

LA ROUTE MANDARINE route Coloniale n° 1 (transindochinoise)

Phanrang
(*L'Avenir du Tonkin*, 26 janvier 1907)

On nous écrit :

La route Mandarine, qui constitue dans bien des provinces de l'Annam la seule voie de communication praticable, présente sur divers points de son long parcours bien des défectuosités.

La partie de la route Mandarine de Nhatrang à Phanrang est actuellement dans un état de délabrement déplorable.

Cette route était en très bon état, il y a 6 ou 8 ans, puisqu'à cette époque, des automobiles pouvaient y circuler ; elle est en ce moment impraticable, même pour les plus légères voitures. Sur les trois quarts du trajet, il n'existe, pour ainsi dire, plus de ponts. Du côté de Nhatrang, la route est assez bien entretenue jusqu'aux environs de la concession du docteur Yersin, mais à partir de là, elle est totalement abandonnée à la brousse.

Du côté de Phanrang, le résident de la province a bien entrepris de la remettre en bon état, ce fonctionnaire ne néglige aucun effort pour cela. Espérons que, contrairement à ce qui se passe en Annam de tous temps, il sera fait là du travail bon et durable.

Malheureusement, l'insuffisance des crédits contrariera la bonne volonté de notre chef de province.

Il faudra, faute d'argent, attendre des années et des années avant la réfection complète de cette route.

Il serait vivement à désirer que les crédits alloués pour cet objet soient augmentés de telle façon qu'on puisse la terminer dans le plus court délai.

Tout le monde y gagnerait, car c'est un spectacle lamentable que de voir avec quelle difficulté circulent les gens et les bêtes sur ce qu'il est convenu d'appeler le Chemin du Roi.

Nous appelons avec confiance sur ce point l'attention de l'autorité supérieure.

HANOÏ-SAÏGON EN 7 JOURS (1918)

De Hanoï à Saïgon par la route Mandarine
par H. CUCHEROUSSET
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 19 mai 1918)

J'ai donné, il y a six semaines ¹, un assez long récit du voyage que je venais d'accomplir par la côte et bien des lecteurs trouveront exagéré que je le reprenne à nouveau. Cependant, c'est sur la demande de plusieurs abonnés, qui se proposent de faire eux-mêmes ce voyage, que je procède à cette seconde édition, où je m'efforcerai d'apporter des éléments nouveaux et surtout certaines précisions pour les automobilistes.

Du voyage de Hanoï à Vinh, rien à dire. Je l'ai fait en chemin de fer, ce que je conseillerai à ceux qui ne voyagent pas avec leur propre automobile. La route est en effet fatigante, avec une vingtaine de kilomètres très mauvais. Dans le train, au contraire, on peut faire une provision de sommeil. Je regrette toutefois d'avoir à dire que le buffet de Thanh-hoa*, pour lequel le train s'arrête 45 minutes à midi, pourrait être meilleur. M. Fortin aurait avantage à changer de cuisinier.

Évidemment, il vaudrait mieux supprimer ce long arrêt et atteler au train un wagon cuisine, comme celui du train de Saïgon à Phanrang. On arriverait ainsi à Vinh à 16 heures. Ceci permettrait au service public automobile de gagner de bonne heure Hatinh, où, en partant de Vinh à 17 heures, on arriverait à 19 heures, heure raisonnable pour dîner. Quand aux voyageurs plus pressés, voyageant avec leur auto ou une auto spéciale louée, ils pourraient, l'auto les éveillant à l'arrivée du train, arriver vers 19 heures 30 ou 20 heures à 60 kilomètres au-delà de Hatinh, à l'ancienne concession Deschwanden, aujourd'hui concession Rauzy et Ville. Il y a là une grande maison d'habitation en bon état avec dépendances où il serait facile de faire un garage. — Les propriétaires actuels seraient peut-être heureux de céder partie de cette habitation à un syndicat d'initiative pour y organiser des chambres de passagers avec garage.

En partant de cette halte, le lendemain matin, à 5 heures 1/2, on arriverait facilement, avec une automobile tant soit peu rapide, avant 4 heures du soir à Huê.

Je n'ai pas fait cela, ou plutôt nous ne l'avons pas fait, car nous étions deux, pour trois raisons. — 1^{re} raison. Le train arrive actuellement à Vinh à 16 h. 50 et non à 16 h. ; — 2^e raison. Notre automobile était une Ford toute neuve, donc ne pouvant pas donner de la vitesse.

On sait, en effet, que ces machines ont besoin de rouler un millier de kilomètres pour marcher sans s'échauffer. Au début, au contraire, elles absorbent tant d'eau qu'il faut tous les 3/4 d'heure s'arrêter pour remplir le radiateur ; cela réduit sa vitesse moyenne en bonne route, à 35 kilomètres à l'heure. — 3^e raison : Il y a un hôtel à Hatinh, tandis que je crois bien que la maison de la concession n'est même plus habitée.

Donc, ayant cueilli à Vinh mon compagnon de route, M. Conant ², de la Standard Oil Co, qui était venu en automobile à petites étapes de Haïphong à Benthuy, nous sommes partis à 6 h. du soir pour arriver sans encombre deux heures plus tard à Hatinh.

Rien à dire sur ces 50 kilomètres. Toutefois, le bac de Benthuy est un de mes « Delenda Carthago est ». Quand j'aurais cent fois, pour cent choses différentes, à parler de Benthuy, que je répéterais 100 fois : « Il faut à Benthuy un bac à vapeur »

¹ Numéro hors ligne.

² Conant : citoyen américain.

L'hôtel chinois de Hatinh* ne vaut certes pas l'excellent hôtel de M. Guichard à Vinh*, Pourtant, à condition de commander la veille le repas, on y mange bien et les chambres sont convenables.

Je n'ai rien à dire, que je n'aie dit dans mon précédent récit, des 240 kilomètres de Hatinh à Dongha. Une recommandation au départ. Si vous voulez un café chaud le matin, rappelez-vous qu'il faut, pour faire bouillir 1/2 litre d'eau et préparer deux tasses de café, une heure de travail de trois Chinois.

Mieux vaut le faire préparer la veille au soir et le garder pour la nuit dans une bouteille thermos. Faute d'avoir fait cela, nous n'avons pu partir qu'à 6 heures au lieu de 5. Or, en voyage, il faut toujours gagner du temps au départ.

La route est excellente tout le long et une automobile rapide pourrait marcher à une bonne moyenne de 45 à l'heure. Avec les deux heures que font perdre les trois bacs, on arriverait, en partant de Hatinh à 5 heures, vers midi et demi à Dongha.

La perte de temps aux bacs n'en serait pas une si l'on en profitait pour manger ; le casse croûte au bac de Quangkhê, le déjeuner une heure plus loin, au bac de Donghoi.

Ces deux bacs en effet sont très longs et, là aussi, avec l'accroissement rapide de la circulation automobile, un bac à vapeur, tout au moins un fort canot automobile remorquant le bac, sera bientôt nécessaire. Ce sera une nécessité absolue le jour où la poste emploiera là des camions automobiles du modèle qu'elle a adopté pour le Sud-Annam.

Pour nous, n'ayant pu marcher vite, car notre auto, toute neuve, chauffait trop et avait eu beaucoup de peine à gravir le col de la Porte d'Annam, nous sommes arrivés à 10 h. 1/2 à Donghoi et nous nous sommes installés pour déjeuner à la maison des passagers*. De cette maison, j'ai fait grand éloge dans mon précédent récit. Je le maintiens. Pourtant, ça a été une déception ; au lieu d'un vieux caï parlant bien français et débrouillard, qui nous aurait préparé un bon repas, de tomber sur un milicien aussi bête que possible, tout frais sorti de son village, et tout au plus capable de faire bouillir un peu d'eau.

Repartis vers midi 45, à 1 heure, nous arrivions au bac de Donghoi. Le bac était de l'autre côté, hors de la portée de la voix et les hurlements des coolies de notre rive ne pouvaient réveiller ceux de l'autre. Un coolie dut prendre une pirogue pour aller les réveiller.

Ajouter à cela 20 minutes pour ramener le bac et autant pour notre traversée, total plus d'une heure. Il serait fort à souhaiter qu'un bac si large eût deux chalands : un prêt sur chaque rive, comme c'est le cas la plupart du temps au Tonkin et dans le Nord-Annam.

À 4 h. 1/2, nous arrivions à Dongha. Ici, la dernière fois, j'avais pris le train, non pas le soir, mais le matin, car le train du soir n'était pas encore rétabli.

Il vient de l'être, pour les jours du courrier, soit trois fois par semaine, et, en effet, l'automobile postale partie de Vinh à 4 heures du matin, qui nous précédait de quelques kilomètres, est passée devant la maison de passagers de Donghoi pendant que nous déjeunions.

La route de Donghoi à Hué ; 72 km. que je ne connaissais pas encore, est bonne, très bonne même par endroits, avec certains passages en reconstruction, mais elle ne compte pas moins de six bacs.

Il n'y en avait pas moins de 8, il y a quelque temps, mais deux ont été remplacés ; l'un par un pont de bateaux, 2 km. 1/2 avant Quangtri et l'autre par un remblai avec buse.

Le bac qui les précède, à 8 km. 1/2 avant Quangtri, fera prochainement place à un beau pont en ciment armé à 5 travées dont les piles et culées sont déjà achevées. On travaille actuellement à la construction du tablier.

À cet endroit, la route est à peine à 200 m. du chemin de fer. Il semble qu'on aurait pu ici, en utilisant le pont du chemin de fer, où il passe si peu de trains, faire l'économie

du pont en ciment armé sur la route. Il y a tant de ponts dont le besoin se fait sentir ailleurs, là où il n'y a pas de pont de chemin de fer à côté !

Le second bac se présente à l'arrivée à Quangtri : les rampes d'accès en sont très raides. Le troisième bac est quelques kilomètres après Quangtri : à combien exactement ? Je l'ignore, car à partir de là et sur une trentaine de kilomètres, il n'y a plus de bornes kilométriques : probablement ??? 15 ou 16 km, car nous avons mis 35 h. pour faire le trajet. — Ici aussi, on aurait pu utiliser le pont du chemin de fer.

Le quatrième se présente un quart d'heure plus loin. C'est un petit bac très court, sur une déviation remplaçant un pont de bois détruit. Un simple fagot sur le chemin, avertit l'automobile de ne pas continuer tout droit. Supposez un instant qu'un nha-qué vole le fagot pour faire du feu ou qu'un buffle le déplace en passant et le malheureux automobiliste, surtout vers les 6 h. du soir, alors que la lumière devient douteuse, ira se précipiter dans le trou béant de 7 à 8 m. de profondeur, trou qu'il ne verra que trop tard, car, ce pont était absolument de niveau avec la chaussée. L'ingénieur des T. P. à qui j'ai signalé cela à mon arrivée à Huê m'a d'ailleurs promis de le signaler au conducteur provincial. Quant au bac, bien que très court, 50 m. à peine, il demande un temps infini, parce qu'il ne possède qu'une seule paire de planches d'accès, ce qui nécessite toute une manœuvre. Cela ne coûterait cependant pas cher d'en avoir une sur chaque rive. Mais ce qui serait le mieux, c'est qu'on refasse vite ce pont de bois dont les culées semblent très bonnes.

