

9^{me} Année — N° 395

Dimanche 4 Janvier 1925

ADRESSE :

51 rue Paul Bert
HANOÏ

L'ÉVEIL

DIRECTEUR

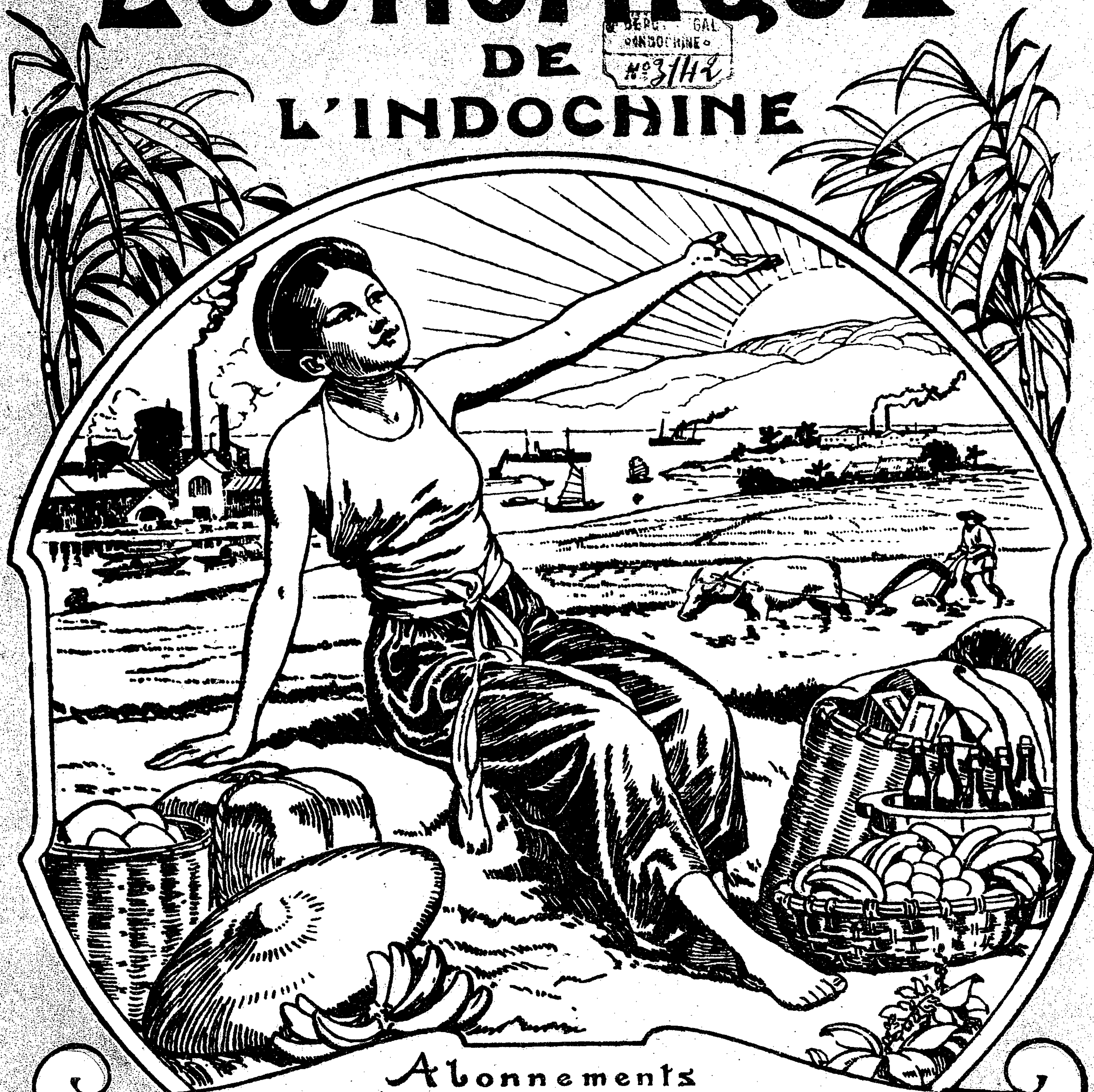
H. CUCHEROUSET

ÉCONOMIQUE

DE

L'INDOCHINE

DEP. GAL.
INDOCHINE
N° 3142



Abonnements

Indochine
France et Colonies

un an

15 piastres
au cours

six mois

8 piastres
au cours

Etranger...

un an

16 piastres

six mois

9 piastres

H. Thiriet

50-56309 1 semestre

SOCIÉTÉ DES PHOSPHATES DU TONKIN

SIÈGE SOCIAL : USINE de HALV. HAIPHONG

MARQUE

Adresse Télégraphique :
Phosphates-Haiphong



DÉPOSÉE

Téléphone
N° 65

Ph. 19/21

PHOSPHATE 19/21 % D'ACIDE PHOSPHORIQUE FINEMENT MOULU
TRIPLANT LE RENDEMENT DES RIZIÈRES
S'EMPLOIE POUR TOUTES LES CULTURES.

Représentants } au Tonkin — Dans toutes les provinces.
 en Cochinchine — M^{on} Descours & Cabaud — Saïgon.

AGENT de la SOCIÉTÉ des POTASSES DALSACE

Pour toutes demandes de Renseignements s'adresser à :
La Société des Phosphates du Tonkin — Haiphong

Tannage végétal : Cuirs à semelles — Cuirs à dessus — Cuirs à harnachements — Cuirs à équipements.

Tannage au chrome : Courroies — Cuirs industriels — Emboutis pour pompes — Cuirs hydrauliques — Clapets.

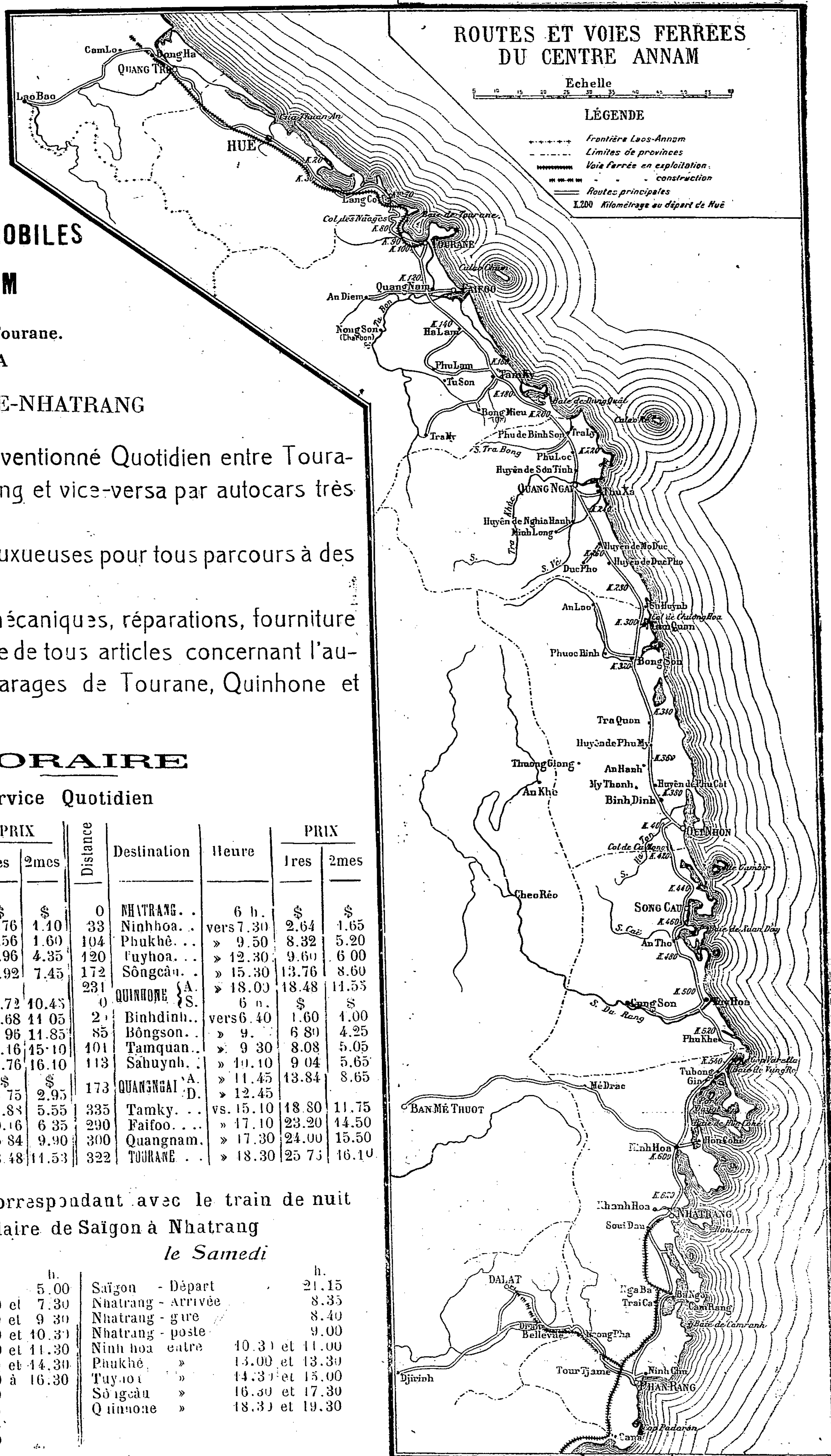


Cuirs vernis :
Veaux et chèvres

Bureau, Usine et Magasins
à Thuy-Khé
« Route du Village du Papier »

