « payantes ».

Le Maréchal a mis un terme à ces retards. En décidant la construction de la ligne, il a rappelé quelle était la vraie mesure du génie français. En décidant d'utiliser le rail de lignes d'intérêt local ou départemental, il a marqué que ce qui est local doit le céder à ce qui est impérial. Aux Français qui, sous le coup de la défaite, se seraient peut-être de nouveau repliés sur eux-mêmes, il a imposé aussitôt de nouveaux horizons : il leur a montré une longue voie à construire vers les terres immenses du Sud, à travers ce Sahara qui, centre géographique de l'Empire, est rayonnant de la gloire des Héros et des Martyrs du Désert, qui se sont sacrifiés pour que, pacifié, il ne soit plus un obstacle.

LOUIS COUVREUR.

LE MARÉCHAL A DIT :

« Il arrive qu'un paysan de chez nous voit son champ dévasté par la grêle. Il ne désespère pas de la moisson prochaine. Il creuse avec la même foi, le même sillon pour le grain futur. »

Hommes de notre temps

par Pierre PÉGUY

Pierre Péguy est jeune. Il n'a pas trente ans. Quand il se présente à vous, tête nue, en costume clair, en pantalon de golf, en bas blancs, l'on hésite. Est-ce lui le fils de Péguy ? Je ne sais pourquoi, je me l'imaginais tout autrement, en l'attendant à la sortie du Lycée de garçons de Grenoble où il est professeur de Français.

Pierre Péguy, en dehors de son cours, n'a qu'une préoccupation, qu'un but : faire connaître les œuvres de son Père.

Pour le moment, il consacre tous ses loisirs à taper à la machine, les quelque 2.000 pages inédites de son père, et il me dit son angoisse lors de l'avance allemande, quand il avait la responsabilité de sauver tous ces manuscrits.

N'avait-il pas envisagé alors de les cacher dans les crevasses du Saint-Eynard, ce mont qui prend tout un coin du ciel de Grenoble, et où, durant la révolution, les habitants de Grenoble placèrent déjà leurs trésors ?

Pierre Péguy aime les Routiers :

« J'estime qu'ils ont un rôle capital à jouer dans la direction de la jeunesse. Je les aime parce qu'ils ont fait passer l'idéal dans leur vie. Ils doivent servir de modèle et de guide à tous les jeunes. »

Il me parle aussi du culte que la jeunesse voue à son Père.

Et il en est heureux :

« Ce sont les jeunes qui « pigent » le mieux son œuvre. »

Chaque jour, il reçoit des lettres d'étudiants, de scouts, de garçons des chantiers de la jeunesse qui lui demandent la photographie de son Père, l'autorisation de baptiser leur équipe du nom de Charles Péguy.

Mais presque tous demandent des livres.

Ces livres, nous allons enfin les avoir, puisque l'autorisation vient d'être accordée de leur faire franchir la ligne de démarcation.

Nous aurons alors un nouveau petit recueil, composé par Pierre Péguy : « Saints de France », où nous retrouverons Jeanne d'Arc, Sainte Geneviève, Saint Louis.

Ces saints de France, si profondément enracinés dans notre terre nourricière.

Avec quelle joie nous relirons les plus belles pages que Péguy leur a consacrées !

Mais, en attendant — Routiers — voici Pierre Péguy, son fils, qui s'adresse à vous :

E n'est pas aux routiers qu'il faut apprendre qui est Péguy. Beaucoup de ceux que je connais personnellement sont des péguystes convaincus, fervents. Et comment oublierai-je moi-même les hommages si émouvants déjà publiés dans *La Route*, notamment en mars 1939 ; comment oublierai-je les pèlerinages routiers à Chartres, les camps à Vileroly, près de la Grande Tombe où dort Péguy ? Ecrivant pour les routiers, je ne veux qu'ajouter mon témoignage aux leurs, le plus simplement possible.