Dix minutes après, nouveau bac, le cinquième. Très court également, bien conditionné, mais toujours une seule paire de planches d'accès, et cinq minutes perdues inutilement.

Au sixième bac, un peu plus long, celui-là, nous retrouvons les bornes kilométriques. Nous sommes à 19 km de Huê où nous arrivons une demi-heure après le passage du bac, à 7 h. 1/2.

Comptant partir de Huê à 5 h. du matin, à 4 heures nous étions debout ; à 4 h. 30, nous étions prêts; la chauffeur aussi, mais l'auto, malheureusement pas. Quelle lubie avait pu lui passer par le moteur pendant la nuit ? Rien ne pouvait la décider à démarrer : ni la persuasion, ni la force. Le chauffeur rassembla une horde de coolies pousse pour pousser, rien ne fit. En désespoir de cause, il fit appel à un confrère, expert en autos Ford, dont le patron logeait à l'hôtel [Morin frères]. Enfin, après une demi-heure de collaboration de ces Messieurs, nous pûmes partir. Il était 6 heures. Quelle était la panne ? L'homme de l'art est resté muet à ce sujet. Moralité : soyez toujours prêts à partir dès l'aube.

Je faisais pour la première fois, par la route, ce trajet de Hué à Long-Co. La route est médiocre, bien que probablement automobilable en tout temps. Plusieurs ponts et buses en réfection, et le travail n'a pas l'air de marcher vite. En attendant, on tourne ces obstacles par des déviations plus ou moins bien conditionnées, dont l'une au Km 45 avec bac. Toujours une seule paire de planches d'accès.

— La route franchit ensuite deux cols par dessus les tunnels du chemin de fer. Les pentes sont douces, les courbes bien faites. On jouit d'un paysage magnifique. C'est qu'on approche d'un des plus beaux points de l'Indochine : haute montagne et forêt, riche plaine, lac, dune et mer, tous ces éléments participent à la fois à la beauté du panorama. Après le second col, la route prend la gauche de la lagune, que la voie ferrée prend par la droite. On en suit la côte à quelque distance jusqu'au village de Long-Co. Ce village occupe l'extrémité de la langue de terre qui sépare la lagune de la mer, à l'entrée de l'étroit goulet par lequel mer et lagune communiquent.

De l'autre côté se dresse presque à pic l'un des contreforts du formidable promontoire du col des Nuages que la voie ferrée longe en corniche, accrochée à la falaise par une maçonnerie. Celle-ci fut fort endommagée par le cataclysme de l'an dernier, On y travaillotte tout doucement, car c'est un riche prétexte à farniente pour ces Messieurs du chemin de fer, que cette voie démolie ! Plus qu'un vague train par

jour, plus de marchandises ! donc plus de soucis et mêmes appointements pour le personnel !

Cependant, l'auto s'installe sur le bac. Celui-ci, pour n'être pas entraîné par le courant de la marée montante, remonte la berge du côté de Long-Co. Ceci nous permet d'admirer le joli chalet que le roi d'Annam s'est fait construire sur la crête de la lagune de terre. Il domine d'un côté la lagune de l'autre la superbe plage, invisible d'ici, mais que, tout à l'heure, nous verrons de la montagne sous toutes sortes d'aspects.

Le bac passé, plus vite que nous n'avions craint, et l'auto remise en marche, avec recommandation au chauffeur d'aller tout doucement, de suite commence une heure inoubliable pour un amoureux de la nature. Il fait délicieux, l'atmosphère est transparente, la mer d'un beau bleu. La route bonne partout maintenant, d'abord gravit la falaise, puis la suit quelque temps en palier, épousant les sinuosités de la côte, dominant la voie ferrée qui serpente à faible altitude. Ensuite elle monte, changeant et rechargeant de direction.

Je renonce à décrire l'indescriptible beauté de ce paysage. C'est une féerie à la montée. C'est une féerie surtout lorsqu'on arrive au col par 420 mètres d'altitude, les yeux rivés sur le panorama du nord. On traverse la muraille d'une vieille fortification annamite. Regardant alors devant, soi, on se trouve tout d'un coup dominer la vaste baie de Tourane et toute la province de Quangnam avec ses montagnes à droite, à gauche ses dunes et, en mer, les îles de Tien-Chan, fameuses par leurs nids d'hirondelles.

La descente de ce côté ne ressemble en rien à celle de l'autre, c'est comme si, après une belle brune, on admirait une belle blonde.

Elle est aussi moins dangereuse, moins émotionnante et la chaussée y a été moins endommagée par la trombe d'eau de l'an dernier.

De Hanoï à Saïgon par la route Mandarine
par H. CUCHEROUSSET
(Suite et fin)
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 26 mai 1918)

[3] Sur les cent premiers kilomètres, peu de changements ; toutefois mon attention est attirée par les travaux d'irrigation, non encore commencés lors de mon précédent passage, mais que l'on mène activement et dont de grosses portions sont déjà terminées. On sent là l'impulsion de la progressive Banque industrielle de Chine et son heureuse influence sur le développement économique du pays.

Sur le Quang-Ngai, la route, complètement remise en état, représente le summum de ce qu'on peut demander à une route. Je ne crois pas qu'il y ait une province en Indochine où les routes soient mieux entretenues ! Et les indigènes en profitent ! Quelle circulation intense ! piétons, pousse-pousse, charrettes, cavaliers ! c'est sur 100 km. l'aspect d'une route de France un jour de foire. Et quel beau et riche pays que le Quang-Ngai ! Quel ravissement pour les yeux que ce doux paysage ondulé, bien cultivé : riche en arbres, avec ses villages prospères !

Nous faisons de l'essence à Quang-Ngai à 5 heures et avons bon espoir d'être à 7 h. 1/2 à Bongson, et avant minuit à Quinhon, car nos phares électriques nous permettent de profiter de l'excellence de la route.

Mais voici qu'au moment où nous gravissons les collines qui séparent la plaine des salines de Sao huyn, tout d'un coup, les phares s'éteignent. Le chauffeur, après avoir fait un instant semblant de fureter parmi les fils, déclare la dynamo cassée. Il fait un beau clair de lune, c'est vrai, mais s'il suffit au piéton, cet éclairage ne convient nullement à l'auto. D'ailleurs je n'ignore pas qu'en trois ou quatre endroits avant

Bongson, la route est coupée, que pour éviter des ponts en construction, que probablement rien ne signalera, il faudra prendre les déviations étroites et tortueuses qu'on a déjà à peine bien prendre de jour. Heureusement, je connais la route par coeur; Montant près du conducteur, je le guide « attention ! ici tournant brusque ! — là ! ça va monter ! — ici descente rapide ! — dans ces parages pont en reconstruction ! » Et ce n'est pas facile de s'y reconnaître. Un crottin de cheval apparaît comme un chien couché.

L'ombre d'un cocotier sur la route donne à 30 pas l'impression d'une coupure.

Enfin nous avons passé sans encombre les deux déviations et nous arrivons vers 8. h 1/2 à Bongson.

Impossible de continuer ainsi à l'aveuglette sur Quinhon, car sur 60 km. au delà du bac de Bongson, il y a une vingtaine de déviations, la plupart excessivement dangereuses.

Nous couchons donc à la maison des passagers de cette localité. C'est d'ailleurs un excellent gîte d'étape. Lorsque seront terminés, dans quelques semaines, les travaux de reconstruction de ponts entre Bongson et Binh-dinh, en partant de Bongson à 5 h. du matin, on arrivera facilement à Hoa-son vers 2 h. de l'après-midi. Cela permettra de passer de jour le Varella et d'arriver bien avant l'aube à Gia.

C'est dans cet espoir que nous partons, nous, à 4 h. Le bac de Bongson demande une demi heure. Il est encore nuit lorsque nous sommes de l'autre côté. Le clair de lune malgré la pleine lune et un ciel sans nuage, est insuffisant sans phares ; nous sommes donc trop tôt. Même en marchant lentement et en faisant bien attention, nous nous jetons presque dans le trou béant du premier pont en construction à 9 kilomètres de Bongson.

Enfin le soleil se lève et le beau paysage du Binh-dinh, riant et doux comme celui du Quangngai, mais tout différent, grâce à ses cocotiers.... mais trêve de littérature ! ce n'est pas ma spécialité.

Les coupures se présentent à chaque instant et souvent les déviations sont bien mauvaises, une ou deux même sont dangereuses. Heureusement, le nombre en a été réduit depuis six semaines. En tout, une vingtaine au lieu de 35 et plusieurs ponts sont en voie d'achèvement, de sorte qu'on peut prévoir qu'au milieu de mai, il n'en restera qu'une dizaine et en juin cinq ou six. Tant mieux pour ceux qui passeront alors, surtout si les poutres et les planches des coffrages de ponts en ciment, devenues inutiles, sont employées à consolider et agrandir les ponts provisoires des déviations.

Entre Binhdinh et Quinhon, la route tortueuse et étroite, avec des ponts en mauvais état, mériterait d'être reconstruite, car la population est extrêmement dense ; les 4 derniers kilomètres le sont d'ailleurs et c'est par une véritable route nationale que l'on arrive à Quinhon.

Il est 7 h. 1/2 lorsque notre auto s'arrête devant le magasin de M.Anziani, chez qui ma correspondance et un copieux déjeuner nous attendent.

Je prêche le sympathique commerçant pour qu'il réorganise l'ancien hôtel, qui forme aujourd'hui une sorte de maison de passagers, confiés à la garde d'une bonne vieille femme annamite, la vertueuse Thi-Sao — M. Anziani estime comme moi qu'aussitôt terminée, la route Mandarine suppléera dans une large mesure la voie de mer pour les voyageurs pressés se rendant de Saïgon à Hanoï. Il se propose de remettre à neuf le coquet petit hôtel et d'ajointre à la bonne vieille Thi Sao, un cuisinier compétent.

À 8 heures 1/2, nous repartons, reprenant sur cinq kilomètres la route par laquelle nous sommes venus. Par bonheur, je connais le pays, car jamais le chauffeur ne devinerait que ce pauvre petit chemin vicinal, sans indication, que je lui fais prendre, est la continuation de la route Mandarine.

À ce propos, notons que presque nulle part, sauf dans la province modèle, celle de. Quang-Ngai, on ne trouve de poteaux indicateurs. Là où il y en a, les indications sont illisibles. Il en est, de même ici des bornes kilométriques.

Après les quinze kilomètres de mauvaise route déjà signalés, commence la montée du col de - [4] . La route est bonne, mais les ponceaux en brins de bois tressés posés sur deux ou trois rondins, système spécial à la province de Binh-dinh, sont inquiétants : trop étroits et d'une solidité douteuse. En descendant le col, j'en trouve même un qui semble fait pour les pousse-pousse. La tranchée, où une équipe absente est sensée de construire une buse, occupe les deux tiers de la route. Mais la nécessité rend ingénieux. Une large tôle sur laquelle les maçons font leur béton, quelques planchés, un baril et autres matériaux nous permettent de construire en moins d'un quart d'heure un pont magnifique.