HANOI

SOCIÉTÉ DES TANNERIES D'INDOCHINE

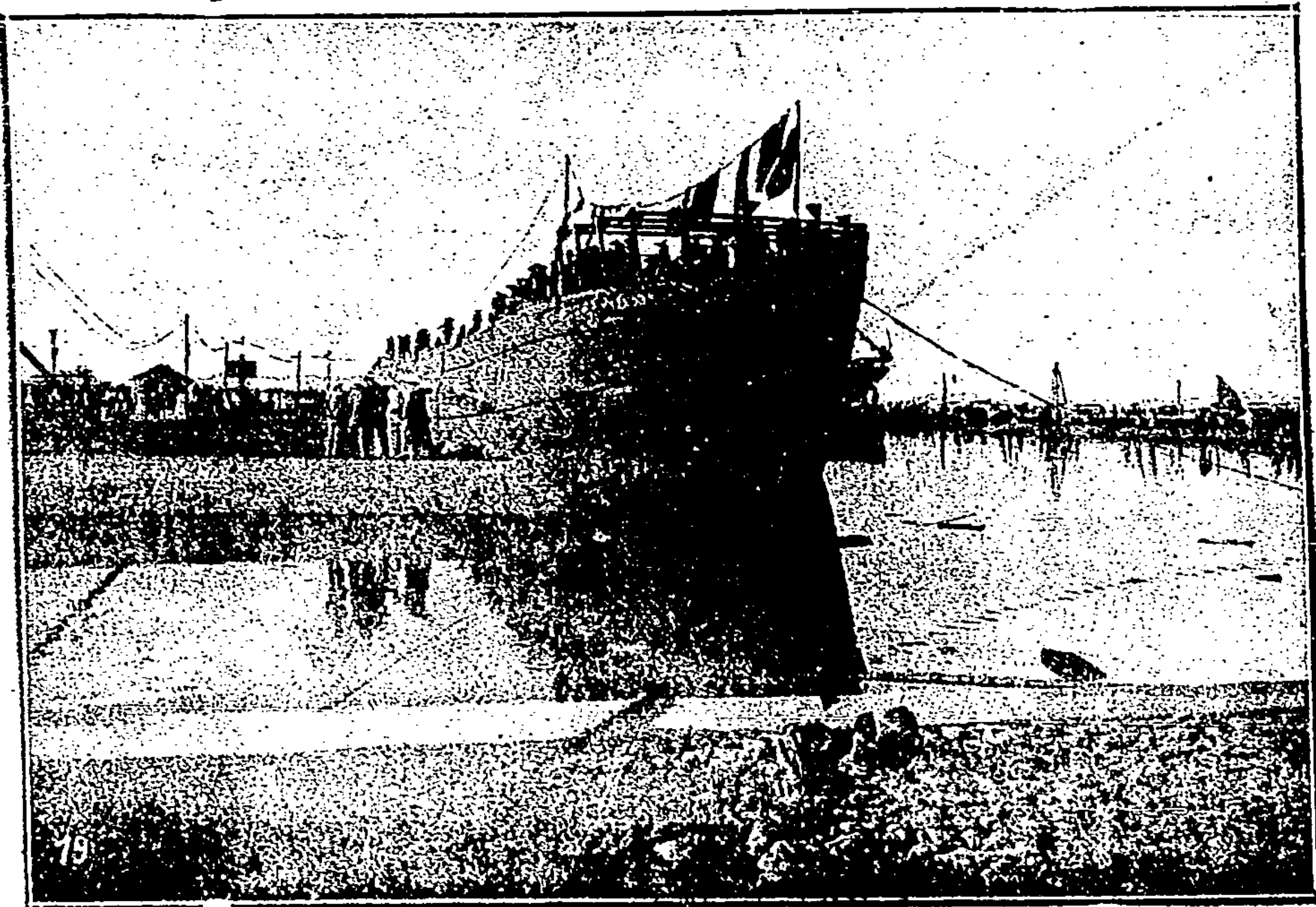


Ateliers maritimes de Haïphong

Fondés en 1891 — Boulevard Bonnal n° 6 — Télép. 556

Travaux mécaniques de tous genres
— Grosse et petite chaudronnerie —
Chaudières et moteurs.

Installations d'usines — Travaux publics et privés —
Construction navale — Air comprimé.



Lancement du Vapeur « Les Fils Doumer »

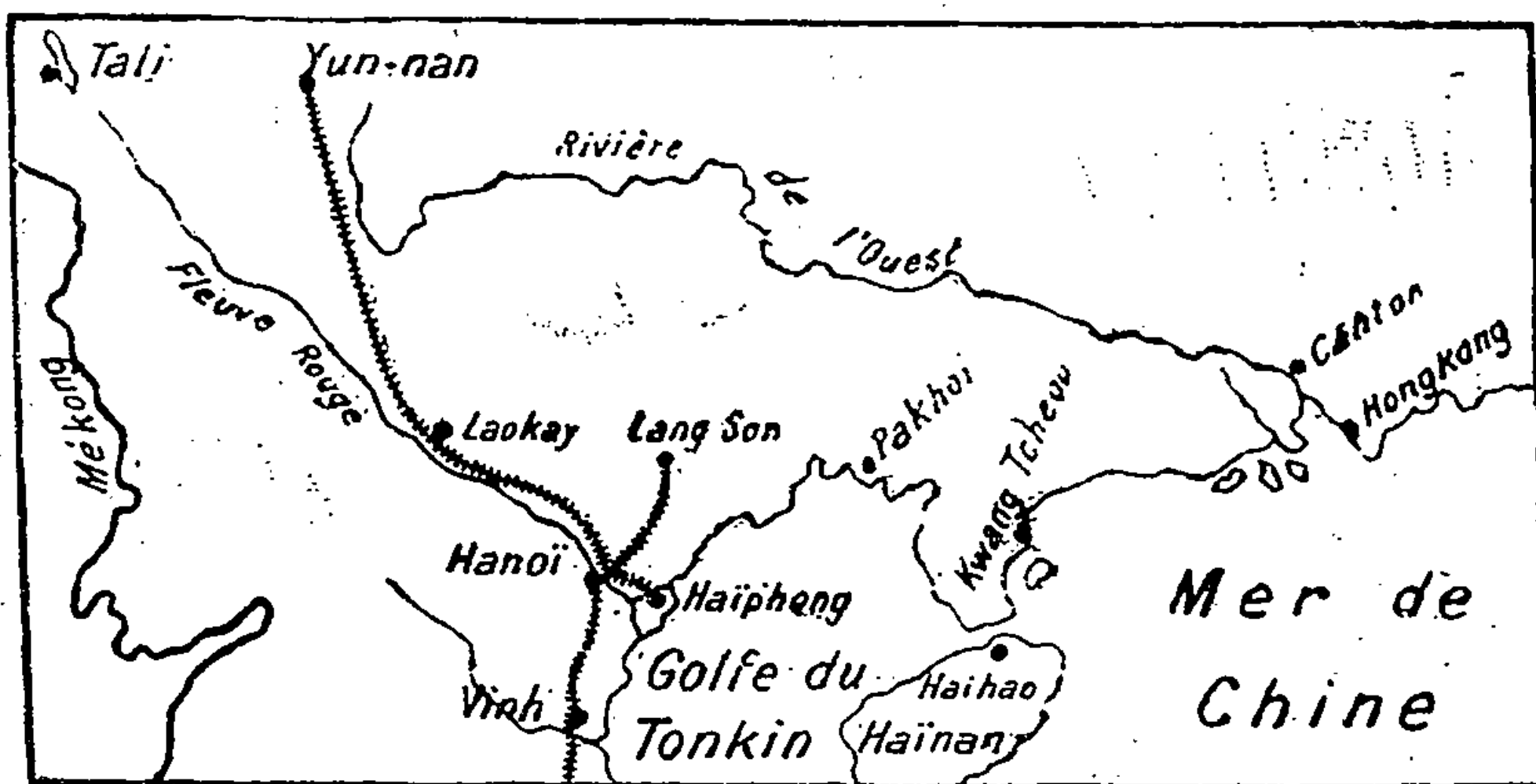
Les seuls ateliers d'Indochine disposant d'Ingénieurs spécialisés, de cale de construction, d'un dock flottant, de matériel moderne — Rivetage mécanique, soudure électrique, etc. permettant l'étude sérieuse et la réalisation économique de tous travaux ou installations.