Dois-je le dire ? Il y eut des heures, en juin dernier, des jours même — ces jours à la fois

si courts et si longs — où j'ai cru que la France de Péguy était morte, qu'on ne la ferait, qu'on ne la referait jamais plus. Mais des mois ont passé. Depuis des mois nous avons tous compris (nous surtout qui avons été dans notre vie de grands malades) que le bien peut sortir d'un excès de mal, que c'en est même la condition nécessaire, que surtout nous gardions toutes nos raisons d'espérer en l'avenir de la France, car « le fond était resté intact ». Nous avons compris que la rénovation nationale que nous commençons — ou plutôt que nous ne faisons que continuer, avec l'aide, cette fois, des pouvoirs publics — n'était que la mise en œuvre de cette pensée de Péguy, qui remonte à 1904, mais à laquelle nous n'avions peut-être pas assez pris garde jusqu'à présent :

— *Une révolution est un appel d'une tradition moins parfaite à une tradition plus parfaite, un appel d'une tradition moins profonde à une tradition plus profonde... Une révolution revient essentiellement à jouer plus profondément dans les ressources non épuisées de la vie intérieure.*

Ce que nous voulons dire, c'est cela. Retrouver au fond de nous-mêmes ces ressources non épuisées, aider nos frères à les retrouver eux aussi. Débarrasser la France de son vernis « moderne », de tous les apports superficiels étrangers, et pour reprendre un autre mot de Péguy, qu'il appliquait à l'action des premiers chrétiens dans le monde : la « débarbouiller ».

★ ★

La France, Péguy, vous le savez, ne l'aime pas seulement comme une entité, comme une personne morale, il l'aime « charnellement », comme le paysan aime sa terre. Et cet amour, beaucoup plus proche de nous, est aussi le seul qui puisse agir sur nous, car seul il nous donne des modèles concrets à imiter. Quels modèles nous propose donc Péguy ? Voici d'abord le peuple même, les couches profondes, les réserves inentamées : paysans, artisans, ouvriers. Dès l'époque de sa première *Jeanne d'Arc* (1897), Péguy sent admirablement ce qui fait l'éminente dignité du paysan dans l'Etat, la grandeur unique de son rôle :

— *Tous les ans ils font, à la même époque, la même besogne, avec la même vaillance, tout le*

long de l'année le même travail, avec la même patience : voilà ce qui tient tout, ce qui garde tout... c'est par eux que tout n'est pas mort encore, et le bon Dieu finira bien par bénir leurs moissons.

Plus tard, en 1910, évoquant, dans *Victor-Marie comte Hugo*, ses origines terriennes, Péguy retrace des paysans français, plus précisément des vigneron du val de Loire, l'inoubliable portrait que l'on sait :

— *Trop de vieux derrière moi se sont courbés, se sont baissés toute la vie pour « accoler » la vigne... Peuple laborieux. J'en ai trop derrière moi. Je crois que c'est pour ça que j'ai ce vice de travailler. Puissé-je écrire comme ils accolaient la vigne. Et vendanger quelquefois comme ils vendangeaient « dans les bonnes années »... Tout ce qu'on faisait à la vigne s'appelait travailler. Excepté toutefois vendanger, parce que c'est la récompense et le gain, qui s'appelait « faire la vendange ». Et bien qu'on y attrape de rudes courbatures, ce n'était censément pas travailler. C'était la plus grande fête chômée de l'année religieuse et civile.*

C'est ce même amour du travail, « conservé intact en dessous », qui animait encore, jusque vers 1880, selon le témoignage de Péguy, ces artisans-ouvriers qu'il a approchés dans son enfance. Chez eux s'était conservé, dans toute son intégrité, cet « honneur du travail », venu du fond des âges, qui a inspiré à Péguy une page bien connue, elle aussi, que je ne cite donc que fragmentairement :

— *Il y avait un honneur incroyable du travail, le plus beau de tous les honneurs, le plus chrétien, le seul peut-être qui se tienne debout... Nous avons connu un honneur du travail exactement le même que celui qui, au moyen-âge, régissait la main et le cœur. Nous avons connu ce soin poussé jusqu'à la perfection, égal dans l'ensemble, égal dans le plus infime détail. Nous avons connu cette piété de l'« ouvrage bien faite », poussée, maintenue, jusqu'à ses plus extrêmes exigences. J'ai vu toute mon enfance rempailler des chaises exactement du même esprit et du même cœur, et de la même main, que ce même peuple avait taillé ses cathédrales...*