Après cela, nous arrivons sang encombre au bas de la côte. À partir d'ici, je ne reconnaiss plus ma route d'il y a un mois, dans cette magnifique chaussée toute neuve où nous roulons rapidement et sans secousse. Ceci me rassure pour les ponts. De fait, nous passons-sans accident celui de Thac-Khè, témoin de ma catastrophe du mois dernier. À ce propos, que l'ex-conducteur de la province me permette de lui opposer le démenti le plus formel lorsqu'il prétend que ce n'est pas lui qui était responsable de l'écroulement de ce pont. En tout cas, il ne niéra pas, puisqu'elle lui a valu son déplacement immédiat, sa responsabilité dans l'écroulement, le lendemain même, d'un autre de ses ponts, à Song-Cau même.

Bien qu'on m'ait signalé la nouvelle route qui tourne le col de Phu-Khè comme ayant été endommagée par les dernières pluies et, bien entendu, pas encore réparée, j'ordonne au chauffeur de la prendre.

À deux ou trois endroits, il y a d'énormes trous dans le sable de la plate-forme. Ce n'est pas une affaire. On descend, on s'en va chercher dans la rizière trente ou quarante grosses mottes de terre et on passe. À un certain endroit, notre auto s'effondre dans le sable et les roues arrières y vont jusqu'au moyeu. Bonne affaire pour la villageois de la côte ! Ils arrivent dix, quinze, puis vingt et un quarts d'heure après, rentrent chez eux en riant, une belle pièce de dix sous dans la main. À ce train là, on ne fait pas du quarante à l'heure et il est dix heures et demie lorsque nous arrivons à Song-Cau. Prudemment, nous faisons tout le tour de la ville, soit un détour de trois kilomètres, pour éviter la fameuse passerelle où j'étais passé sain et sauf, il y a cinq semaines ; mais le lendemain, l'auto de M. Arpéa, qui transportait l'ingénieur en chef des T. P. d'Annam, avait subi exactement le même sort que la mienne à Thach-Khè. Pont, auto et passagers dégringolèrent dans la vase. Il fallut trois heures pour tirer l'auto de sa malencontreuse situation.

Je recommande vivement au nouveau conducteur, qui est, dit-on, un homme actif, conscientieux et qui n'hésite pas à se déplacer, de vérifier et reconstruire tous les ponts de la province.

J'avais juré qu'on ne s'arrêterait pas cinq minutes à la délégation de Song-cau. Imprudent serment ! Il était midi et demi lorsque nous nous arrachâmes à la plus charmante hospitalité.

Le nouveau conducteur provincial n'a pas encore eu le temps de s'occuper de la route au sud de Song-cau. Son activité sur la partie Nord donne bon espoir que, bientôt, le vilain chemin sur lequel nous roulons maintenant, prendra à son tour bonne figure. Quant aux quatre bacs, comme depuis cinq semaines aucun grand personnage officiel n'est passé par là, ils sont pitoyables. Deux n'ont même pas de planchers d'accès. Ici encore; il faut me faire charpentier. À une heure après midi, par un ciel d'orage, ce n'est pas drôle. Enfin, l'on passe, après avoir perdu à chaque bac une demi heure. La route, très cahoteuse, ne permet pas d'augmenter la vitesse pour récupérer le temps perdu et il est quatre heures et demie lorsque nous arrivons chez le préfet de Thuy-Hoa, soit 4 heures pour faire 60 kilomètres.

L'aimable mandarin, à qui j'ai télégraphié la veille, m'a trouvé trois bons pousse pousse caoutchouc et des coolies porteurs de palanquins pour le col. Toutefois, il me conseille de continuer en automobile jusqu'à Hoa-Son, m'assurant que les bacs ont été

organisés, les ponts et la partie détruite de la chaussée entièrement reconstruits depuis mon dernier passage. Mais il est un peu tard pour tenter l'expérience et notre chauffeur tonkinois est absolument terrorisé à l'idée de retourner seul à travers ces pays qu'il ne connaît pas. Mieux vaut lui éviter les terreurs du col du Varella, d'autant plus que la réfection de la route en si peu du temps me semble tenir du prodige.

C'est pourtant vrai. Un bac à voitures est installé sur la rivière de Thuy-Hoa : un pont très mal fait sur deux solides pirogues. Avec dix piastres de plus, ont aurait pu faire quelque chose de tout à fait bien.

La traversée des sables du Song-Da-Rang se fait facilement et nos pousses courent sans fatigue sur le chemin de bambou tressé. Bac à voitures sur le grand bras du Song-Da-Rang, mais avec des appontements d'accès un peu trop camelote. Passerelle sur le petit bras. Plus loin, au lieu de l'étroit sentier du mois dernier, une bonne chaussée toute neuve, en terre, mais en terre mal damée. On ferait bien d'y passer un petit rouleau.

[5] Nos pousses marchent bien et à sept heures et demie, nous arrivons à Hoa-Son. Il est un peu tard, mais en passant le col de suite, si les palanquins et coolies que j'ai demandés à Monsieur le résident de Nhatrang de bien vouloir envoyer à Dâi-lanh sont arrivés, nous arriverons à Nhatrang à temps pour prendre le train etachever notre voyage en six jours. Mais les villageois refusent énergiquement de nous accompagner. Nous ne demandons que cinq hommes : trois pour les bagages et deux pour porter des torches. Rien à faire. Shere Khan a fait des siennes ce matin; il a tué un petit garçon et lui a mangé la tête et tout le monde dans le pays est effrayé.

M. Cohen-Scali, surveillant des T. P., à Hoa-Son nous engage vivement à abandonner notre projet. Le tigre, que les gens accourus aux cris de sa victime ont dérangé de son festin, doit certainement roder par là à la recherche du corps.

Nous couchons donc à Hoa-Son, après avoir obtenu du chef du village qu'il nous envoie deux coolies demain matin avant cinq heures.

Le lendemain, cinquième jour de mon départ de Hanoï, nous partons à six heures, car nos coolies sont arrivés en retard. Ce n'est cependant pas faute de réveil-matin. Depuis quatre heures, le gong retentit sans arrêt dans le village appelant les coolies au travail sur le chantiers de la route.

Les premiers kilomètres en plaine, entre le village de Hoa-son et le commencement de la route de montagne, sont ce qu'ils étaient, il y a cinq semaines.

La plateforme de la route est faite, sauf deux tranchées dans deux éperons rocheux, et sauf les ouvrages d'art. Pourtant, on travaille à une demi douzaine de ceux ci. Ce travail se fait en régie et c'est pour les tâcherons de l'administration que les coolies sont convoqués avec le vacarme qui nous a réveillés à 4 heures du matin.

Les deux premiers kilomètres de la route de montagne se font par le sentier. Ensuite, il y a six semaines, on trouvait une succession de sentiers avec des portions de route terminée par ci par là. Quelle n'est pas ma stupéfaction de trouver la route entièrement terminée et cela sur plus le douze kilomètres, jusqu'à Dailanh, sauf deux ou trois passages, très courts où l'on va construire des ponts de bois ! Au lieu d'un voyage pénible avec escalade et descente de rochers et d'éboulis tout les cinq ou six cents mètres, une chaussée admirable, large, aux déclivités très faibles, aux courbes largement dessinées. On marcha sans fatigue et l'on peut à loisir admirer, après le col Babonneau, un admirable panorama.

Mais malgré mon amour pour la Nature, ce n'est pas tant au panorama que va mon admiration qu'à l'habile entrepreneur qui a su réaliser ce tour de force. On me dit qu'il s'était fait fort, si on lui avait donné à faire le reste de la route en montagne et la route de Gia-Dailanh, de tout terminer avant le mois de juin prochain. Je suis persuadé qu'il aurait tenu parole. Malheureusement, ses méthodes de travail, qui consistent à accumuler une main-d'œuvre nombreuse, bien et régulièrement payée et bien traitée, avec un outillage à la hauteur, et à surveiller personnellement le travail, ne sont pas du

goût de l'administration, qui préfère s'adresser à de petits tâcherons pour faire suer le paysan pour un salaire dérisoire. La méthode administrative a surtout l'énorme avantage d'éterniser les travaux. Ne faut-il pas à tout prix empêcher que la route ne soit finie dans le délai demandé par monsieur Sarraut ? afin de bien lui faire sentir que Hué entend n'en faire qu'à sa tête, afin, surtout, de retarder le développement économique de l'Annam, que redoutent les teneurs de fiefs ?

À dix heures, nous arrivons à la plage de Dailanh. C'est la marée haute et le petit gué qu'il faut traverser est profond de presqu'un mètre. Eh bien, puisqu'il faut se mouiller, mouillons-nous ! Et avec délices, nous nous plongeons dans l'eau et prenons un bon bain de mer avant de nous présenter chez M. Saucereau, mon hôte du mois dernier, auquel force est bien d'aller demander encore une fois l'hospitalité, si indiscret que cela soit, puisqu'il n'y a pas de maison de passagers. J'espère y trouver mes coolies palanquins venus de Gia, mais ils ne sont pas encore arrivés. Nous avons donc bien fait de ne pas passer le col la nuit dernière.

Heureusement, M. Arpéa a des chevaux, en ce moment inemployés, à l'écurie. Nous les réquisitionnons.

Les coolies de Hoason consentent à transporter nos bagages jusqu'au prochain tram, Celui de Tubong, à 9 kilomètres. Nous sommes sauvés.

Nous repartons à midi à cheval en suivant d'abord la plage, puis l'abominable sentier qui traverse le petit col entre la plage dé Dailanh de la plaine de Tubong.

Tantôt, c'est un véritable escalier, tantôt un dédale de rocs épars ou les chenaux ont peine à se faufiler. Aux ruisseaux et ravins, bien entendu, plus de ponts depuis bien des années. Après trois kilomètres de cette gymnastique, c'est le sentier tantôt à travers la rizièrre, tantôt le long de la plage. Un peu avant Tubong, nous rencontrons les palanquins, mais nous préférons continuer à cheval. À Tubong, tram et changement de coolies porteurs. De Tubong à Gia, i quinze kilomètres dont une bonne partie dans les sables. Bref, cette route, car jadis ce fut une route, au moins de Gia à Tubong, est une honte pour l'Annam.

[6] À quatre heures et demie, nous arrivons à Gia. Heureusement, nos trois pousse sont là.

Pendant que mon compagnon se repose, je vais faire visité au préfet.

Il m'explique qu'il a eu quelque peine à trouver les palanquins que M. le résident lui avait demandé de nous envoyer. Il a fallu en réquisitionner dans des villages lointains. De là, le retard. Comme je lui offre pour le paiement des porteurs, trois piastres, il refuse énergiquement, estimant que ce serait contraire aux règles de l'hospitalité.