Études et devis sans aucun frais

Références : Usine des Eaux et réservoir de Haïphong — Dock de Haïphong — Vapeurs : Verdun, Bonite, Espadon-Van Vollenhoven — Fils de Paul Doumer — Mur de Quai de Hongay et Kéba (air comprimé) — Chemin de fer de Lang-Son. — Ponts sur la ligne de Vinh-Dounga — Dragages — Appontements de Haïphong — Porteurs à vapeur. — *Entrepreneur des Messageries Maritimes etc.*

Compagnie Indochinoise de Navigation

Siège Social : 5 Rue Boudrau Paris

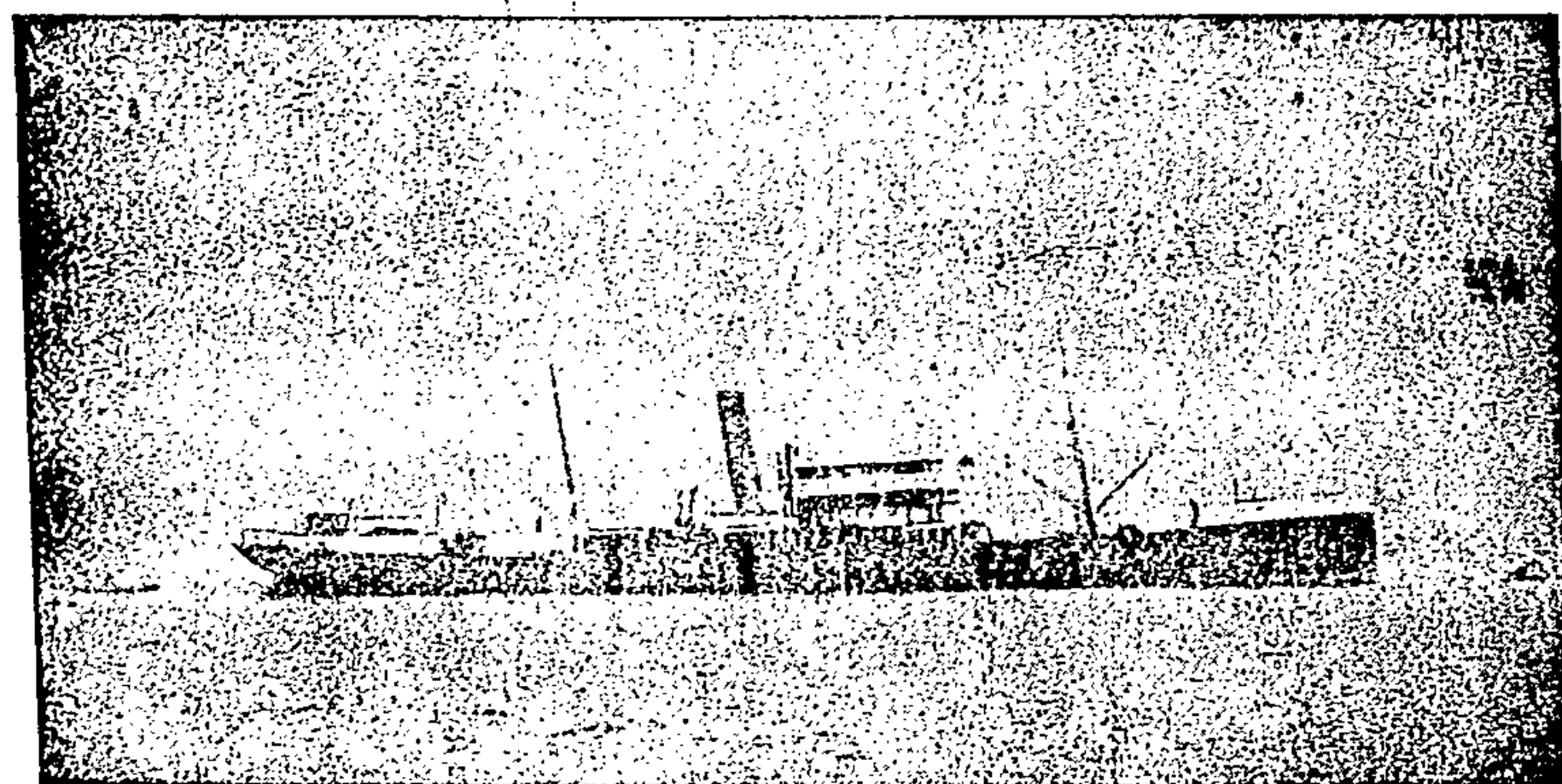


Service régulier

entre Haïphong et Hongkong et
Haïphong et Canton

- 10 - Par le vapeur « HANOI » T.S.F. Cap. MORVAN tous les 14 jours, avec escales à PAKHOI KOUANG-TCHÉOU-WAN et HONGKONG
- 20 - Par le vapeur « SONG-BO » T. S. F. Cap. BONNAMOUR tous les 14 jours avec escales à HOIHAO (Ile de HAINAN) HONGKONG et CANTON

Les 2 vapeurs ont des aménagements de 1^{re} et 2^{de} Classe.
Excellente cuisine.
Agence à Hongkong :
MESSAGERIES MARITIMES,
Queen's Building
et dans tous les ports d'escales.
Direction à Haïphong :
23 Rue Jules Ferry. Tél. N° 52.



Le « Hanoi » de 1.500 T. Ligne Tonkin-Pakhoi-Kouang-Tchéou Wan et Hongkong

Papeteries de l'Indochine

Société anonyme au capital
de 2.500.000 francs

*Siège social : 96^{bis} Boulevard Haussmann
Paris*

Direction Générale à Dap-Cau (Tonkin)

Papier écolier et écriture	Papier pur bambou
Papiers vergés	pour édition
Buvards	Papiers blancs
Cartons	et couleurs
Papiers emballages	pour impression

Pâte de Bambou

2 Usines: Usine de pâte à Viétri
Usine de papier à Dap-Cau

Adresser toutes les correspondances
à Dap-Cau (Tonkin)

CP O S

Retour en Europe Par Hongkong et le Canada

Vapeur	Départ de Hongkong-Yokohama	Arrivée à Vancouver
Emp. of Russia	20 Nov.	29 Nov
Emp. of Australia	5 Déc.	13 Déc.
Emp. of Asia	8 Janv.	17 Janv.
Emp. of Canada	21 »	31 »
Emp. of Russia	6 Fèv.	14 Fèv.
Emp. of Australia	20 »	28 »
Emp. of Asia	6 Mars	15 Mars
Emp. of Canada	19 »	28 »
Emp. of Russia	3 Avril	11 Avril
Emp. of Australia	17 »	25 »
		8 Déc.
		24 »
		26 Janv.
		9 Fèv.
		23 »
		11 Mars
		23 »
		6 Avril
		20 »
		6 Mai

Départs fréquents du Canada pour Southampton
Cherbourg et Anvers

Hôtels de la Cie à Vancouver et dans les Montagnes
Rocheuses, Winnipeg, Montréal, Québec.

Adr. télégr : *Gacampac*

Pour tous renseignements, s'adresser à l'agent de

**CANADIAN PACIFIC
OCEAN SERVICES**

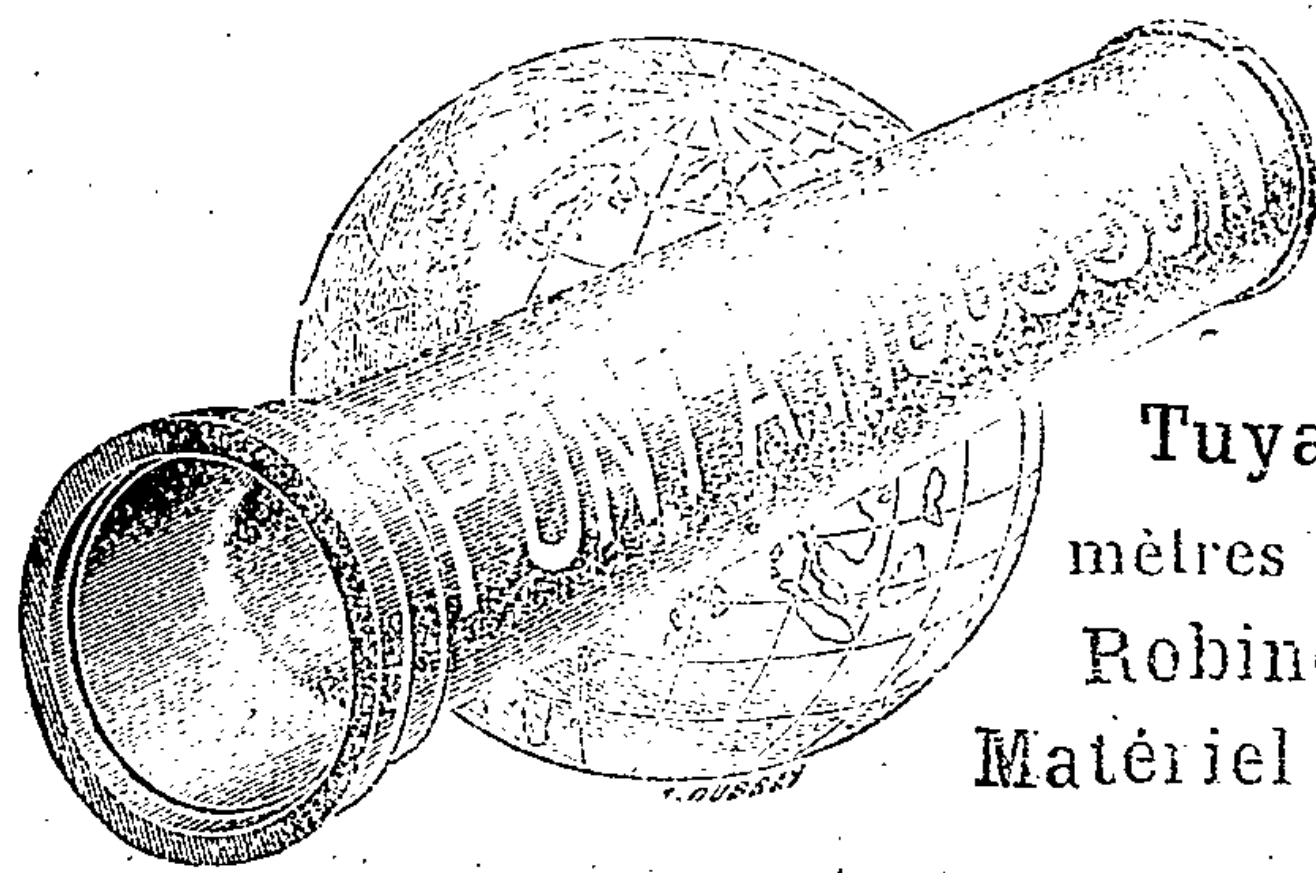
Hauts Fourneaux et Fonderies

DE

PONT-A-MOUSSON (M^{the} M^{lle})

Président de la Société C. CAVALLIER - Administrateur-Directeur Général: M. PAUL

TUYAUX EN FONTE de tous SYSTÈMES



Pour Canalisations d'Eau, de Gaz, de Râperies, etc...