★★

Péguy ne nous propose pas seulement en exemples les vertus du simple peuple, il pose aussi le problème des élites, des cadres, des chefs, des éducateurs de tous ordres. Les devoirs et les droits du chef, particulièrement du chef militaire, tiennent dans l'œuvre de Péguy, et depuis la première *Jeanne d'Arc*, une place importante. Mais on me pardonnera de citer de

préférence un de ces admirables témoignages que Péguy nous a laissés sur les maîtres de son enfance. Peu connus en général, ils sont mieux que des souvenirs : ils sont des rencontres d'âmes. Ce qu'une âme droite peut inspirer de respect et d'admiration à une âme droite, et que nous pouvons mettre de grandeur dans notre métier quand nous servons avec tout notre cœur, toute notre foi, toute notre vie, nous le comprenons à la lecture de ces pages, dont je ne cite, pour faire court, qu'une des dernières chronologiquement, le portrait d'un professeur de première supérieure, le « père Edet » :

— *Honneur à ces vieilles gens. De tels hommes raisonnaient plus pour classer une copie que nos gouvernements ne déraisonnent pour déclasser tout un peuple ; honneur à eux ; ils n'avaient point inventé la sociologie, mais ils étaient l'honneur et le soutien des véritables humanités ; ils n'avaient point inventé la démagogie ; mais, sortis du peuple, ils étaient le pain de chaque jour, le véritable pain de froment de tout un peuple ; ils n'avaient point inventé la technologie et le scientisme ; ils ne parlaient point tous les quarts d'heure de la méthode historique ; ils faisaient leur « métier ».*

★★

Mais ne devons-nous pas élever nos regards au-dessus du peuple et des élites même ? Plus haut, il y a les saints. Sans les saints, la France de Péguy est découronnée. Ce sont eux qui lui donnent sa vraie personnalité, c'est en eux que s'achève, sur un plan supérieur, l'idéal du travail bien fait : le service devient le service des âmes, le métier celui de « pêcheur d'hommes ». Mais le spirituel chez Péguy — on l'a remarqué depuis longtemps — n'est pas celui que nous propose, hélas, certaine littérature « pieuse » : un spirituel désincarné, exsangue, lointain, merveilleux : inefficace. Il s'insère au contraire dans notre chair,

Et l'arbre de la Grâce est raciné profond,

Car le spirituel est lui-même charnel

et les saints de Dieu, ce sont tout justement des hommes comme nous : ils atteignent plus haut, mais leurs pieds foulent la même terre. Ce sont nos frères, nos amis, ils sont de la même race que nous, le même sang bat dans leurs mêmes veines : ils sont donc — j'y reviens — imitables. Jeanne d'Arc n'est pas seulement pour Péguy la plus grande sainte, celle qui a réalisé dans sa mort la plus proche imitation de la Passion de Jésus-Christ, elle est aussi, elle est en même temps « une paysanne de chez nous ».

Ce caractère concret, proche de nous, disons le mot : cette « familiarité avec le divin » est sans doute ce qui nous frappe le plus dès que

nous lisons une page religieuse de Péguy. En voici deux exemples. Pour lui, et tout naturellement, la Vertu d'Espérance devient une petite fille :

— *C'est ainsi que ces Français se sont mis avec cette petite Espérance.*

Elle ne se plaît qu'avec eux.

Elle écoute tous leurs propos. Il n'y en a que pour eux.

Tout ce qu'ils disent est bien. Elle se reconnaît en eux.

Il n'y a que leurs histoires qui sont bonnes. Elle ne quitte pas leurs genoux. Elle se les fait conter vingt fois...

La purification de l'âme par le pardon évoque immédiatement dans son esprit le merveilleux travail du jardinier, qui avec des eaux souillées fait des plantes neuves :

— *Vraiment, dit Dieu, mon Fils m'a fait de très bons jardiniers.*

Depuis quatorze siècles qu'il ameublait cette terre d'âmes...