Non seulement, il ne veut pas que nous payions pour les palanquins mais il m'offre de participer pour sa quote-part aux frais de voyage de mon compagnon américain. J'ai grand-peine à lui expliquer que nous ne sommes pas des personnages officiels et que c'est par pure bienveillance pour nous que le résident lui a télégraphié au sujet des palanquins.

À cinq heures, nous partons, et la nuit étant relativement fraîche, nos coolies marchent à une bonne allure. Il est à peine deux heures du matin lorsque nous arrivons à l'hôtel de Nhatrang. Donc, s'il y avait ce jour-ci train direct pour Saïgon, malgré tous les retards sur notre programme, nous terminerions notre voyage en six jours. — Au lieu de cela, nous perdons le lendemain toute une matinée à Nhatrang, outre les délices d'un déjeuner à « l'hôtel de la Cloche » et les quinze heures d'arrêt à Tour-Tjame [Tourcham] où notre télégramme réservant des chambrés, expédié le matin à neuf heures de Nhatrang, n'arrive que le lendemain matin au moment où nous nous disposons à prendre le train.

Donc, s'il y avait tous les jours un train direct de Nhatrang à Saïgon, le voyage de Hanoï à Saigon en six jours serait très facile. Même sans cela, si je n'avais pas eu à faire à Quinhon et si nous ne nous étions arrêtés qu'une demi-heure à Son-Cau, si la déviation de Phukhè avait été seulement un peu entretenue par des cantonniers, ce qui

nous aurait évité de la réparer nous-même et de nous ensabler, si les trois bacs au sud de Song-Cau avaient été à peiné convenables et si j'avais su que la route était automobilable jusqu'à Hoà-Sôn, nous serions arrivés à cette localité à trois heures de l'après-midi. Or ce sont là cinq « si » très faciles. Nous serions donc arrivés à Dailanh sept heures du soir de notre quatrième jour de voyage.

S'il y avait eu à Dailanh une maison de passagers avec quelques palanquins et un poste de télégraphe permettant de prévenir la veille pour avoir des coolies, nous aurions pu y manger tranquillement, dormir en palanquin pendant que nos coolies nous portaient doucement à Gia et arriver, sans trop presser nos pousse-pousse, assez tôt à Nhatrang pour prendre le train de l'après-midi.

On voit par là que quelques tout petits progrès permettraient le voyage en cinq jours.

Le jour, prochain d'ailleurs, où la route de Bong-son à Quinhon sera praticable la nuit, on pourra fort bien, en partant de Hué à 5 heures, arriver à 10 heures du soir à Quinhon. Cela suppose une vitesse moyenne, déduction faite de trois heures de passages de bacs, de vingt-neuf kilomètres à l'heure, ce qui n'a rien d'exagéré.

En partant de Quinhon à 5 heures du matin et avec une route tant soit peu dégrossie jusqu'au bas du col de Cumong, avec des ponts provisoires en planches au lieu de caiphen aux ouvrages d'art, ce qui est très facile à faire et ne coûte pas cher, avec des bacs neufs sur la route de Song-cau à Tuy-hoa, on ferait très facilement en six heures les 135 kilomètres de Quinhon à Hoa-son.

On arriverait à cette dernière localité à onze heures du matin, soit avant quatre heures du soir à Dailanh (16 km. dont 14 km. construits par M. Arpéa de très belle route où, dans quinze jours, les pousse-pousse pourront circuler). Arrivé à Gia à neuf heures, on arriverait facilement à Nhatrang à temps pour le train direct.

H. CUCHEROUSET.

SAÎGON-VINH PAR UN ANNAMITE (1922)

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 25 mars 1922, p. 1-2)

Je connaissais assez bien le Tonkin, pour y avoir séjourné, mais je n'avais vu de l'Annam que les ports que j'avais rencontrés sur le littoral de la mer de Chine avant d'arriver à Haiphong.

Parmi ces ports, Tourane est le plus important. Mais la ville porte la marque de la civilisation ; elle n'a pas ce cachet qui distingue d'autres villes de l'Annam où subsistent les vestiges du passé.

On devine ma joie lorsque, à l'occasion de l'Emprunt indochinois, M. Cognacq, gouverneur de la Cochinchine, d'accord avec M. le gouverneur général Long, décida d'envoyer, à l'instar du Tonkin, une délégation indigène en Annam, à l'effet de se rendre compte sur place de l'importance et de l'état du tronçon du Transindochinois, de Vinh à Dong-ha, délégation dont je faisais partie. Séduit par la nouveauté du spectacle, à l'aller, je passai tout mon temps à admirer les beaux sites qui se déroulaient devant mes yeux. Ce n'est qu'au retour que, par la répétition des images, mes souvenirs se sont fixés dans ma mémoire. Je commence donc mon récit à mon départ de Hatinh. Nous y avions passé près d'une journée. Le résident et le tong-doc de la province, qui nous avait accueillis de la meilleure grâce du monde, nous avait conduits à la vallée de Hương-khê. C'est là que l'on peut voir le tracé de la ligne de chemin de fer de Vinh à Đông ha. Cette vallée était, avec la vallée parallèle de Hương-son, le but de notre voyage. À 26 kilomètres de Hatinh, en passant par le Truông-Bac, après avoir traversé, par un temps superbe, une région accidentée, nous arrivions à un endroit sauvage que traverse un cours d'eau, le Ngan-sâu, navigable aux jonques jaugeant de 1 tonne à une tonne et demie, jusqu'à Chu-le, siège du huyén de Hương-khê. Après avoir passé ce cours d'eau sur un bac, le bac de Dia-loi, nous atteignîmes une surface plane où quelques plantes rabougries, que nous laissâmes derrière nous, contrastaient d'une façon saisissante avec la végétation luxuriante d'en face. À mesure que le niveau du terrain s'élève, la paysage s'élargit, et bientôt nous nous trouvâmes sur un terrassement de 5 à 6 mètres de hauteur. C'est celui de la ligne Vinh-Dông-hà dont les travaux, commencés quelques années auparavant, avaient été arrêtés par la guerre. L'accès à la plate-forme est assez difficile. Nous y arrivâmes en montant une rampe raide, non sans avoir glissé plus d'une fois. Tout y est prêt, sauf quelques ponts, quelques bus, c'est-à-dire des ouvrages d'art, et les rails à poser. On estime qu'avant deux ans, cette partie du tronçon sera achevée et livrée au trafic.

Le huyén de Hương-Khê, dépendant du phu de Dire, touche à l'Est le phu de Thach-ha, à l'ouest les régions mois, au Nord le huyén Hương-son, où est la vallée du même nom, et au Sud la province de Quàng-binh. Hương-Khê dépendait autrefois du huyén de Hương-son ; il fut détaché de ce dernier pour former une circonscription à part en la 21^e année du règne de Tự-Dức. La vallée de Hương-Khê est riche. Outre d'importantes plantations, notamment celles d'aréquier qui ont été ravagées ces dernières années par un insecte d'une espèce particulière, on y trouve des gisements métalliques et carbonifères.

Une mine d'or a été accordée en concession à une société annamite qui n'attend que l'achèvement de la ligne pour l'exploiter.

La région est assez fréquentée par les tigres. Pour se prémunir contre les suites des rencontres inopinées avec les terribles fauves, les habitants de l'endroit n'ont rien trouvé, de mieux, dans leur superstition, que d'élever de petites huttes où des offrandes sont faites régulièrement aux âmes errantes.

Mais le Ciel était devenu brumeux : un pâle soleil y apparaissait entre deux éclaircies.

Nous étions, en effet, à la fin de l'hiver, il était onze heures. Nous primes le chemin du retour. Le tri-huyện de Hương-Khê, venant à cheval à notre rencontre, nous invita à passer un moment dans sa résidence à Chu-Le, à 4 kilomètres de là. Mais le temps nous pressait, et ce fut avec regret que nous déclinâmes l'aimable invitation du mandarin, pour repasser le bac.

IMPRESSIONS DE VOYAGE

De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).

par LÊ-THÀNH-TUONG

(*L'Écho annamite*, 28 mars 1922, p. 1-2)

Le soir, nous visitâmes la vallée parallèle de Hương-khê, où doit passer également la ligne projetée. Celle-ci coupe la route de Napé (Laos) au kilomètre 45, au village de Yên-trung, au milieu d'une grande plaine. Quand nous y arrivâmes, une équipe d'ouvriers était en train de travailler à réparer les éboulements du terrassement occasionnés par le mauvais temps. À trois heures de l'après-midi, nous étions au poste de garde indigène de Linh-cam. Il y a près de là une garderie forestière, une ambulance, le tout bâti sur un plateau qui domine les environs. En bas, coule paisiblement le Sông-Cn, qui se partage, à cet endroit, en deux affluents. Le huyên de Hương son dépend, comme celui de Hương-khê, du phu de Đúc. Jadis, le siège de ce huyên était au village de Xâ-lang. En la huitième année du règne de Đúc-Tàn, il fut transféré au village de An-nghĩa. Le huyên de Hương-son est borné au nord par le phu de Đúc, au sud par les montagnes de Khai-truong, à-l'Est par le huyên de Hương khê, à l'ouest par le huyên de Thanh-chương, province de Nghé-an. On arrive au huyên de Hương-son par deux voies : celle qui part du tram de Ba-giang, en passant par le poste de Khiêm-ich, le marché de papier, le bac de Tam-soa, le marché de Choi, et ce le qui part du tram de Treo, en passant par le bac de Trai, les marchés de Trô, de Cao, Phù-dùc, le marché de Ha. Le huyên de Hương-son est plus riche que celui de Hương-khê. On y trouve de vastes plantations de cafiers, de jute appartenant à des Européens et à des indigènes. Comme dans le huyên de Hương-khê., les plus importances plantations indigènes y sont les plantations d'aréquiers. Les noix d'arec y font l'objet d'un commerce prospère. C'est à Hương-som qu'on rencontre des éventails ayant un certain cachet artistique. On y cultive également des poivriers, et on y fabrique aussi de la soie.

Dans la région montagneuse, les habitants se livrent au commerce de bois, notamment de lim. Depuis ces dernières années, à l'instar des exploitations forestières créées par des Français, des sociétés annamites ont été montées pour mettre en valeur des espaces jadis incultes. Les légumes et les fruits des pays tempérés y poussent avec vigueur.

La contemplation du panorama enchanteur nous avait fait oublier l'heure tardive. Le soir tombait ; lentement le soleil descendait à l'horizon. Ses rayons, filtrant à travers le rideau de bambous qui se dressait devant nous, produisaient, sur la nappe de l'eau légèrement vidée de la rivière, des effets de lumière dignes de tenter le pinceau d'un grand peintre. Devant ce spectacle magnifique, on éprouvait une sensation de calme, de fraîcheur pénétrante. Les plus beaux couchers de soleil de la Cochinchine n'en

peuvent donner une idée. Je demeurais là un quart d'heure sous l'empire d'un véritable enchantement.