Joints au plomb (Type Ville de Paris) et à joints de caoutchouc, système à assemblage précis breveté SGD G; Gibault; Lavril Economique, etc..

Tuyaux en Fonte frettés d'acier à Chaud pour conduites de grands diamètres ou pour fortes pressions de service. Fontes d'Assainissement.

Robinetts vannes, Bornes Fontaines, Bouches d'arrosage et d'incendie

Matériel de Chemins de fer (Plaques tournantes, coussinets, sabots de frein, etc..)

Sièges Administratif et Commercial :

9-11 Rue St Léon — NANCY

Reg. du Cce NANCY N° 584

Bureaux à Paris : 5 Rue Jules Lefebvre

Téléph : Gutemb 33-58 et 44-64 — Inter 210

Envoi franco des catalogues sur demande

S^{té} des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine

CIMENT PORTLAND

Usine
à
HAIPHONG

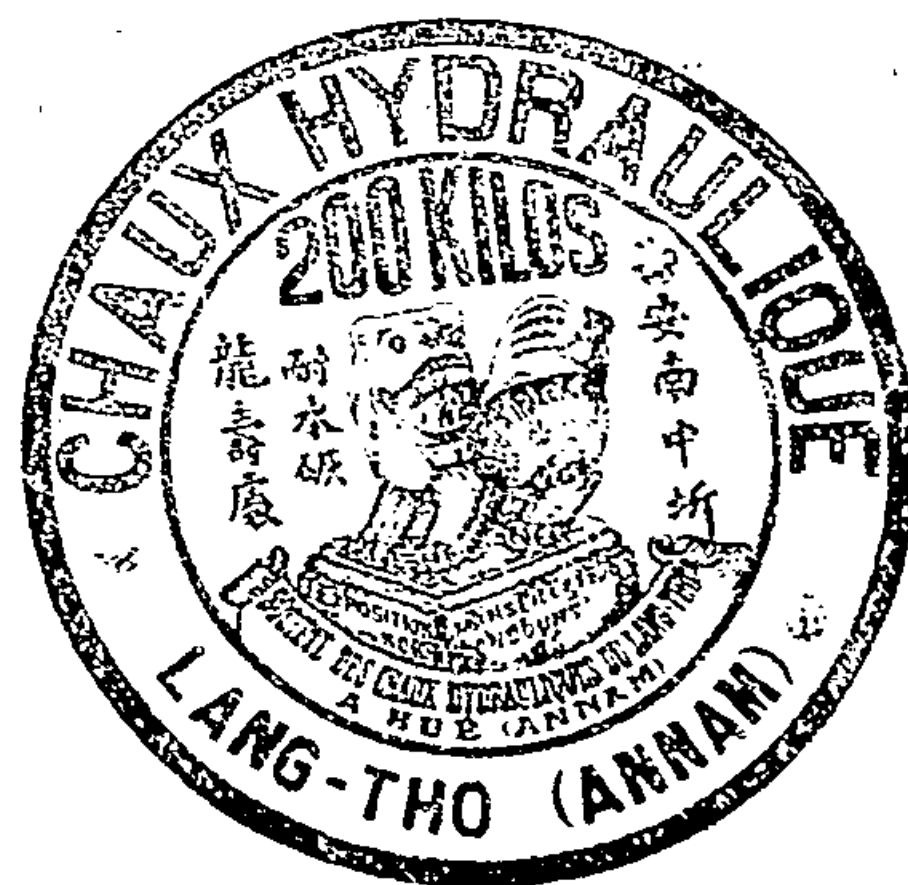


Adresse
télégraphique
CIPORTIN

S^{té} des Chaux Hydrauliques du Lang-Tho (Huê)

CHAUX HYDRAULIQUE, CARREAUX
EN CIMENT, BRIQUES, TUILES,
CERAMIQUE

Usine
au
LANG THO



Adresse
télégraphique
CHAUX-HUÊ

En vente chez les principaux commerçants de l'Indochine

AGENTS GÉNÉRAUX :

Cochinchine, Cambodge	DESCOURS & CABAUD,	Singapore &	DUPIRE BROS
Laos, Sud Annam	Saïgon	Etats Malais	
Chine du Sud	A. L. ALVES & Cie	Siam	Les Succ ^{rs} de E. C. MONOD & Cie
Chine du Nord	RACINE & Cie	Indes	HANDELS VEREENIGING
Philippines	SMITH, BELL & Cie	Néerlandaises	« ROTTERDAM »

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE GÉRANCE

De la Banque Industrielle de Chine

Etablissement Franco-Chinois

Société Anonyme

Capital entièrement versé. Frs 10.000.000 — Fonds de roulement pour la Banque Industrielle. Frs 50.000.000

PARIS — LYON — MARSEILLE — SAIGON — HAIPHONG — HANOI — PÉKIN

CHANGHAI — TIENTSIN — HANKÉOU — HONGKONG — CANTON

Comité de Direction

Président **M. M. Griolet,**
Vice-Président **Grandjean,**
Audap,
Oudot,
Cazenave,
Tai-Ming-Fou, Représentant du Gouv^t chinois.

Prés. du Conseil d'Administration de la Banque de Paris et des Pays-Bas
Prés. du Conseil de la Banque Faise de l'Afrique Equatoriale.
Dr de la Banque Nationale de Crédit.
Dr de la Banque de Paris et des Pays-Bas.
Ministre Plénipotentiaire.

Commissaire du Gouv^t Français : **M. de Celles,** Dr honoraire du Ministère des Finances.

Directeur Général : **M. Georges Carrère.**

CORRESPONDANTS dans tous les principaux centres commerciaux du monde entier.

En France } BANQUE DE PARIS & DES PAYS-BAS.
BANQUE NATIONALE DE CREDIT.
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE POUR FAVORISER LE COMMERCE.

A Londres } MIDLAND BANK LIMITED.
BANCA COMMERCIALE ITALIANA.

A New-York } IRVING BANK
BANCA COMMERCIALE

Agences en Indochine

SAIGON — HAIPHONG — HANOI

Haiphong — 25 Boulevard Paul-Bert, Hanoi — 27 Rue Paul Bert.

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE, en général.

COMPTES-COURANTS, (compte-chèque) en piastres portant intérêt à 3% l'an.

COMPTES-COURANTS EN FRANCS (reimboursables en chèques ou virements sur France, portant intérêt au taux Banque de France moins 2. 1/2 soit actuellement à 3, 1/2 % l'an.

COMPTES-SPECIAUX A VUE, dits Comptes d'Epargne convertibles en Francs ou en piastres (Renseignements sur demande).

DEPOTS A ECHEANCE FIXE, (taux et renseignements sur demande).

ESCOMPTE & RECOUVREMENTS de tout papier de commerce.

VENTE des traites, chèques ou transferts télégraphiques, lettres de crédit, sur les principales places commerciales.

TRANSMISSION & EXECUTION d'ordres de Bourse et Souscriptions sur tous les principaux marchés.

ACHAT ET VENTE monnaies étrangères.

L'Eveil Economique

ADMINISTRATION ET RÉDACTION

51, Rue Paul-Bert — Hanoï

Téléphone 119

On s'abonne sans frais dans
tous les bureaux de Poste.

DE L'INDOCHINE

BULLETIN HEBDOMADAIRE

Directeur : H. CUCHEROUSET, Rédacteur en Chef

Abonnement :

	un an	6 mois
Indochine	15 p.	8 p.
France et Colonies françaises	au cours :	
Etranger	16 p.	8 p.50
Le Numéro	30 cents	

Sommaire

Une croisière au Golfe de Siam Roland MEYER
La décadence de la cartographie française CATON
Les pages Indochinoises BARBIER
Correspondance N. BINH
Nos colis postaux
L'inondation de la province de Hung-Yên H. CUCHEROUSET

La mode
Variétés : L'Asie nouvelle. Deux personnalités.
Deux œuvres (suite et fin) M. Sylvain LEVI
Chronique des mines
Chez nos confrères
Informations diverses

Une Croisière au Golfe de Siam

En ce temps là, M. Lefèvre Pontalis, Ministre de France à Bangkok, était de passage à Phnom-Penh, rejoignant son poste par la voie nouvelle de Kampot et de Kep.

Ce grand voyageur avait tenu ses hôtes sous le charme de sa parole, car il s'était attaché, non seulement à s'instruire des choses du Cambodge, qu'il visitait rapidement, mais aussi à nous initier aux merveilles des contrées qu'il avait parcourues et notamment du Siam.

Aussi n'avait-il pas tardé à réveiller le Cambodge de la contemplation de son nombril, à lui révéler l'existence hors du Mékong et du Tonlé-Sap, de splendides régions aussi proches qu'ignorées, à nous convaincre de l'intérêt que présentaient pour le Cambodge le voisinage du Siam, l'ouverture de voies d'accès vers ce pays, l'exploration et l'utilisation des côtes et des îles du Golfe de Siam, dont il vantait les beautés naturelles encore inconnues.