De telles pages ne sont-elles pas comme un écho de la Parole même du Maître et de son Amour ? J'ai cru, en tout cas, que des routiers étaient peut-être, mieux que d'autres, préparés à comprendre cette spiritualité si saine, si simple, et d'autant plus exaltante. Peut-être même pourraient-ils, par des lectures bien choisies, en

donner déjà quelque pressentiment à leurs frères scouts plus jeunes qu'eux.

★★

Mais il est temps de conclure. Au fond de nous-mêmes, du plus sincère de nous-mêmes, nous croyons tous que — dans quelques années ou dans quelques siècles — la place de chaque nation dans le concert universel humain ne lui sera plus assignée seulement par son fer, par son pétrole ou par son or, par sa puissance de destruction ou de corruption, mais par les valeurs humaines supérieures qu'elle aura su réaliser dans ses élites d'abord, puis dans le tissu même du peuple. Dans cette tâche immense, Péguy est notre guide. Il nous propose un modèle, à la fois idéal et concret. A nous de construire. C'est de nous qu'il dépend, en dernière analyse, que le mot de Dieu dans Péguy devienne lettre morte, ou reprenne plus que jamais esprit et vie :

— *O peuple inventeur de la cathédrale, je ne t'ai point trouvé léger en foi.*

O peuple inventeur de la croisade, je ne t'ai pas trouvé léger en charité.

Quant à l'Espérance, il vaut mieux ne pas en parler, il n'y en a que pour eux.

Pierre PÉGUY.

Le Maréchal à dit :

L'Histoire est faite d'alternances entre des périodes d'autorité dégénérant en tyrannie et des périodes de liberté engendrant la licence. L'heure est venue pour la France de substituer à ces alternances douloureuses une conjonction harmonieuse de l'autorité et des libertés.

La Semaine dans le Monde

par Jean DESCHAMPS

Tout lecteur a pu lire les lignes suivantes parues dans tous les journaux quotidiens : « *New-York*, 1^{er} août (émission française). — Commentant les raisons données par les Britanniques pour excuser l'absence d'une offensive britannique sérieuse pour soulager l'Armée rouge, les milieux soviétiques des Etats-Unis accueillent avec amertume l'explication anglaise, selon laquelle le peu de durée des nuits ne permet pas de raids de grande envergure. »

Qui peut-être surpris, une fois de plus, que l'Angleterre ne comprenne pas ou plutôt affecte de ne pas comprendre l'appel de la Russie de Soviets avec laquelle la lie désormais un traité d'alliance politique et militaire. Qui n'a pas compris que le langage de Staline est le suivant : « Pendant que nous livrons la plus effroyable bataille de destruction des temps civilisés, pendant que des millions d'êtres humains se rencontrent à mort sur un front de 3.800 kilomètres et que la puissance presque totale de l'armée allemande se heurte à une résistance opiniâtre de nos troupes, la R. A. F. se contente de raids éparpillés sur les ports de la Manche et de l'Allemagne du Nord ! Qu'attendez-vous pour intensifier au décuple vos opérations de bombardements afin de ralentir la pression de la *Luftwaffe* sur nos lignes et nos arrières ? Et surtout qu'attendez-vous de saisir cette occasion unique pour constituer un deuxième front terrestre occidental ? Vers le 5 août 1914, quand Joffre a instamment prié le grand duc Nicolas Nicolaïevitch de commencer son offensive pour dégager les Belges et les Français de la pression allemande, la Russie n'a pas hésité à engager dès le 15 août l'armée de Vilna sur Koenigsberg et l'armée de Varsovie sur la rive gauche de la Vistule. Vous savez ce qui est arrivé : nous avons eu *Tannenberg* le 29 août et *Mazurie* le 10 septembre : 500.000 soldats de plusieurs armées encore incomplètement organisées ont été sacrifiés pour soulager le front Ouest. Qu'attendez-vous pour suivre cet exemple, vous qui bénéficiez — grâce à nous — du triple avantage de connaître un répit aérien évident, de recevoir plus efficacement le matériel de guerre américain, et de pouvoir intensifier vos opérations de guerre aérienne avec la certitude de ne rencontrer qu'un adversaire sensiblement diminué ? Croyez-vous que c'est en vous organisant uniquement sur la défensive que vous aurez raison de Hitler ? L'heure est décisive : pendant que nous tenons de la Mer Blanche à Odessa, c'est à vous de descendre en Allemagne. »

Tel a dû être, en substance, l'appel de Staline à son collègue, le Très Honorable Winston Churchill, Premier Ministre de Grande-Bretagne.