Nos voitures suivaient une espèce de digue étroite jusqu'à la demeure de M. Hoàng-manh-Chi, ancien tong-dôc, frère de M. Höang-trong-Phu, tong-dôc de Hà-dông et fils de l'ancien Kinh-luợc du Tonkin. À deux kilomètres de là, passe le tracé de la ligne de Vinh à Dông-hà, parallèlement à la ligne télégraphique. Sur ce parcours, il reste à construire un pont, dont les piliers sont prêts. Sur la rive opposée du Sông-ca, la gare de Cha-thuong est terminée. Il ne faut donc pas beaucoup de temps pour que ce tronçon du Transindochinois soit terminé.

Pour aller à Vinh, il ne nous restait plus qu'une cinquantaine de kilomètres à faire. Une heure de trajet nous séparait du point terminus de notre voyage. Après avoir serré la main au résident de Hàtinh, à un tournant de chemin, nous continuâmes notre route pour arriver à Vinh vers 7 heures du soir.

Vinh est le chef-lieu de la province de Nghe-an. C'est actuellement le point terminus de la ligne de chemin de fer venant de Hanoï. De Vinh, on peut se rendre au Laos par deux routes : celle du Trân-ninh et celle de Napé. La ville est divisée en trois quartiers : la citadelle, qui renferme aussi les différents services administratifs, le centre de Trong-thi, qui était un camp des lettres, et le port de Ben-thûy. La province est riche. On y trouve, outre le riz et le maïs, du café, des oranges de Xâ-doài, réputées pour leur douceur. À côté de vastes concessions, les indigènes fabriquent des soieries, de la saumure et du sel. Les coffrets sculptés en bambou sont fort jolis et sont très demandés par les collectionneurs.

Nous passâmes une journée entière, à Vinh, où nous visitâmes la plage de Cùa-lò située à vingt kilomètres du chef-lieu et où conduit une route carrossable. On se croirait dans une des stations balnéaires de la Cochinchine, à Long-hâi en particulier.

Ce lendemain, nous quittâmes Vinh, à 6 heures et quart. À cinq kilomètres de la ville, nous traversons un bac, le bac de Bén-thuy. Sur la rive gauche de Sông-câ, sur lequel ce port est bâti, se trouvent les usines d'une société forestière et commerciale et la fabrique de conserves Lapicque, située presque au pied de la chaîne Annamitique. La société forestière et commerciale possède des scieries mécaniques et une fabrique d'allumettes. On est en train d'agrandir ces usines. Les travaux d'agrandissement sont évalués à trois millions de francs. Le port de Bén-thuy présente un panorama ravissant. À cette heure, une activité fébrile y régnait. Une batellerie indigène composée de centaines de jonques transportait du bois de *lim* en grume venant du village de Hién, circulait sur les eaux calmes du Sông-câ, au milieu du bruit des marteaux frappant le fer et des scies mordant le bois. Une brume légère nous enveloppait, tandis qu'au loin, à gauche, une scierie mécanique s'estompait dans le ciel gris. Les gigantesques cheminées de l'usine de la Société forestière et commerciale lançaient en l'air des colonnes de fumée, qui s'élevaient en volutes. En face de nous, à gauche, deux chaînes de montagnes se dressaient riantes, dominant ce tableau de l'activité humaine, source elles-mêmes de richesses immenses à peine exploitées et qui sollicitent aussi l'effort des pygmées humains, faibles par leurs forces limitées et puissants par leur intelligence.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 1^{er} avril 1922, p. 1, col. 3-4)

Les peuples heureux n'ont pas, dit-on, d'histoire. De même, les voyageurs n'ont rien à dire quand il ne leur arrive aucun incident en cours de route. Tel fut notre cas jusqu'au bac du Sông Gianh. Pendant que nous attendions le bac, qui était de l'autre

côté de l'eau, un inspecteur de la garde indigène se présenta à nous et nous dit aimablement qu'il était venu exprès à notre rencontre pour se mettre à notre disposition dans le cas où nous aurions besoin de lui pour quelques renseignements. C'est ainsi que nous apprîmes de lui que le village de My-hoà, qui se trouvait à notre gauche, derrière les dunes, était depuis quelques mois déclaré contaminé de peste pulmonaire. Au début de l'épidémie, il y mourait quotidiennement une dizaine de personnes. La population vivait sous l'obsession de ce mal « qui répand la terreur ». Les autorités françaises avaient été heureusement prévenues à temps et avaient pris les mesures nécessaires pour localiser le mal. Un cordon sanitaire y avait été établi qui existait encore au moment de notre passage.

Cette nouvelle m'étonna grandement, My-hoà, situé près de la mer, étant constamment balayé par le souffle puissant du large.

L'Inspecteur de la garde indigène nous déclara que la peste y avait été apportée par des marchands chinois venus en jonques. Voilà encore un présent que nous devons à nos hôtes Célestes, dont nous nous passerions très volontiers. Ces messieurs prennent des libertés non seulement avec les lois françaises, mais encore avec celles de l'hygiène. Tant pis si des innocents en pâtissent à cause d'eux !

Heureusement, la science médicale française est là pour réfréner des fantaisies fort dangereuses ou tout au moins pour en atténuer les conséquences ! Mais elle a fort à faire pour disputer le terrain à la Camarde qui s'en va faisant sa terrible moisson à grands coups de sa faux inexorable.

Le Sông Gianh est à 500 mètres de la mer. Jadis, du temps des Trinh et des Nguyễn, il constituait la ligne de démarcation entre le Tonkin et la Cochinchine. Il est formé de trois affluents dont un conduit aux grottes de Minh cam, une des curiosités du pays que nous n'avons pu, à notre grand regret, visiter. De l'autre côté du fleuve se trouve le village de Quang-khê. La garderie forestière que nous rencontrâmes en débarquant est la seule construction en maçonnerie de l'endroit. À partir de là, la route se transforme en une piste tracée au milieu d'un désert de sable, tandis qu'à notre gauche, la mer de Chine miroitait sous un ciel clair, présentant un contraste agréable aux yeux, avec l'écume blanche des vagues tranchant sur le fond des flots couleur émeraude. Une brise rafraîchissante venant du large nous faisait éprouver un bien être que nous apprécions d'autant plus que nous avions accompli un long trajet sous un soleil accablant. Le col de Tàm-hang fut franchi sans encombre et dix minutes après nous traversions le bac de Ly-hoà. Spectacle frappant !

Depuis le matin, nous n'avions pas vu î d'agglomération si riche et si populeuse. Les maisons sont toutes en briques et en tuiles. Une flottille de jonques se livrant au cabotage, la met en relation avec les principaux ports du littoral. Sur la rive droite, au contraire, il n'y a que des paillotes. Ce sont celles des forgerons, qui travaillent aussi pour les régions voisines.

Le voyage se poursuivit, monotone, au milieu de rizières et de hameaux

Après une course folle, nous arrivions au huyén de Bố-träch. Il y existe une école, un marché, le marché de Chodon, formé d'une dizaine de petites cases délabrées. La région est pauvre. C'est d'ailleurs le premier plan d'un tableau mélancolique, car sur une superficie de plusieurs centaines d'hectares, ce sont d'immenses steppes encadrées d'une quantité innombrable de tombeaux en forme de champignons.

De là vient l'expression fleurie annamite nâm mo" (champignon-tombeau), qui exprime bien la forme de ces demeures de morts.

Vers une heure et demie de l'après-midi, nous dinâmes chez M. Vương-tir-Dai, un Cochinchinois qui est actuellement bo chành à Hồng-hai. Ce n'est pas d'ailleurs le seul Cochinchinois que nous avons rencontré sur notre route. À Nhatrang, à Huê, partout des enfants de Nam-Ky sont dispersés dans le pays d'Annam, où ils se sont fait une place dans la bourgeoisie, dans le mandarinat ou dans le commerce. Il y en a qui ont perdu jusqu'à l'accent cochinchinois, tellement ils se sont assimilé les mœurs, le langage

du milieu où ils ont pendant longtemps vécu. Mais pour des yeux avertis, ils n'en trahissent pas moins dans leurs paroles le terroir de leur pays d'origine.

Après avoir pris le déjeuner, nous nous remîmes en route. À notre gauche, coule le Sông Lé. Le bac qui traverse le fleuve porte le nom de Đô-hầu. Des dunes de sable séparent le fleuve Le de la mer, formant un banc en face du bac. Ce banc est un obstacle qu'il faut doubler, la plupart du temps, surtout pendant la mauvaise saison, ce qui prend trois bons quarts d'heure.

À partir de l'embarcadère, les dunes suivent la route sur une longueur de plus de 20 kilomètres ; tantôt elles s'en approchent, tantôt elles s'en éloignent et se dérobent à la vue derrière des bosquets d'aréquier. Ce sont ensuite des rizières qui s'étendent à perte de vue, et à partir du kilomètre 22, la route s'engage dans un terrain accidenté, puis nous arrivons à un petit col. Au kilomètre 111, se dresse un poteau indiquant la limite de la province de Quàng-binh.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 4 avril 1922, p. 1, col. 4-5)

Je n'essaierai pas de décrire ici Huê en quelques pages. Il faudrait des volumes, des séries d'études entières pour pouvoir faire revivre son passé prestigieux. Mon intention, plus modeste, est de noter les impressions que j'ai ressenties durant les deux jours que j'ai passés dans cette ville.

Huê, chef-lieu de la province de Thùa thiên, est la capitale historique du pays d'Annam. Bâti sur le Sông Hưng-gian ou Rivière des Parfums, qui prend sa source au Sud pour aller se perdre au Nord dans les lagunes de Thuân-an, la ville comprend deux quartiers séparés l'un de l'autre par la Rivière des Parfums et reliés entre eux par le pont Clemenceau, autrefois pont Thành Thâi. Mais le quartier le plus intéressant à voir est le quartier annamite, situé en face de la Résidence supérieure.

Lors de notre passage, il n'y avait plus de places à l'Hôtel Morin ; force nous fut de descendre à l'Hôtel de la Gare, où, à l'aller, nous étions déjà venus. Sur la recommandation de M. Cognacq, gouverneur de la Cochinchine, M. le résident supérieur Pasquier d'une part et les membres du Co-mât de l'autre nous réservèrent un accueil des plus aimables. Ce fut S. E. Thân-trong-Huê, ministre de la Guerre et de l'Instruction publique, qui inaugura la série des réceptions en notre honneur. Le haut et sympathique mandarin n'était pas, du reste, un inconnu pour nous.

J'avais eu, quant à moi, l'occasion de fréquenter au Tonkin, alors qu'il était Tông-dôc et conseiller à la Cour d'appel à Hanoï. C'est un mandarin de grand mérite, très honnête, très cultivé et d'esprit ouvert. Il fait honneur à la Cour d'Annam, dont il est le conseiller éclairé et désintéressé. Au repas qui nous fut offert furent conviés la plupart des grands mandarins ; les convives ne se séparèrent que très tard dans l'après-midi.