Enfin, et par dessus tout, il réussit à nous imposer le grand projet conçu par lui, au cours de ses voyages, de la création, sur le littoral cambodgien du Golfe, d'un port en eau profonde, situé dans une baie admirable dont nul n'avait alors entendu prononcer le nom : la baie de Réam.

Et c'est ainsi que nous fûmes appelé à suivre M. Lefèvre Pontalis, l'inventeur du Port de Réam, dans cette croi-

sière d'exploration du Golfe de Siam, et à l'accompagner jusqu'à la frontière maritime siamo-cambodgienne de la province de Krati.

Là devait malheureusement s'arrêter notre voyage. M. Lefèvre Pontalis ne put en effet obtenir notre affectation à la Légation de France au Siam, où nous aspirions vivement à poursuivre notre carrière. Dix ans de jeunesse et de labeur enthousiaste sacrifiés au culte du pays Khmer semblaient nous donner quelques droits à cette faveur. On estima que la situation politique, encore nuageuse, exigeait notre maintien au Cambodge et nous dûmes nous dévouer trois ans encore au service de cet ingrat pays qui, en définitive, nous « remercia » de la cruelle manière que l'on sait : Après treize ans de gestation secrète, nous avions mis au monde « Saramani ».

Or, ce qui va suivre se passait en Février 1917.

C'est une des dernières matinées fraîches de la saison sèche : la brise du Grand Fleuve soulève lentement les brumes qui s'interposent devant le lever du soleil ; Février, annonciateur glorieux de l'hivernage de chaleurs, fait choir sur les « thiamkars » altérés les feuilles jaunies des banians solitaires et penche sur les nappes transparentes des fleuves à l'étiage, la dense floraison des manguiers des rives.

A Phnom-Penh, c'est le réveil serein de la ville des bosquets et des pagodes et, sous les avenues ombreuses, commence le défilé des théories de bonzes drapés d'or, allant, pieds nus sur la terre rouge, à la quête du riz quotidien.

Dans le décor édénique des jardins de Wat-Phnom, que surplombe sur sa colline touffue la pyramide séculaire de Phnom-Penh, voici que deux monstres métalliques ronflants et trépidants, surgissent au détour d'une allée, glissent et se poursuivent entre les pelouses moelleuses, foncent entre les dragons polycéphales du pont des Nagas et nous emportent vers les bords ensoleillés de la Riviéra cambodgienne.

Phnom-penh, située au cœur du royaume et au point le plus déprimé de la plaine centrale où convergent tous les fleuves, est un îlot artificiel, remblayé par le travail de l'homme, mais séparé de la moitié orientale du Cambodge par les fossés du Mékong et du Tonlé-Sap et de la moitié occidentale, par une ceinture de bas fonds et de marécages.

De ce côté, la terre ferme n'émerge des nappes lacustres qu'à cinq kilomètres à l'Ouest de la cité. Une digue unique, formidable remblai jeté par dessus la cuvette des « bèngs », relie la ville aux terres du haut pays. Cette artère vitale, véritable tronc de communication avec l'arrière-pays, se divise bientôt en branches multiples qui rayon-



FUMEZ LE "GLOBE"



nent vers toutes les provinces du Cambodge.

C'est sur cette digue que roulent maintenant au petit jour les prodigieux engins de l'industrie européenne. Dociles à leurs pilotes, nos automobiles se suivent à bonne distance, entraînant dans le vent leur panache de poussière et de fumée ; elles évitent prudemment les convois inquiets de charrettes cambodgiennes et atteignent bientôt les tertres ondulés du pays des rizières.

Ici, la route s'encadre de bouquets de bambous et de maigres broussailles, là s'ouvrent à l'infini les rizières moissonnées, asséchées en damiers herbeux où paissent de placides ruminants ; ailleurs, les stipes calcinés des palmiers à sucre hérissent la monotonie des plaines et accourent sur nous, de tous les points de l'horizon, comme des cohortes de géants.

Des villages ? Point. . . . Les Cambodgiens de l'intérieur dissimulent leurs cases isolées sous les touffes de borasus et de kapok ; nous sommes déjà loin des plantureux hameaux pressés au bord des fleuves sous les ombrages de leurs vergers !

C'est la course vers le Sud, poursuivie par le soleil qui cherche à percer les brumes du levant. Des paysans bronzés, drapés de sampots aux couleurs vives, s'arrêtent en marge de la route et s'inclinent, mains jointes, au passage des voitures mécaniques qui muissent à faire peur aux buffles eux-mêmes.

Le large torrent du Prék-Tnot est franchi sur un beau pont de ciment.

Cà et là de pauvres bourgades de paillotes alignent en bordure du chemin les demeures et les boutiques de quelques commerçants chinois, installés en avant-garde, à la découverte de marchés nouveaux. On passe outre, à 50 kilomètres à l'heure, en noyant dans un nuage de poussière la horde crierde des bambins crasseux et nus.

Antasom : point géographique où converge peu à peu la population. C'est la bifurcation de la route de Chaudoc, que nous laissons à gauche pour continuer à grande allure vers Kampot.

La piste rougeâtre contourne de loin les premiers contreforts de la chaîne occidentale et oblique au Sud-Ouest, à travers les zones désertiques du seuil de partage des eaux entre le Mékong et la mer.

La chaleur déjà grande est tempérée par la brise de suroît, accélérée par la vitesse des machines et qui apporte aux narines les plus sensibles les réconfortantes émanations de l'Océan.

Désormais, la chaussée n'est plus encombrée de charrettes ni de piétons ; la campagne sauvage, couvertes de tristes

forêts clairières où fume par endroits l'incendie latent, vibre au chant des cigales ivres de soleil et de solitude. Les cîmes boisées des Phnoms insalubres et les pitons ravinés des massifs calcaires dressent bientôt, de chaque côté de la tranchée, leurs redoutables éperons, qui dévalent en pentes raides jusqu'aux revers du chemin.

Deux éléphants domestiques surmontés de leurs hautes cages, reniflent de leur trompe au passage, les vapeurs d'essence des automobiles et leurs paupières mobiles, hérissées de longs cils raides, s'offusquent de la poussière qui les fouette.

Sous les ramures plus sombres des géants de la jungle, l'ombre se fait plus mystérieuse, les taillis désolés s'embrasent par instants des rouges lueurs des incendies ; nos voitures fuient entre des forêts brûlantes où les feux, crépitant dans les lointains des sous bois, évoquent les campements de quelque tribu sauvage, très loin de la civilisation.

Voici le défilé des Portes et déjà la route, qui descend vers Kampot, démasque au loin le profil des montagnes de l'Eléphant, hautes de 1.000 mètres, dont le versant opposé tombe à pic sur le Golfe de Siam.

C'est la sortie de la forêt épaisse et le retour aux terres basses des rizières piquetées de palmiers à sucre.

Au pied de la chaîne imposante du Phnom Kamthiay, voilà Kampot, la Nîce cambodgienne, sa rivière bordée de palétuviers, où monte la marée quotidienne ramenant les flottilles de pêcheurs, son marché au poisson implanté en pleine eau vive, ses quais ombragés de filaos, ses constructions élégantes, sa résidence monumentale dressée face aux embruns salins de la mer.

Très loin, au-delà des brousses du delta de Treikas, se dessinent dans le ciel lumineux, les pitons de Phnom-Dong, situés à l'embouchure de la riviè-

re et, au-delà, en plein golfe, les montagnes bleutées de l'île de Phu-Quôc.

La route vire au Sud-Est sans avoir atteint la côte que nous allons longer à distance. Nous traversons une fertile campagne de rizières et de poivrières, peuplée d'autant de Chinois de Hainan que de Cambodgiens. Enfin, nous contourrons un promontoir boisé et arrivons à Kep, la plage aimable, le port d'escale où nous attend à quelques encablures, le joli yacht « l'Espadon ».

Le boulevard du bord de mer court sous les palmes des cocotiers, au long de plages étroites, ou bien serpente en corniche au flanc des caps verdoyants où apparaissent les premières villas de la station balnéaire, découverte et créée en 1908 par le colon Dupuy.

Au large, le Golfe dresse son horizon d'un bleu intense parsemé d'îles drapées dans une flore d'Insulinde et sous un ciel d'Attique, indemne des perturbations atmosphériques propres au versant indochinois des mers de Chine ;

Kep est un coin du Golfe où règne en tous les temps ;

L'immuable splendeur d'un éternel printemps

La nuit a bercé d'une houle insensible la marche prudente de « l'Espadon ». Un clair de lune voilé noyait dans une clarté diaphane les lignes de crête des montages côtières ou insulaires qui encadrent cette Méditerranée en miniature et semblent rétrécir encore ses riantes proportions. Rien ne rappelle ici les après décors et les brutales surprises des côtes d'Annam où règnent en maîtres les typhons. Sur ce versant occidental de la péninsule, nous retrouvons le ciel et la végétation de Malaisie et, comme dans le détroit de Malacca, mille îles d'émeraude vont s'offrir à notre vue au long d'un littoral inexploré.

Nous jetons l'ancre à l'aube dans la rade de Cai-Dua, cachée derrière un archipel de paysage japonais, à l'extrême

ENTREPRENEURS, MINEURS,

ATTENTION!!

A L'USURE DE VOTRE OUTILLAGE
DEMANDEZ LES OUTILS

S.A.C.M.