Mais M. Winston Churchill, à qui l'on ne conteste pas un très grand courage personnel, préfère que les Russes se battent pour eux plutôt que d'aller chercher les Allemands en Allemagne. Il est, du reste, logique car Dunkerque ne date que d'un an et depuis, il y a eu la Libye, la Yougoslavie, la Grèce, la Crète ! Il est logique que M. Churchill se montre prudent et avare de sang anglais !

Que doivent toutefois penser les combattants russes de la réponse anglaise à leur appel ? Et que devons-nous penser de cette attitude de carence anglaise ? Est-elle caractéristique de l'état de préparation matérielle de la Grande-Bretagne ou répond-elle seulement au désir

secret de ses dirigeants ? Les deux hypothèses ne sont pas contradictoires.

... « le peu de durée des nuits ne permet pas de raids de grande envergure ! » Voilà la seule réponse jugée digne d'être faite à l'heure où la Russie jette dans la mêlée toutes ses réserves d'hommes et de matériel ! D'un côté des morts quotidiens par dizaines de milliers, de l'autre quelques bombardiers de la R. A. F. perdus par nuit ! L'aide matérielle américaine serait-elle vraiment si au-dessous de tout ce que les Anglais espéraient d'elle, ou l'esprit d'égoïsme britannique serait-il parvenu à un degré jamais encore atteint entre alliés d'une même cause ?

Officiellement : « l'armée anglaise n'est pas préparée à effectuer des opérations sur une grande échelle ». Et ceci nous a été déclaré au 23^e mois de guerre !

★ ★

L'Indochine française qui n'est en guerre ni avec le Japon, ni avec l'Angleterre, l'Amérique ou les Indes Néerlandaises, connaît des heures difficiles dans le ravitaillement en pétrole lampant, essence et dérivés. L'Angleterre qui dispose des ressources inépuisables des raffineries américaines mesure chichement à notre pays les quelques dizaines de milliers de tonnes de carburant nécessaires à sa vie industrielle et privée. Ceci est bien dans les traditions de générosité du plus grand et riche Empire du Monde, de celui qui fut notre allié il y a si peu de temps encore, et est devenu le spoliateur de la Syrie.

Toute la question, pour nous Indochinois, est de savoir si la privation de ce précieux liquide ne va pas paralyser une bonne part de l'activité économique du pays et si les moteurs fonctionnant à l'essence pourront tous être alimentés à l'alcool.

M. Desrousseaux, Chef du Service des Mines, que d'aucuns ont surnommé le « Dictateur du Pétrole » parce qu'il reçut récemment pleins pouvoirs de M. le Gouverneur Général pour régler tous les problèmes posés par l'arrêt de notre ravitaillement en hydrocarbures, M. Desrousseaux, dis-je, a répondu à la question posée dans un fort remarquable article publié par le *Bulletin Economique* de juin-juillet :

— « Il ne nous est pas loisible d'indiquer les chiffres du montant des stocks, de la dépense d'essence et de la production d'alcool ; mais il est permis d'indiquer que, en cas de blocus total, toutes les utilisations vitales pourraient être maintenues. La consommation d'essence a considérablement augmenté au cours de ces dernières années. Des quantités importantes sont consommées par des cars et des autos de tourisme entre des points desservis par chemin de fer dans le but unique de voyager plus commodément ou de gagner quelques heures. On a pris l'habitude de promenades qui sont, certes, d'utiles dérivatifs mais qui peuvent être supprimées comme le sont malheureusement des commodités plus vitales en France. »