Vers quatre heures, nous rendîmes visite à M. Pasquier, résident supérieur. Pendant près d'une heure, nous causâmes avec ce haut fonctionnaire distingué, qui se montra, à notre égard, d'une affabilité et d'une courtoisie exquises. On nous a dit qu'il a fallu rien moins que le tact d'un fin diplomate comme M. Pasquier pour dénouer à Hué une situation devenue assez délicate. De fait, quand on voit le représentant actuel de la République, en Annam causer avec Sa Majesté, on sent qu'il y a entre les deux interlocuteurs une véritable sympathie, et une déférence réciproque qui n'est pas de pure forme. La politique des égards est de mise aux colonies aussi bien qu'ailleurs.

M. Charles Gosselin a écrit dans l'*Empire d'Annam* : « Le premier devoir de la France consiste à rendre l'occupation française sympathique aux Annamites, à se faire

aimer, supporter de la population, estimer et apprécier de la classe dirigeante et éclairée du pays. Imposer sa puissance par la force et la crainte seules ne serait pas suffisant. Car il faut réellement que cette nation annamite soit douée d'une vitalité bien puissante pour avoir pu supporter la lutte pendant d'aussi longues années, étant donné la pénurie des moyens de défense dont le pays disposait, le gouvernement imprévoyant n'ayant rien su préparer pour le jour, qu'il pressentait cependant très prochain, où il devait se défendre contre une puissance européenne. Placés en face des armes de la France, les Annamites ont eu la seule ressource de mourir pour la défense de leurs libertés ; tous ont affronté la mort avec le plus tranquille courage et parmi ceux, si nombreux, qui sont tombés, frappés par les balles des pelotons d'exécution, ou sous le glaive des bourreaux, nous n'avons jamais eu à enregistrer une seule défaillance. »

Somme toute, l'Annam peut s'estimer heureux en confiant ses destinées à la France, car se trouvant sur la route des Indes et de la Chine, il serait tombé entre les mains d'une autre nation européenne ou du Japon, si la France n'était venue à temps le prendre sous son égide.

Retiré dans ma chambre d'hôtel, je ne tardai pas à m'assoupir. Lorsque je me réveillai, il était cinq heures du soir. Une visite sommaire de la ville de Hué nous prit une bonne heure. Nous allâmes ensuite chez S. E. Tôn-thât-Hân, président du Conseil des ministres, où nous passâmes une partie de la soirée. Quand nous le quittâmes, il était près de dix heures. En sortant de la demeure de notre aimable hôte, nous nous laissâmes tenter par un clair de lune magnifique et la fraîcheur de la nuit. Sur l'heure, nous décidâmes de faire une promenade en barque sur la rivière des Parfums. Dans trois petites embarcations, reliées ensemble et marchant de front, où l'on avait fait monter des musiciens, nous prîmes place aux côtés de quelques mandarins qui avaient bien voulu nous accompagner.

Lentement, les barques glissaient sur l'eau. Pas de vagues dans l'eau très calme. Et tandis que, d'en haut, la lune répandait sa douce lumière, les sons des instruments montaient dans l'espace, grêles, mélancoliques, alternés de chansons.

Le climat de Hué diffère de celui de la Cochinchine ; il se rapproche plutôt de celui du Tonkin. Hué est le foyer de la musique annamite, et bien des chansons qu'on entend dans nos théâtres modernes « cãi-lương » ont été importées de la capitale de l'Annam, déformées par l'adaptation à l'accent cochinchinois.

J'avais fait de fréquentes promenades sur l'eau, sur la Rivière de Saïgon ou dans le Sông Co-may, à Baria, mais je n'avais pas éprouvé les sensations que j'ai eues sur la Rivière des Parfums à Hué. La grandeur des paysages, l'aspect des arbres bordant la rivière, sous l'effet de la vaporeuse clarté lunaire me captivait entièrement. Il me semblait revivre, en ces heures trop brèves, les scènes décrites par Lamartine, Rousseau et d'autres grands écrivains.

Lorsque notre promenade prit fin, deux heures sonnaient à l'horloge de la gare. Ce fut avec regret que nous gravîmes l'escalier de l'hôtel ; mais nous avions besoin d'un repos réparateur pour être prêts le lendemain à aller saluer, à 10 heures, Sa Majesté l'Empereur.

Nous commençâmes la journée par la visite du palais royal, sous la conduite de S. E. Thân-trong Hue, qui est le cicerone idéal pour faire parler tous les vestiges d'un passé singulièrement évocateur, qui s'y rencontrent à chaque pas.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(L'Écho annamite, 8 avril 1922, p. 1, col. 2-3)

Conduits par un ministre avec l'assentiment de M. le résident supérieur, nous fûmes dispensés de montrer patte blanche, mais, d'ordinaire, pour visiter le palais, il faut demander à la Résidence supérieure une autorisation spéciale. Après avoir franchi le pont Clemenceau et pris à gauche, nous entrâmes dans la citadelle par la porte du Mirador VIII. L'« Allée des Ministères » que nous suivîmes est bordée par le palais du Cō-mât (conseil secret) et le Quốc tử Giàm. C'est dans le palais de Cō-mât que le résident supérieur et les ministres délibèrent sur les affaires confidentielles de l'Annam. le Quốc tử Giàm est un collège où les fils des mandarins viennent apprendre les caractères chinois.

Plus loin, on voit, des deux côtés, les ministères. À gauche, le jardin du Tinh Tâm, où les souverains d'Annam se plaisaient à venir prendre en été le frais. À droite se trouve la bibliothèque, où est installé le musée des « Amis du Vieux Huê ». Le musée économique occupe un large bâtiment divisé en plusieurs salles. C'est peut-être le mieux organisé de tous les établissements de ce genre en Indochine, car, à côté de lui, le musée agricole de Hanoï n'est qu'un chaos d'objets, où le touriste a de la peine à se reconnaître.

Nous ne pûmes, à notre grand regret, en visiter que quelques salles : ce jour-là étant un lundi, tout le personnel se reposait. On arrive à la concession française, après avoir traversé un pont jeté sur le canal impérial. Sur la rive opposée, on voit deux grands halls qui servaient à contenir le riz distribué aux mandarins en plus de leurs soldes. En tournant à gauche, s'étendent des champs où l'Empereur en grande tenue, préside aux fêtes du « Nam-Giao ». À droite, l'ancien « camp des lettrés », où avaient lieu les concours triennaux de caractères chinois. L'ancien temple dédié à Tự-Dức précède, à gauche, un pont que nous rencontrâmes sur le canal impérial, dans une autre partie de son cours. À partir de là, le chemin traverse des pelouses jusqu'aux ruines de la pagode de Đức-Dức, père de l'ex-empereur Thành-thâi.

Le service de l'Agriculture, l'Ecole professionnelle et le haras, l'Observatoire se trouvent non loin de là.

L'entrée du Palais est commandée par la porte du sud, le Ngo-môn, qui fut construite par Minh-Mang. Cette porte précède le bassin des « Eaux d'or », sur lequel sont jetés des ponts portant le même nom. Une large cour, où sont disposées de grandes cages vitrées, espèces d'aquariums, contenant chacune un lion en bois sculpté, des vasques en porcelaine, fait suite aux colonnes de bronze.

Mais ce qu'il faut admirer, c'est le palais Thai-hoa, où se trouve le trône de l'Empereur, situé presque au fond d'une grande salle aux colonnes rouge et or et dallée en mosaïques de prix.

Cette salle donne une impression de grandeur, de majesté qui s'accroît de tous les souvenirs d'un passé glorieux, que le silence et la solitude évoquent en foule à la mémoire.

La salle du trône donne sur l'intérieur par le Bai-cung mon ou porte de la Grande résidence. La porte jaune, qui se trouve au milieu, n'est ouverte qu'à l'occasion des grandes cérémonies. Les charpentes sont de style annamite ancien. Le Bai-cung-môn donne accès au palais du Can-chanh, qui est le plus beau des palais existant dans la ville impériale. C'était dans ce palais qu'avaient lieu autrefois les grands festins. Actuellement, il sert de salle de réception. La salle de gauche, à droite de la cour, est, une salle à manger. Il y a des objets d'art qui sont des cadeaux diplomatiques des rois de France ».

Quant on sort par la « Porte dorée » ou la « Porte de la Grande résidence », on remarque des sortes de vestibules élevées par Minh-Mang, On arrive bientôt au palais du « Phung-tiên », qui n'est autre chose qu'un temple dédié à la mémoire des empereurs Gia-Long, Minh-Mang, Thiện-Tri et Tự-Dức, Kiên-Phuôc et Đòng-Khanh.

Le culte est assuré par des membres de la famille royale placés sous le contrôle d'un eunuque. Des armoires vitrées de différentes dimensions, placées aux deux extrémités de la salle, renferment, outre des fusils fabriqués sous Tự-Dức, des bronzes, des émaux sur cuivre, des vases, des plats, des assiettes, des « arbres d'or », des objets en jade, des diadèmes garnis de gros diamants, des livres à feuillets d'or, des filières, des monnaies, enfin tout ce que l'Annam possède de plus rare et de plus précieux. Il faut dire qu'une énorme quantité de ces objets a été volée par des mains cupides.

Le pillage aurait été beaucoup plus éhonté si le Gouvernement français n'y avait mis à temps un terme en dressant un inventaire.

La porte qui s'ouvre en face de l'enceinte, conduit aux temples de Hu-ŋ-Miêu, dédié aux père et mère de Gia-Long , et de The-Mieu, qui fait double emploi avec le palais de Phung-tiên, où l'on voit de riches objets rituels. La cour qui précède ce dernier temple possède neuf urnes dynastiques en bronze portant des dessins en relief représentant des arbres, des astres, des animaux. Semblable à de gigantesques brûle-parfums, ces urnes, dont la plupart ont les pieds galbés en style Louis XV, correspondent :

Le Cao Đinh à Gia-Long ;
Le Nhan Hinh à Minh-Mang ;
Le Chuo'ng Hinh à Thiệu-Tri ;
Le Anh Đinh à Tự-Dức ;
Le Nghi Đinh à Kien-Phuôc ;
Le Thuàn Đinh à Đong-Khánh.

Il en reste trois autres qui n'ont pas encore reçu de destination. La fabrication de ces urnes devait constituer, à l'époque, un véritable tour de force, car les Annamites ne possédaient pas d'appareils perfectionnés.

Comme l'heure nous pressait, nous sortîmes par la même porte par laquelle nous étions entrés, en passant devant le Bai cung-môn. À notre gauche, le Trésor annamite, puis deux pagodes consacrées la première à Nguyêñ-Kim et la deuxième aux seigneurs antérieurs à Gia-Long. En face, sur les deux côtés.deux autres pagodes où se célèbrent les cérémonies à l'occasion des anniversaires de la naissance et de la mort de ces seigneurs.

Nous demeurâmes longtemps sous l'impression de la visite que nous avions faite. Nous avons pu ainsi nous rendre compte de ce qu'étaient la vieille civilisation annamite, digne d'admiration, et la vénération quasi-religieuse que le peuple d'Annam avait pour l'empereur, aussi que de l'esprit conservateur de la France protectrice.