TOUT

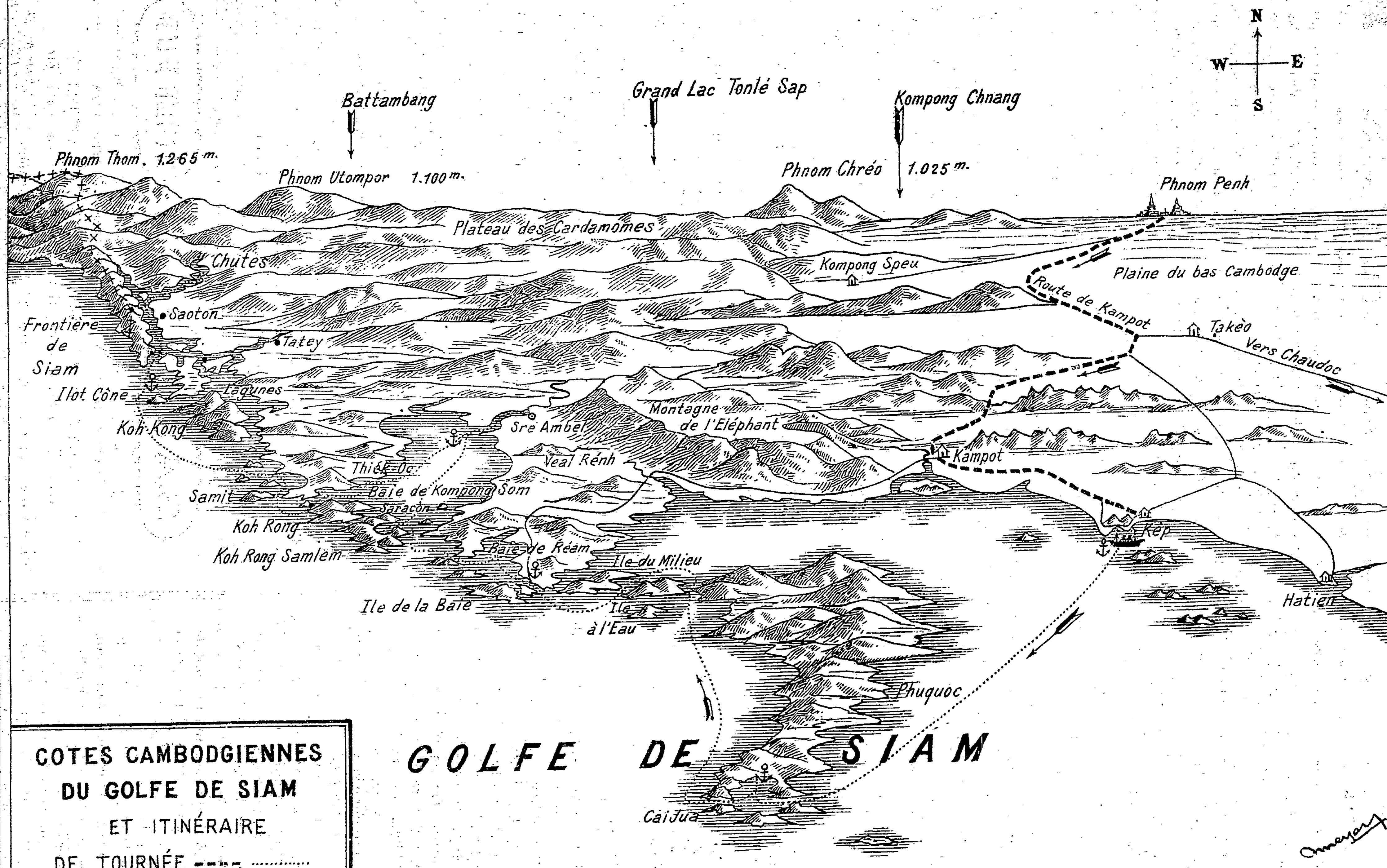
ACIER PUR

Que vous pourrez forger jusqu'à usure totale,
Gros stocks — Expédition à lettre vue

PLANS, DEVIS pour toutes INSTALLATIONS

Usines, Force Motrice, Rizeries, Matériel Agricole etc.

Société Anonyme de Constructions Mécaniques à Huiphong } Téléphone No 88
Adresse Tél. Cabestan



COTES CAMBODGIENNES
DU GOLFE DE SIAM
ET ITINÉRAIRE
DE TOURNÉE - - - - -

GOLFE DE SIAM

Ameyan



FUMEZ LE "GLOBE"



pointe méridionale de l'île de Phu-quôc.

L'eau verte et transparente de la baie laisse scruter, au-dessous du navire, le fond marin tout tapissé d'une efflorescence de coraux et de madrépores.

D'un cap à l'autre, la rade s'incurve en une plage lumineuse où nous abordons en canot pour visiter la station.

Cai-Dua est le siège des plantations de la société d'exploitation de Phu-quôc. M Jourdan, directeur de la concession, nous fait l'historique de ses dix ans d'efforts et nous montre avec un juste orgueil ses 75.000 hévéas, ses 30.000 cocotiers, ses 10.000 aréquiers, couvrant ensemble plus de mille hectares.

Ce colon énergique a dû importer de la main-d'œuvre javanaise et faire venir du Cambodge un troupeau de bœufs.

L'île, peu habitée, ne compte qu'un petit poste administratif à Duong Dong, à 12 kilomètres au Nord. Les fauves sont inconnus, mais les cervidés pullulent et dévastent les jeunes arbres.

Nous montons au cap Ouest où M. Jourdan a installé un feu fixe pour faciliter l'escale à Cai-Dua des vapeurs de la ligne de Bangkok.

Du haut de cet observatoire, la mer moutonnante de ses plantations apparaît, couvrant le Sud de l'île, d'une côte à l'autre, jusqu'aux grèves éblouissantes où déferlent les vagues bleues en écume laiteuse, sous les premiers arceaux de la jungle.

Nous passons la nuit sur rade et assistons à un coup de filet miraculeux, opéré au clair de lune par les coolies de la concession, qui ramènent sur la plage argentée un peuple frétilant des plus beaux spécimens de la faune pélagique.

Nous prenons congé de M. Jourdan et quittons Cai-Dua le lendemain pour longer Phu-Quôc à l'Ouest, contourner les îles à l'Eau et du Milieu et mouiller le soir même dans la fameuse baie de Réam.

L'illusion nous transporte dans le chenal de Singapour; la coque noire et finement galbée de l'Espadon, coiffée de sa superstructure blanche, se mire pour la première fois dans ces eaux limpides et profondes. Des îles de velours vert, richement drapées, glissent sur le fond des collines côtières et démasquent un étroit goulet aboutissant, comme à port Dayot, à une grande rade fermée par un rideau d'îles.

Du côté de la terre ferme, le fond de la rade, comme tant de baies et d'îles reconnues en cours de route sur ce Golfe enchanteur, présente une plage vierge de toute empreinte humaine et bordée d'une frange vaporeuse de pâles filaos.

L'Espadon mouille dans ce lac intérieur au moment où, sur les archipels de jade qui marquent la mer, le disque

rubescent du soleil couchant tombe dans un éclaboussement violet et pourpre qui embrase tout l'Occident.

Sur le pont, dans la fraîcheur vespérale, M. Lefèvre Pontalis, fier de sa démonstration géographique, nous explique la configuration des lieux et les conséquences de sa découverte pour l'avenir économique du Cambodge.

La baie de Réam est située à cent kilomètres au Sud-Ouest de Kampot, à l'extrémité de la fertile et massive presqu'île de Véal Renh, dans une échancrure demi-circulaire protégée des vents de suroît par un chapelet d'îlots. Elle comporte des fonds de 7 à 10 mètres, voisins du rivage et peut donner abri, en toutes saisons, à cinq ou six navires de fort tonnage.

Cette baie, pourvue de plusieurs issues, s'avance en pleine mer au devant des lignes commerciales du Golfe de Siam et semble pouvoir jouer sur la côte du Cambodge un rôle de rade d'escale comparable à celui que remplit en France la rade de Cherbourg, qui s'avance au-devant des lignes transatlantiques et bénéficie des rapides escales de nombreux paquebots étrangers.

Réam est l'avant port de Kampot, trop envasé, à l'écart des routes maritimes, au fond de son golfe et de sa rivière barrée. Réam est placé à l'angle saillant des côtes cambodgiennes et à mi-distance des frontières de Cochinchine et du Siam. Il constitue la seule porte ouverte par la nature sur les 250 kilomètres du front de mer du Cambodge.

Ne semble-t-il pas naturel de faire aboutir en ce point le terminus de la route de Phnom-Penh à Kampot, afin de mettre Réam à 250 kilomètres de Phnom-Penh, à 480 kilomètres de Saïgon, ce qui permettrait au courrier postal de Saïgon de s'embarquer à Réam à destination de Bangkok où il arriverait en 40 heures au lieu de 4 jours par la voie de mer ?

De plus, Réam deviendrait le port d'exportation des produits du sol et du sous-sol de tout l'arrière-pays maritime encore incomplètement exploré et la porte d'entrée de la main-d'œuvre et du matériel nécessaires à l'exploitation des richesses forestières, agricoles et minières de ce littoral.

Ces belles prévisions, retenues par le Service des Travaux Publics du Cambodge, ont été, depuis lors, partiellement réalisées.

Le lendemain matin, avant de quitter Réam, M. Lefèvre Pontalis voulut nous conduire à terre, en un point curieux précédemment exploré par lui. La vedette à pétrole franchit aisément la barre et pénétra dans une rivière qui débouchait sur la grève de sable du fond de la baie. Les filaos du bord firent pla-

ce à une végétation vivace de palétuviers plongeant leurs racines monstrueuses dans une eau noirâtre à reflets de rouille, eau saumâtre où croupissaient les débris végétaux et organiques accumulés depuis des siècles dans ces jungles noyées.