Le passage placé en italique par nos soins est donc de nature à rassurer la population indochinoise à qui le rationnement progressif de l'essence pouvait sembler

le prélude d'un arrêt total de la circulation automobile. « La distribution sommaire, ajoute M. Desrousseaux, d'alcool dénaturé s'organise, des essais sont en cours pour améliorer le dénaturant : l'adjonction d'huile végétale semble susceptible d'atténuer certains inconvénients de l'alcool. On peut d'ores et déjà considérer le problème comme résolu ; les difficultés que suscitera le changement de carburant seront d'ordre secondaire. La machine continuera à tourner. »

Il est toutefois évident que l'intensification de l'utilisation de carburants solides locaux, solution de beaucoup la plus séduisante se heurte à de multiples difficultés qu'il a fallu résoudre : difficultés techniques provenant de la transformation des moteurs à essence en machines à gazogènes, éducation des conducteurs, production et distribution du charbon de bois. Encore ces difficultés n'affectent-elles que les véhicules de transport, les seuls qui soient aptes, dans la mesure où la chose est possible, à la transformation.

Quant au passage total à l'alimentation alcool, il est aisé de comprendre que cette solution, si elle devait être définitive, correspondrait à une augmentation considérable du prix du carburant sans qu'il soit possible de garantir, dans l'état actuel des choses, une production comparable, en quantité, à celle de l'essence importée. Ceci sous réserve de données que nous ignorons.

Du point de vue des devises étrangères, une telle solution gagne à être essentiellement provisoire, car le remplacement de un litre d'essence (un franc à l'achat) par la quantité de riz nécessaire pour produire l'équivalent de carburant (3 francs de riz à l'achat) constitue pour la Colonie un manque à exporter de 3 francs. L'Indochine perd donc 2 francs d'avoirs à l'étranger chaque fois qu'elle transforme du riz en alcool pour moteur.

D'autre part le prix de 11.250 d'alcool à Hanoi (correspondant à 1 litre d'essence) est de 5 fr. 50, y compris les frais de transport, de distribution, etc... La différence serait des plus sensibles si l'on ne devait pas s'estimer des plus satisfaits de trouver à une heure si critique du ravitaillement indochinois, un carburant local aussi stable dans son utilisation comme dans sa production.

L'usage de l'alcool pure oblige les usagers à certaines modifications de l'installation mécanique de leurs voitures :

- 1° Augmentation de 15 à 20 % du diamètre des gicleurs ;
- 2° Dispositif de réchauffement pour les départs par temps froids ;
- 3° Augmentation du taux de compression du moteur ;
- 4° Augmentation de l'avance à l'allumage.

Ce sont là inconvénients mineurs en regard de ceux qu'auraient éprouvés les usagers devant une suppression totale de la circulation par manque de carburant. « La question importante, conclut à ce sujet M. Desrousseaux, est de réduire la consommation à une valeur convenable, en supprimant les besoins secondaires. La solution demandera du temps, soulèvera des protestations, mais il est bien rare d'arriver d'emblée à une solution parfaite. »

La semaine qui se termine voit s'ouvrir pour l'Indochine la période d'un sévère rationnement du carburant importé. La proximité des sources néerlandaises pouvait nous laisser l'illusion, qu'étant en dehors du conflit et restant fidèles à la France, nous serions à l'abri de la disette d'essence et de pétrole. Il n'en est rien et c'est encore une de nos illusions qui s'en va.

Au moins, aurons-nous eu cette consolation, grâce aux efforts conjugués des Services publics et des entreprises industrielles, de voir la Colonie passer progressivement à l'utilisation du carburant local sans qu'il en résulte un ralentissement sensible de ses activités essentielles.

LA VIE EN INDOCHINE

Les Livres et les Revues.

Parmi les ouvrages reçus, mentionnons les *Nouvelles Histoires de Donati* que son auteur, Le Centurion Ludovicus, vient fort aimablement de nous adresser. Il s'agit de vingt-quatre histoires, dont quelques-unes bien connues, qui ont été rapportées très éclectiquement dans un style plaisant, direct et coloré. « Les histoires de Donati sont innombrables, écrit l'auteur, qui courent les popotes et les mers que domine l'Ancre. Il en est de plaisantes et d'égrillardes ; il en est même de très grossières. »

— « J'ai pris soin, dans ce recueil, d'éliminer toutes celles qui pourraient choquer certaines oreilles par la crudité des termes ou les situations trop scabreuses. D'aucuns pourront le regretter. »

— « Le choix très éclectique des histoires qui vont suivre font qu'elles peuvent être mises devant tous les yeux. »

Édité par l'Imprimerie Ardin à Saigon, cet ouvrage, bien qu'il n'innove pas dans le genre, est assurée d'un succès certain. Nous l'avons parcouru avec grand intérêt.