Dans son ouvrage « l'Empire d'Annam », M. Charles Gosselin écrit à ce propos : « Rejetons bien loin la pensée dont furent animés, paraît-il, quelques-uns de nos représentants en Annam, de faire dans ce pays de l'administration directe, en supprimant, d'une façon progressive, mandarins, cour et souverain. Cette politique serait désastreuse, financièrement et politiquement. Avant de se créer une opinion, il est nécessaire de connaître la tournure d'esprit des Annamites, leur mentalité, telles que les ont formées une longue série de siècles passés dans le même état social. À ce peuple il faut un souverain, la royauté ayant chez lui un caractère rituel et religieux. Au représentant supérieur de la France dans notre possession appartient le devoir de faire aussi la distinction entre les mandarins qui, guidés par un sentiment d'intelligent patriotisme, se résignent à oublier le passé et viennent à nous, jugeant notre intervention bienfaisante et nécessaire pour leur pays, et les autres qui, poussés uniquement par leur ambition malsaine, ou l'amour immodéré du pouvoir et des richesses, viennent à nous aujourd'hui pour nous combattre demain. »

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 11 avril 1922, p. 1, col. 2-3)

À dix heures, nous nous rendîmes à la Résidence supérieure, où M. Pasquier nous attendait pour nous introduire auprès de Sa Majesté Khai-Dinh.

Les autos nous déposèrent bientôt devant une villa dont l'entrée est gardée par des sentinelles. C'est une maison de plaisance de Sa Majesté, dont elle est la propriété personnelle. Le secrétaire particulier du roi, M. Thài-vân-Toân, jeune mandarin très intelligent, commis des résidences placé hors cadres, prévint Sa Majesté. Le roi nous reçut au salon de force bonne grâce. Sa Majesté portait une robe, en soie noire, une chaîne en or avec un médaillon garni d'un énorme diamant et un turban noir, les pieds chaussés de bottines françaises.

Quoique vêtu sans apparat, Sa Majesté est d'une élégance sobre, du meilleur goût. Ce fut d'ailleurs l'avis des journaux français du Tonkin lorsque le roi vint à Hanoï assister, avec M. Sarraut, alors gouverneur général de l'Indochine, à l'inauguration de l'Université célébrée par M. Cognacq, notre gouverneur actuel. Pendant que nous engagions une conversation avec l'Empereur, son entourage, composé de quelques mandarins et de « thi vê » gardaient une attitude impassible ; seuls leurs yeux décelaient chez eux quelque curiosité à notre endroit. De mon côté, j'admirais la somptueuse décoration du salon et des appartements voisins, d'où s'échappent de capiteux parfums.

De vieilles porcelaines, qui datent de centaines et de centaines d'années, des vitrines renfermant des services à thé en jade frappaient d'abord l'attention. Doué d'une nature d'artiste raffiné, Sa Majesté a tenu à donner un cachet personnel à l'aménagement du palais royal. Les meubles sont fort jolis.

Fabriqués à Huê même d'après les modèles dessinés par Sa Majesté, ils ne le cèdent en rien à ceux de styles Louis XIV et du 1^{er} Empire. Tenant du premier et du second, ils ont je ne sais quoi qui les en différencie ; enfin, ils sont du style Khai-Dinh. C'est tout dire. Naturellement, ils sont capitonnés en soie jaune, couleur impériale, et finement dorés. Sa Majesté nous apprit qu'un salon de ce genre ne coûtait pas plus de deux mille piastres, et qu'il y avait tout avantage à encourager l'industrie locale. Au cours de la conversation nous dîmes à Sa Majesté que la population annamite de Cochinchine serait heureuse de participer aux fêtes que M. le gouverneur de la Cochinchine compte donner en son honneur, à son passage à Saïgon, à l'occasion de son voyage en France. Le roi nous répondit que, sauf des circonstances imprévues, il accepterait avec plaisir l'invitation de M. Cognacq.

Voilà les propos, fort innocents, on le voit, que nous eûmes l'insigne honneur d'échanger avec le Roi.

Je ne crois pas qu'ils soient de nature à justifier les insinuations du correspondant à Huê de notre confrère tonkinois « Le Courrier d'Haïphong ». Notre confrère du Nord s'est demandé quels rapports pouvaient exister entre le souverain d'Annam et les sujets d'une colonie française. Je m'empresse de lui répondre : « Nous avons été, lors de notre mission et surtout pendant notre séjour à Huê, les hôtes du représentant de la France en Annam et c'était celui-ci qui nous engagea à rendre visite à Sa Majesté. Visite de courtoisie, rien de plus, qu'il était de la plus élémentaire politesse de notre part de rendre. La terre que nous foulions les panoramas enchanteurs et les sites pittoresques que nous contemplions, de tout cela le roi d'Annam demeure le maître, nominal du moins, sous la haute protection de la France. Est-ce qu'on visite une maison sans faire attention au maître ? Est-ce que le Gouvernement général et le Gouvernement de la

Cochinchine ne présentent pas des représentants de la population indigène aux hôtes de marque de la colonie ? Rassurez-vous, trop ombrageux confrère ; ce n'est pas au cours d'une visite protocolaire qu'on ourdit un complot.

Pour des conjurés aux desseins ténébreux, nous eûmes ce jour-là un conciliabule fort animé le sous-secrétaire d'État du ministère des Travaux publics nous invita à déjeuner. Nous fîmes sans remords honneur au succulent repas qui nous était offert. Mais notre estomac, qui était mis depuis plusieurs jours, à rude épreuve, commençait à protester, croyant sans doute que nous étions en train de comploter sa mort avec des complices venant de l'extérieur. Nous dûmes convenir, chacun en son for intérieur, que ces protestations avaient du moins quelque apparence de raison. Aussi abrégâmes-nous les séances gastronomiques malgré l'insidieuse amabilité de nos amphytrions.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Echo annamite*, 13 avril 1922, p. 1, col. 3-4)

Malgré notre fatigue, nous ne pûmes faire la sieste après notre déjeuner chez S. E. Hièn, sous-secrétaire d'État au ministère des Travaux publics.

En Cochinchine, les après-midis, en ce mois, sont accablants, insupportables, mais à Hue, dont le climat rappelle celui du Tonkin, il y faisait frais.

Dans nos chambres, nous ne cessions de causer jusqu'à l'heure du départ pour les tombeaux royaux.

À quatre heures, nous nous dirigeâmes vers le Ministère de la Guerre, où Leurs Excellences Thân trong Huè et Hièn nous attendaient. Ces hauts mandarins devaient nous servir de guides. Après avoir quitté l'hôtel de la gare et suivi la rue Jules-Ferry, nous arrivâmes au village des fondeurs, qui connut jadis une grande prospérité. Nous aperçûmes une église au milieu des fûts élancés des aréquier. À gauche, un chemin mène au Tombeau de Tu-dúc.

Nous commençons à éprouver une impression que nous n'avions jamais ressentie jusqu'alors. Ces tombeaux sont tantôt enfermés dans des clôtures en maçonnerie, tantôt à ciel ouvert. Au milieu des pins, nous distinguions des obélisques. En d'autres endroits, ils se signalent par des tertres couverts d'une végétation rabougrie ou luxuriante. Vraiment, nos empereurs défunt avaient des âmes d'artiste. Tout en laissant au visiteur le loisir d'admirer le charme du site où ils avaient choisi l'emplacement de leurs dernières demeures, ils n'avaient pas oublié de leur donner l'attrait du mystère en les soustrayant aux regards. Ici, c'est un bosquet d'arbres qui s'entrelacent, là des fleurs qui s'étalement sous le souffle vivifiant du soir. Des eaux calmes, où se mirent des chalets, où de leur vivant, les souverains disparus péchaient ou passaient leur temps en été, des chants d'oiseaux, ce sont là autant d'éléments d'un tableau d'un charme pénétrant et mélancolique. Le spectacle était de toute beauté dans la splendeur d'un coucher de soleil auquel succéda bientôt un magnifique clair de lune. L'âme annamite n'est donc pas insensible à l'amour de la nature, puisque nos souverains ont su si bien choisir l'endroit où ils devaient reposer du sommeil éternel.

Avant d'arriver au tombeau de Tu-dúc, nous aperçûmes, entre les remparts de l'ancienne citadelle Chame et une rivière, une espèce d'amphithéâtre où avaient lieu les combats d'animaux sauvages. On raconte que le dernier combat entre un tigre et un éléphant s'y déroula il y a une vingtaine d'années.

Le tombeau de Tu-dúc se compose d'un grand mur en pierres dont les crêtes sont hérissées de tessons de porcelaine. De l'allée principale, on admire un joli paysage ; un étang, une île retiennent d'abord l'attention, puis un mur, un escalier, une cour

d'honneur bordée de statues d'éléphants, de chevaux et de mandarins. Dans une construction en maçonnerie, sur une stèle en pierre d'une seule pièce, sont gravés les hauts faits de l'empereur. À gauche de la cour d'honneur, est le tombeau de la Reine-Mère et le mausolée de la première reine. On dit que les restes de Tự-dúc sont enfermés derrière la porte de bronze et le mur, mais on se perd en conjectures sur l'emplacement exact où ils sont cachés, ce qui est d'ailleurs le cas de tous les tombeaux royaux. Les mandarins eux-mêmes l'ignorent. Seul l'Empereur peut-être connaît ce secret, jalousement gardé.

À quelques centaines de mètres plus loin, nous vîmes le tombeau de Đồng-Khành, père de Sa Majesté Khâï-Đinh. L'Empereur actuel vient d'y ajouter un monument d'un style élégant, situé immédiatement après la porte d'entrée et qui sert à abriter la stèle consacrée au feu roi. Comme tous les autres tombeaux, le tombeau de Đồng Khânh se compose d'une pagode, d'une cour d'honneur, d'un étang, de bâtiments où logent les femmes et les soldats de garde, et de l'emplacement où se trouve la tombe proprement dite. Après avoir gagné l'esplanade des sacrifices, on arrive au tombeau de Tự-dúc par une route droite. Une pièce d'eau, un portique en bronze, une cour avec trois terrasses et une porte monumentale près d'une pagode, voilà ce que nous rencontrâmes à droite en entrant. À gauche, une cour d'honneur, un écran, un portique, un jardin. À deux cents mètres environ de la route, c'est le mausolée de la mère de Thiệu-tri. Nous ne pûmes malheureusement pousser notre promenade jusqu'aux tombeaux de Gia long et Minh-mang, situés à plus de dix kilomètres plus loin. On ne peut y aller en auto que sur une partie de la route. Sur l'autre partie du trajet, il faut se servir d'une barque et marcher à pied.