Les méandres de l'arroyo découvriraient, en se déployant des perspectives de forêts silencieuses qu'animait seulement par instants le cri ou l'envol d'un oiseau aquatique; sur le chenal qui se resserrait insensiblement, planait la menace de montagnes inconnues, surchargées de forêts désertes.

Bientôt, à défaut de rives de terre ferme, les bancs de vase putride où s'enchevêtraient les palétuviers se rapprochèrent encore et les rameaux des arbres s'enlacèrent en voûte épaisse au-dessus de nos têtes. La vedette toucha le fond visqueux et stoppa. Une chaleur d'étuve régnait sous ce tunnel de verdure et nous aurions pu nous croire dans un marigot de la Guyane ou dans les sêlvas de l'Amazonie.

Les matelots se mirent à l'eau jusqu'aux genoux et nous portèrent à l'extrémité du ruisseau où nous retrouvâmes la terre ferme et la belle forêt. Un sentier serpentait sous les arbres, entre des fougères arborescentes; il nous conduisit fort loin, jusqu'à la lisière de ces bois qui masquaient complètement l'arrière-pays.

Enfin, la lumière et le grand air reparurent entre les derniers arbustes, une immense plaine de rizières superbes et de riches villages s'ouvrit devant nous jusqu'au lointain arrière-plan de la chaîne de l'Eléphant, et M. Lefèvre Pontalis, nous découvrant d'un geste triomphant ces campagnes plantureuses et peuplées, à peine connues du reste du Cambodge, nous dit : « Voilà Véal Renh, le grenier du littoral cambodgien ! ».

Un appétit redoutable nous pressait de regagner l'Espadon. Notre équipage avait, à sa façon, exploré les ressources de la baie de Réam : poissons, crustacés et mollusques encombraient le pont aux abords des cuisines. Le menu fut enlevé d'assaut par des convives affamés : huitres, moules, palourdes crues et cuites, pour commencer; bouillabaisse super-provençale, pour continuer; poisson froid, poisson frit, poisson grillé, poisson au beurre, sardines, mulets, rougets, maquereaux, raies, poissons anonymes, de couleurs, de formes et de dimensions invraisemblables, nous retinrent à table alors que déjà s'estompait en poupe la pointe de Réam et qu'en proue s'ouvrait, calme et unie comme une plaque de cuivre sous le soleil d'or, l'immense baie de Kompong-Som.

Rassasiés des trésors comestibles du Golfe, mais non blasés de ses beautés naturelles, nous avons vu du haut de la passerelle monter sur l'horizon l'île mystérieuse, Saraven, le volcan sous-marin englouti depuis des siècles et dont le cratère gigantesque, formé d'un croissant de collines, ouvrait sa brèche menaçante devant nous.

Retenant son souffle et les pulsations ralenties de son hélice, l'Espadon se hasarda entre deux murailles rocheuses; la machine stoppa, le yacht courut sur son erre, franchit la passe et glissa aussitôt sur un lac limpide, cratère éteint, miroir circulaire d'une transparence smaragdine, où se reflétait, la cime en bas, un cirque de sombres collines dans leur végétation luxuriante.

Sous la lizière des bois, près d'une grève de galets où filtrait une source claire, une troupe de singes regardait curieusement le navire. Un silence accablant pesait sur cette île déserte, silence relatif, fait des mille voix de la sylve et de la faune invisible qu'elle abrite, mais où manquait toute rumeur calculée, qui eût décelé la présence de l'homme.

« En avant, doucement » a commandé la passerelle; le bateau, furtivement, vire à babord et se hâte vers la passe, avant qu'un cataclysme ne l'emprisonne à jamais dans ce cratère; enfin nous sommes libres et la brise du large emplit à nouveau nos poumons.

Au crépuscule, l'Espadon jette l'ancre au fond de la baie de Kompong-Som, en vue de la rivière de Sré-Ambell. Le jour mourant fonde les horizons marins et célestes dans une buée d'opale, qui s'assombrit graduellement dans la nuit.

Dans la matinée, deux heures de vedette nous ont suffi pour remonter l'estuaire de la rivière, jusqu'au poste de Sré-Ambell.

Les palétuviers et les palmiers d'eau de la côte bordent cette belle voie fluviale jusqu'aux premières ondulations de la terre ferme.

Sré-Ambell nous révèle un gros centre sino-cambodgien de 3.000 habitants, relié par jonques aux principaux marchés des mers du Sud.

On devine un arrière-pays riche en paddy, en bois et peut-être aussi en pétrole et en houille. Malheureusement les communications terrestres manquent. La piste vers Kampot, longue de 120 kilomètres, chevauche les cent torrents descendus de la chaîne de l'Eléphant et constitue une route bien précaire. Tout l'hinterland est bloqué par des murailles montagneuses inexplorées. Cependant, dans ces barrières naturelles, une trouée peu connue existe entre le Phnom-Kamchay et les Phnom-Krévanh et permettrait de relier par une route directe de 160 kilomètres seulement, Sré-Ambell à Phnom-Penh : C'est la Porte du Diamant Noir (Thvéa Petch

Nil), qui débouche dans le Sud-Ouest de Kompong-Speu.

Nous quittons Sré-Ambell pour l'Extrême-Ouest. Aucune voie de pénétration n'existe encore vers les lointains confins de Koh-Kong et de Kratt et nous voguons désormais vers l'inconnu.

Notre incursion dans la baie de Kompong-Som et dans l'estuaire de Sré-Ambell nous a entraînés dans la plus profonde échancrure des côtes indochinoises, à 120 kilomètres du front de mer. Mais les faibles profondeurs de ces parages en interdisent l'accès au grand commerce maritime; c'est ce qui met en relief la valeur exceptionnelle du port de Réam.

A plusieurs reprises, la coque de l'Espadon talonne sur le fond de sable en cherchant l'issue du Golfe. On nous signale, par tribord, une anse où mouille une flotille entière de jonques de pêche. C'est Thiek-Ô, centre ignoré hier encore de l'autorité provinciale, créé en quelques mois et qui groupe déjà plusieurs milliers de pêcheurs chinois, siamois et cambodgiens. Thiek-Ô est la Terre-Neuve de cette côte poissonneuse.

Un miracle des lois économiques a fait surgir, sur cette grève naguère désertée, des appontements de bois, des hangars de manutention, des séchoirs et des huileries où se traitent mensuellement des centaines de tonnes de poisson. Le soir, après le travail, la population interlope de cette ville nouvelle se livre avec frénésie au jeu, au vol et aux rixes, à l'abri de tout contrôle administratif.

Nous sortons de la baie, retrouvons le large et doublons la pointe Samit, fouettée par les vents de la mousson pluvieuse, cap herbeux et solitaire où blanchit encore la tombe d'un douanier français.

Cette fois, c'est la pleine mer. Vers Singapour et vers Bangkok, la route est libre de tous obstacles; la ligne fulgurante de l'horizon marin scintille nette sur le ciel mat.

Sur tribord, la côte cambodgienne que nous longeons à distance, a dressé au-dessus des basses plaines littorales une puissante vigie : la sombre masse montagneuse de l'île de Koh-Kong, culminant à plus de 600 mètres d'altitude au-dessus du Golfe.

La frontière n'est plus très lointaine et le soleil décline rapidement. Un instant, dans le rayonnement vert et mauve qu'il projette de l'occident, se profilent au nord, en ligne de file, les silhouettes estompées d'une monstrueuse flotte fantôme : ce sont les premières grandes îles siamoises de la province de Kratt.

L'Espadon vient au plus près de la côte et mouille en vue de l'îlot Cone, poste de douane frontière, monticule boisé, rattaché à la terre ferme par une langue de sable, et qui évoque le séjour légendaire de Robinson Crusoë.

Le lendemain, dernier jour de notre croisière, a été consacré à une reconnaissance des curieuses voies fluviales de pénétration dans l'arrière-pays de Koh-Kong.

Tout l'hinterland, masqué par le bourrelet côtier et par l'île qui donne son nom à la province, est formé d'un réseau de lagunes et d'arroyos comparable à celui de la basse Cochinchine, entre Saïgon, Baria et le Cap-Saint-Jacques.

Les plages de sable fin bordées de filaos, l'arbre favori des plages du Golfe, y alternent avec d'anciennes plantations de cocotiers abandonnées et des bancs de vase.

Ce réseau, navigable pour de petites embarcations, s'étend en éventail jusqu'au pied des contreforts de la chaîne des Cardamomes.

C'est l'embouchure la plus profonde, la plus proche des montagnes frontalières, hautes de 1.000 à 1.300 mètres qui a été choisie comme zone d'habitat par les Chinois, Siamois et Annamites, venus exploiter les inépuisables pêcheries de la côte.

Cet estuaire remarquable est dénommé rivière de Snan-Krabau, du nom de la bourgade de pêcheurs fondée à son embouchure.

Le centre administratif a été installé à cinq kilomètres en amont, au village de Saoton, emplacement sablonneux et sain, balayé régulièrement par les vents du large. Une petite chaloupe administrative va nous conduire plus loin encore, aux premières chutes du Stung-Russey, à 25 kilomètres dans l'intérieur des terres.

Cette voie navigable du fleuve de Snan-Krabau constitue réellement une des curiosités du Cambodge.

Les plaines de sable et de vase qui bordent l'embouchure font très vite place aux premiers contreforts des montagnes, dont le cirque imposant surplombe le paysage et semble fermer toute issue.