★★

La *Revue Indochinoise Juridique et Economique*, dont la très haute valeur n'a plus à être démontrée vient de nous adresser ses numéros 13 et 14 avec la note suivante : « Par suite des événements et notamment de la mobilisation de ses principaux collaborateurs, la *Revue Indochinoise* n'a pu paraître chaque trimestre avec sa régularité habituelle. Pour lui permettre de reprendre sans interruption son rythme normal, deux numéros seront publiés en 1941 faisant suite aux deux numéros parus en 1940. »

Le lecteur consultera avec fruit des notes et études extrêmement documentées, savantes et précises de MM. R. Guillien sur les « Rapports du législatif français et du législatif indochinois », G. H. Camerlynck (sommaires de jurisprudence annotés), Pompéi (Petit précis de procédure pénale annamite), Vu-van-Hiên (Les Institutions annamites depuis l'arrivée des Français, et Les Principales contributions indirectes en Indochine), R. Pinto (La déchéance quadriennale des créances contre les collectivités publiques), Vu-van-Mau (le *Dien Mai* et le nantissement immobilier dans le droit annamite moderne), R. Olivier (Notes de jurisprudence judiciaire).

★★

La Direction des Services économiques de l'Indochine vient de publier le 3^e bulletin de l'année dont la matière est extrêmement riche en enseignements de tous ordres. Notons en particulier, à l'usage de nos lecteurs les études originales suivantes :

— « Quelques données sur les carburants liquides indochinois », par J. Desrousseaux.

— « Caractéristiques chimiques et commerciales des poivres indochinois », par B. Tkatchenko.

— « Note sur la production des benjoints du Laos, par M. Doré.

— « La fraude de l'huile d'arachide », par F. Bonelli.

— « Le trafic maritime de la Chine au début de 1941. »

★★

Nous mentionnerons enfin le 26^e cahier de l'*Ecole Française d'Extrême-Orient* (premier trimestre de 1941) où les multiples activités des membres de la savante Société se trouvent consignées avec la plus grande clarté et objectivité.

Naissances, Mariages, Décès...

Naissances.

ANNAM

— PHUONG-LAN, fille de M^{me} et M. Tran-Dang, chef du Bureau de la Presse à la Résidence supérieure.

COCHINCHINE

— MONIQUE, fille de M^{me} et M. André Choizat (26 juillet 1941).

— ALAIN-JEAN, fils de M^{me} et M. Dumas, ingénieur du Service du Cadastre.

TONKIN

— MARIE-SUZANNE-CLAUDINE, fille de M^{me} et M. Paul Byron, agent d'affaires (28 juillet 1941).

— PIERRE-EMILE, fils de M^{me} et M. Maurice Dancetti, industriel à Haiphong (29 juillet 1941).

— NICOLE-FLORENCE, fille de M^{me} et M. Paul Pesonel, prospecteur (29 juillet 1941).

— PATRICK-RICHARD-HENRY, fils de M^{me} et M. Fernand-Boyardieu d'Auvigny, adjudant-chef à Tong (31 juillet 1941).

— PIERRE-LOUIS-MARIE, fils de M^{me} et M. Jean-Edouard Taverne, contrôleur des Douanes (31 juillet 1941).

— FRANÇOISE-ANDRÉE, fille de M^{me} et M. Peretti-Jean

Mathieu, lieutenant au 3^e R. T. T. à Dapcau (1^{er} août 1941).

Mariages.

ANNAM

— M. DE MONFREID, garagiste à Nhatrang, avec M^{me} M.-L. GENTILS (19 juillet 1941).

TONKIN

— M. DO-XUAN-QUI, fils de M. DO-THUC, tri-huyên en retraite, avec M^{lle} NGUYEN-MINH-HAI (4 août 1941).

Prochains mariages.

COCHINCHINE

— M. ANDRÉ-RONDON, commerçant, avec M^{lle} MADELEINE EGGIMANN.

— M. JULES BERCHON DE FONTAINE, contrôleur principal des Douanes et Régies à Rachgia, avec M^{lle} YVETTE-MARGUERITE JEAN.

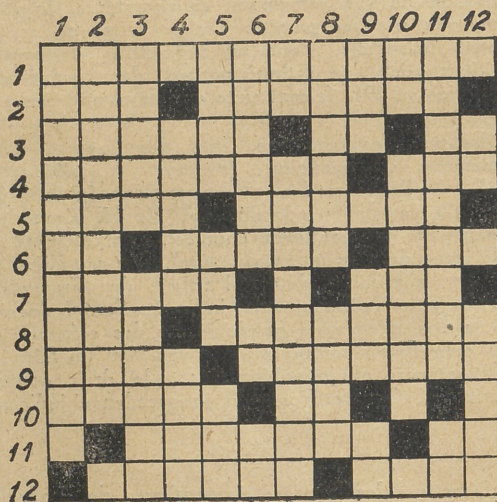
Décès.

TONKIN

— M. NGUYEN-VAN-PHAI, père de M. Nguyễn-van-Tiêp, clerk d'avocat (29 juillet 1941).

— M. LOUIS DUPONT, contrôleur de la Société des Tramways du Tonkin (1^{er} août 1941).

MOTS CROISÉS N° 38



38. — Horizontalement.

1. — Cri de douleur d'un dictateur dans un moment pathétique.
2. — Choisi — Eruption de tâches sur la peau.
3. — Plaisante — Minologisme représentant le rire — Birket-el-Ghazal.
4. — Qui flatte l'esprit — Invite à sortir.
5. — Gamin — Nature colorante rouge.
6. — Pronom — Spatule de cuisinier — Serré.
7. — Mouvement d'oscillation des locomotives en marche — Dix anglais.
8. — Oui — Désavantage.
9. — Petit lac saumâtre — Meurt.
10. — Ville de Russie — Participe passé.
11. — Existence effective — Été en état de.
12. — Dans l'Eure — Mouche.

38. — Verticalement.

1. — Partie de l'Histoire naturelle qui traite des monstres.
2. — Qui vit dans les lieux humides.
3. — Petit tonneau de contenance variable — Nette.
4. — Extrême blancheur — Utiliser.
5. — Choisit — Ville de Belgique — Marché public en Orient.
6. — Ville du Canada — Rivière — Dans la Manche.
7. — Lieu de rassemblement — Célèbre poème allemand.
8. — Une des sept merveilles du monde s'y trouvait — Est obligé.
9. — Sauvé — Pièce de bois qui soutient la quille d'un bâtiment — Conjonction.
10. — Terminaison d'infinitif — Vague.
11. — Tins en suspens par des délais — Fleuve.
12. — Diphtongue — Tabac.

Solution des mots croisés n° 37

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	T	R	O	U	M	A	D	A	M	E		A
2	R	E	N	T	R	A	I	T	U	R	E	S
3	O	N	C	E		L	U		R	A	N	I
4	U	T		R	I	E		S	A	S	S	E
5	S	O	B	I	E	S	K	I		T	E	
6	S	I	O	N		U	L	N	A	I	R	E
7	E	L	U		P	N	E	U		A	R	S
8	R	A	C	H	I	D	I	E	N	N	E	S
9		G	A	I	N		S		E	I	R	E
10	L	E	G	E		A	T	R	E	S		N
11	I		E	R	Y	X		A	R	M	E	T
12	S	O	S		S	E	P	T		E	T	E



Allo !...
Savez-vous,
où sont les nouvelles
ateliers de l'imprimerie
G Taupin et Cie



mais bien sûr...
ils se trouvent
8, 10, 12, rue Durollier,
près de la place Neyret —
Tél: 141 & 218





Luang Prabang

Photo Pierre VERGER