Nous dépassons les confluent de torrents à sec et pénétrons dans l'étranglement des monts rocheux, drapés du velours épais des jungles malaises.

Dans ce couloir surchauffé, pas un souffle de brise marine n'accède. Le fleuve salé, calme et limpide, déroule à notre approche les sinuosités de son lit, déploie à chaque méandre des perspectives de crêtes boisées, des arrière-plans de montagnes nouvelles, toujours plus hautes, les plus belles du Cambodge à coup sûr. Le stridulement des cigales sous les frondaisons touffues, anime seul le décor mouvant des rives.

Sur les croupes dominantes, voici quelques arpents de brousse défrichée, des « rais » de nomades, calcinés et délaissés après une ou deux récoltes, et déjà la végétation reprend le dessus et repart à travers les cendres.

Le thalweg, toujours profond, se resserre entre de hautes falaises de grès ; les puissantes assises des montagnes, véritables quais naturels, soubassements de citadelles de titans ensevelies sous la verdure, plongent de part et d'autre, dans les eaux saumâtres et, de leurs éboulis chaotiques jaillit la sylve souveraine, indifférente aux antiques convulsions du sol. C'est un canyon perdu dans les solitudes de Californie, un fjord norvégien transporté sous le climat de l'Insulinde, le Rhin dans sa trouée de la Loreley, en plein Cambodge, sous un ciel éblouissant !

Voici les chutes : la barrière opposée par les génies des « Phnoms » à notre exploration audacieuse en pleine chaîne des Cardamomes. Nous sommes à 30

kilomètres de la mer, prisonniers d'une gorge étroite encombrée de roches énormes.

Un barrage de pierres plates ferme le lit du torrent à sec. Quelques murmures discrets révèlent seulement, sous les dalles moussues, la survivance, en pleine saison sèche, d'un filet d'eau claire descendu de cascade en cascade, des cimes des monts de Pursat.

De retour au mouillage de l'îlot Cone avant le soir, nous trouvons sur rade une svelte chaloupe, tout de gris peinte, envoyée gracieusement par le Gouvernement Royal du Siam pour ramener à Bangkok le Ministre de France. C'est le « Prah-Yôm » (Roi des Enfers), commandé par un officier danois et dont l'équipage siamois, en grande tenue,

veste bleue et col marin, s'aligne militairement le long du bastingage.

Notre croisière a pris fin. Nous remercions avec émotion M. Lefèvre Pontalis de ses précieux enseignements et lui souhaitons heureux voyage, sans nous, au-delà de nos frontières. La nuit tombe, les feux des chaloupes s'allument et virent sur place ; l'Espadon met le cap sur Samit ; le Prah-Yôm vogue vers la capitale siamoise, vers la « Din Thai » la « terre libre » où, peut-être, les hommes de cœur sont plus libres qu'ailleurs de penser, de parler, d'écrire.... ?

Ah ! Pourquoi n'avoir pas dit adieu au Cambodge ce soir là ?

Roland MEYER

La décadence de la cartographie française

C'est de la métropole qu'il s'agit, non pas de la colonie. Notre service géographique est au-dessus de tous éloges. L'œuvre qu'il a accomplie est, avec une éclipse de quelques années pendant la guerre, absolument remarquable, surtout l'œuvre accomplie pendant les trois dernières années. Il y a eu des erreurs, sans doute, mais extraordinairement peu, si l'on considère l'énorme somme de travail fournie avec un personnel et des crédits qui ne sont pas le tiers de ce qu'ils devraient être.

Voilà un service qui rend. La colonie gagnerait à ce que, pour augmenter les moyens d'action de ce service modèle, on supprimât deux ou trois services de pure fantaisie ou d'un rendement absolument nul.

Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet. C'est à nos cartographes de la métropole que nous en voulons. Il semble que réellement un certain nombre d'entre eux ont perdu la notion du travail bien fait et surtout de l'exactitude, qui est la première qualité d'un travail scientifique ; surtout il semble que beaucoup de gens, qui ont fait de bon travail autrefois, revendiquent le droit non seulement de se reposer sur leurs lauriers, ce qui serait légitime, mais de recevoir de nouveaux lauriers sans rien faire pour cela, ce qui est excessif.

Nous ne parlerons pas ici de certains atlas, nous nous proposons d'en éreinter un de belle manière. Il s'agit de l'Atlas Universel Guilers que nos lecteurs feront bien, provisoirement, de s'abstenir d'acheter, si c'est d'avoir une bonne carte d'Indochine qu'ils ont envie.

Aujourd'hui c'est, hélas, la carte de la Mission Pavie, édition de 1922, que nous nous proposons de mettre à l'index.

La Carte de la Mission Pavie ! ? !

Eh oui ! la Carte de la Mission Pavie ; celle qui fut revue et complétée — ou soi-disant — par M. le Colonel Friquignon.

Parfaitement ! M. le Colonel Friquignon.

Et nous dirons à nos lecteurs :

Ne vous laissez pas tromper par ces mots : revue et complétée en 1921 par le Colonel Friquignon. L'édition de 1922 de la Carte au 2.000.000 de la Mission Pavie, n'est nullement mise au point, ne l'achetez pas.

Nous n'allons pas en faire la critique complète ; une quarantaine d'exemples bien ty-

piques nous suffiront.

Tonkin. — Pour l'ensemble de la carte routes, pistes, sentiers sont uniformément marqués d'un même trait rouge. Aucune indication des routes carrossables ou automobiles et la Route Mandarine en Indochine française a la même importance que le sentier chinois de Pou Eul à Xiêng-Tong (Birmanie). Bien mieux, ces traits rouges sont marqués au petit bonheur.

1) La route de Phutho à Tuyen-Quang n'est pas marquée entre Phutho et Phu-Doan.

2) Phutho, chef-lieu de province, est inexistant.

3) Chapa est inexistant ; aucune route n'est indiquée entre O Qui-Ho (le village indigène près de Chapa) et Laokay ; pas même un sentier.

4) Un chemin est bien indiqué entre Tuyen-Quang et Hagiang, mais entre Ben Muc et Vinh-Thuy on le fait passer par la rive gauche de la rivière Claire.

5) Pas de trait rouge là où est en réalité la route de Chiêm-Hoa ; un sentier est indiqué par la rive gauche du Song Cam. Le chemin de fer minier de Cho-Diên n'est pas indiqué.

6) La grand' route coloniale de Hanoi à Bac-Kan est marquée par l'uniforme petit trait rouge en suivant la rive gauche du Sông Cầu : décidément le dessinateur devait être gaucher.

7) Le Tam-Dao inexistant, mon pauvre Farréras ! Et, ipso facto, la fameuse route du Tam-Dao.

8) Un chemin est marqué de Phu-Lang-Thuong à Langson mais, bien entendu, 10 à 15 km. à l'est de la voie ferrée au lieu de la suivre à l'ouest.

9) Pas le moindre chemin de Cao-Bang à Nguyen-Binh.

10) Mines de Tin-Tuc inexistantes.

11) Chemin de fer de Dong-Dang à Nam-Cham inexistant.

12) Pas le moindre sentier entre Cao-Bang Quang-Uyen et Trung-Khanh-Phu.

13) Pas l'ombre de sentier entre Phu-Lang-Thuong ou Bac-Ninh et Sept Pagodes, entre Sept Pagodes et Dong-Triêu, Dong-Triêu et Haiphong.

14) Pas l'ombre de chemin dans l'est de la province de Nam-Dinh, entre Nam-Dinh, Lacquan (non marqué) et Van-Ly (non marqué).

15) Pas l'ombre de chemin entre Ninh-Binh et Phat-Diêm.

16) Hadông est dénommé, comme autrefois, Cáu-Do.

17) Pas l'ombre de route entre Hanoi et Vinh-Yên.

Annam. — 1) Pas de chemin entre Thanh-Hoa et Phong-Y (inexistant).

2) Pas de chemin entre Thanh-Hoa, Phutho et Baithuong.

3) Pas de chemin entre Do-Luong et Cua Rao (pauvre M. Sestier !)

4) La route de Vinh à Napé suit, comme par hasard par la rive gauche du Ngan-Sau et du Ngan-Pho, au lieu de la rive droite, ignore Voibo, passe par le Col de Hop-Ham (1200 m d'altitude) au lieu de celui de Keo-Neua (725 m.) : or en 1920 ce nouveau tracé était adopté depuis au moins quatre ans.

5) Minh-Cam est marqué 30 Km. trop au nord.

6) Un énorme estuaire est indiqué à Roon, coupant la route, alors qu'il y a, depuis au moins 8 ans, un pont de 210 m. sur cette petite rivière.

7) La grand' route de déblocage du Laos, par Lao-Bao, est indiquée comme passant vingt kilomètres plus au nord par un tout autre tracé, et pas le moindre sentier entre Cam-Lo et Lao-Bao, bien que dès 1920 la route fut non seulement arrêtée quand à son tracé mais depuis longtemps en construction.

8) La route mandarine, au col des Nuages, (lequel d'ailleurs n'est pas indiqué) suit la voie ferrée à l'est, alors qu'en fait elle passe à l'ouest.

9) La route mandarine est indiquée par le vieux tracé, d'avant 1917.

10) La route de Binh-Dinh à An Khê n'est pas marquée du tout.

11) Kontum est marqué Xon-Tum.

12) De Phanrang à Nhatrang le chemin de fer, ouvert cependant bien avant la guerre, est indiqué en projet.

13) Dalat, marqué dans les plus petits

Grands Magasins Réunis : Rayons nouveautés dames et hommes