Ma déception fut d'autant plus grande qu'avant mon départ, on m'avait dit que c'est aux tombeaux de Gia-long et de Minh-mang que les paysages sont les plus enchanteurs, les plus majestueux dans un silence rarement troublé. L. L. E. E. Thàn Trọng-Huè et Hiền nous consolèrent en nous offrant de profiter du peu de temps qui nous reste pour nous conduire le jour suivant à la pagode de Thiên-mụ, Thiên mô ou Thiên-mău. Les Européens l'appellent à tort Pagode de Confucius, car, cette pagode n'est pas consacrée au culte du grand philosophe chinois.

La pagode de Thiên-mụ est bâtie au village de An-ninh-thuợng. Elle est remarquable parce qu'elle fut le premier monument prestigieux de la dynastie de Nguyễn, dans le faubourg de Hué. Voici la légende attachée à la construction de cette pagode : le seigneur du Sud se promenait un jour aux environs de Hà-Khè, huyen de Hirang-Ti-à lorsqu'il arriva sur une colline au pied de laquelle il vit une tranchée. Intrigué, il interrogea les habitants du village. « Sire, lui répondit-on, cette colline fut fréquentée par une divinité. Mais lorsque Cao-Bien (général Chinois de la dynastie de Ly), ambitieux de gloire, fit creuser cette tranchée pour empêcher d'autres de tirer profit d'un pouvoir surnaturel dont il avait cherché vainement à se rendre maître, la divinité quitta l'endroit, qui était son séjour favori. Pendant longtemps, on ne parla plus d'elle. Une nuit, des personnes qui y habitaient virent en songe une vieille femme qui venait s'asseoir au pied de la colline en disant : « Lorsque le seigneur du pays comblera les fissures de cette colline, la cour du Sud sera agrandie. La pagode, une fois reconstruite, le pouvoir surnaturel d'antan reviendra. »

Enchanté des renseignements qu'il avait recueillis, le Seigneur fit bâtir sur la colline une pagode à laquelle il donna le nom de « Thiên-Mụ », qui veut dire « Dame céleste ». « C'est cette divinité, dit le Seigneur, qui me fera monter sur le trône et donnera la prospérité à ma maison. »

La pagode de Thiên-Mụ consiste principalement en une tour à sept étages. L'entrée de la tour est fermée par des portes dont les clés sont gardées par deux ou trois ministres. Il faut, par conséquent, que ces hauts mandarins se réunissent pour pouvoir ouvrir ces portes. La pagode a subi des dégâts causés par le typhon de 1904. Sur le

tertre servant de plate-forme, on peut embrasser d'un coup d'œil un panorama pittoresque. En face, ce sont les usines de Lang-Tho, où l'on fabrique la chaux hydraulique.

En suivant le mur se trouvant derrière le temple, on débouche, par une ouverture délabrée, dans un grand espace parsemé d'étangs aux eaux calmes. Le plus remarquable est celui de Binh-hô, qui se trouve au pied de l'enceinte extérieure de la pagode.

Près de l'étang, et tournée du côté de l'eau, on voit une pierre en forme de tortue ; cette pierre a donné naissance à la légende suivante : une tortue venant du fleuve coulant en face du temple, se dirigea un jour vers l'étang en passant par l'enceinte de la pagode.

Dans ce trajet, elle renversa un mur, mais surprise par un violent bourrasque et foudroyée, elle resta pétrifiée à cet endroit.

Face au fleuve, à notre droite, est l'ancien camp des lettrés. Le spectacle qui se présentait à nos regards de cette hauteur était magnifique. À l'horizon, le soleil allait disparaître, ses rayons, en forme d'éventail, mettaient une coulée d'or dans les nuages qui erraient dans l'infini. On comprend que dans un pays qui se prête à des rêveries sans fin, au milieu d'un peuple adonné à la poésie et hanté de réminiscences historiques et littéraires, des légendes aient coulé comme de source. Chaque arbre a son histoire, et chaque pierre, un nom. Ces légendes, ces souvenirs peuplent un passé déjà très évocateur par lui-même, de tout un monde d'immortels et d'êtres surnaturels.

En rentrant de notre promenade, nous fûmes invités par S. E. Nguyen-huu-Bai. ministre de l'Intérieur et des Finances, à dîner, et la soirée se passa au milieu de presque tous les mandarins de la cour, qui s'y étaient donné rendez-vous pour nous serrer la main avant notre départ pour Tourane.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 20 avril 1922, p. 1, col. 4-5)

Nous aurions voulu profiter de la dernière nuit qu'il nous restait à passer à Hué pour faire encore une promenade en barque sur la Rivière des Parfums, mais nous ne pûmes à notre grand regret mettre notre projet à exécution, car nous avions des visites à rendre avant de quitter la capitale de l'Annam. Au cours de ces visites, nous rencontrâmes M. Nguyen-phong-Duy, un lettré qui, après avoir été un ennemi de la domination française, a trouvé son chemin de Damas. Reçu docteur ès-lettres à un concours royal, à Hue, il émigra au Japon, et se fit admettre à l'École militaire de Tokio, d'où il sortit officier, lorsque la révolution chinoise éclata. M. Duy combattit alors dans l'armée révolutionnaire comme capitaine.

Pris du « mal du pays », il rentra en Indochine, déguisé en Chinois, ce qui lui fut, d'autant plus facile qu'il parlait parfaitement la langue chinoise. Il n'en fut pas moins arrêté à Hanoï, sous l'inculpation de menées anti-françaises. Pendant trois mois, il refusa de parler l'annamite, fut consciencieusement cuisiné, frôla de près la mort.., et se retrouve aujourd'hui, au bout de neuf ans, à Hué, titulaire d'un grade de mandarinat. Le pardon des offenses n'est pas seulement une maxime divine ; il est aussi un excellent principe de gouvernement.

En France, le fameux Lecocq, l'« as » des voleurs, devint, avec l'agrément du gouvernement, une excellente « mouche », après s'être rendu célèbre en dévalisant pas mal de ses contemporains.

Le cas de M. Nguyêt-phong-Duy n'est pas, d'ailleurs, unique en son genre. D'autres ont bénéficié de la clémence du gouvernement français, et cette habile politique d'apaisement n'a pas peu contribué à les réconcilier avec un régime qu'ils ne combattaient que faute de le connaître.

Lorsque nous quittâmes M. Duy, il était sept heures du soir. M. Lê-minh-Diêu, Lang-trung au Can-tin, Palais impérial, nous attendait à l'hôtel de la gare, car, ce soir-là, il devait nous offrir un repas d'adieu.

Originaire de Biênhôa (Cochinchine), M. Diêu est actuellement un mandarin distingué de la Cour d'Annam.

Il fera partie de la suite de Sa Majesté Khâi Binh, dans le voyage que l'Empereur d'Annam effectuera en France.

La soirée que nous passâmes chez M. Diêu revêtit un caractère intime et nous ne nous séparions qu'à une heure fort avancée.

Hue était endormie à cette heure.

Dans la rue, on ne voyait âme qui vive ; on n'y rencontrait même pas de ces pouss-pousse qui, à Saigon, circulent presque toute la nuit. La rivière des Parfums coulait paisiblement dans son lit. Quelques rares pêcheurs y voguaient dans leurs frêles esquifs munis des torches blafardes, et les quelques lumières du pont Clemenceau piquant la nuit, donnaient une impression de solitude et de mélancolie. L'ombre des arbres agités par une douce brise avait je ne sais quoi de mystérieux.

Une heure venait de sonner à l'horloge de la gare. L'unique coup retentissait sur une note grave, semblant se prolonger indéfiniment à travers l'espace, dans le silence de la nuit.

Et pourtant comme une heure est courte ! Courte est la vie même, pour ceux qui attribuent un prix inestimable aux minutes brèves qui passent comme « la navette du tisserand », selon l'expression annamite. Pour visiter entièrement Hué, il faudrait, en effet, y rester, des semaines, des mois, des années, car voilà bientôt neuf ans que cette société savante, l' « Association des Amis du Vieux Hué », est formée, et son « bulletin » contient à chacun de ses fascicules quelque chose d'inédit, fruit de patientes recherches et de nouvelles découvertes.

C'eût été donc folie de notre part que de prétendre tout voir, en quelques jours.

Le lendemain matin, nous nous levons très bonne heure. Le temps de jeter un coup d'œil rapide sur nos bagages et nous nous remettons en route. Dans une demi-heure nous ne verrons plus la ville de Hué, dans une demi-heure nous aurons quitté la fameuse capitale. Et pendant que nos autos marchent à une allure lente, comme à regret, je dis in petto « au revoir » à la ville impériale, me promettant d'y revenir à la première occasion.

Nous parcourons plusieurs rues. Hué s'éveille nonchalant, sous le baiser tiède du soleil matinal.

À mesure que nous nous avançons, et après avoir dépassé la « plaine des Tombeaux », nous nous engageons dans une région sablonneuse jusqu'à Đà-bac. La route contourne la lagune de Cau hai, bordée de montagnes et terminée par une bande de sable sur laquelle on trouve des agglomérations de pêcheurs. Le paysage qui s'offre à nos yeux est des plus enchantateurs.

À droite, ce sont des montagnes ; à gauche c'est la mer de Chine qui se présente en une baie semée d'îles et de barques aux voiles déployées. La passe de Tu Hien de la lagune Est de Hué s'ouvre au pied des montagnes de la Tortue et de Linh Thuy. On raconte que dans ces parages, l'Empereur Gialong infligea à ses ennemis, les Tày-son, une sanglante défaite en 1801. Le col de Phúc-Thiroug franchi, nous arrivons à une vaste plaine où les habitations sont clairsemées, c'est la plaine de Thua-luu. Il y existe une usine à vapeur et une exploitation forestière.

À l'extrême de la plaine de Thura-luu, nous traversons un autre col, plus haut et plus rude, le col de Phù-gia qui fait communiquer la vallée de Thura-luu avec celle de Lang-co.

La lagune de Lang-co est séparée de la mer par un large banc de sable. Entre elles, des bosquets de bambous ou de cocotiers révèlent seule la présence d'êtres humains. Par endroits, à un millier de mètres de hauteur, des chutes d'eau tombent comme des nappes d'argent en fusion.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 22 avril 1922, p. 1, col. 3-5)

La mer vient mourir au pied d'un massif montagneux que nous franchîmes par le col des Nuages appelé Hài-vân par les Annamites, à près de 500 mètres d'altitude. À mesure que nous montions, le panorama qui s'offrait à nos yeux devenait grandiose et vraiment enchanteur : des torrents, des ravins, des courbes et des rampes faisaient ressortir la puissance de la nature tempérée par la grâce d'une végétation luxuriante.

Le col est constamment enveloppé de nuages au sommet qui tantôt y flottent indécis, tantôt fuient rapides et vaporeux. Une porte monumentale construite par Minh-mang s'ouvre à ciel ouvert : avant l'occupation française, elle commandait le passage du col.

La baie de Tourane, qu'il nous fut donné d'admirer à la descente du col, a un aspect vraiment féérique. Aucun coin de l'Indochine ne lui est comparable en beauté. Au pied de la montagne de Tiên-sa, on trouve le village de Linh-chiêu, où l'on arrive après la baie de Nam son. Puis c'est le fort Isabelle, enlevé en 1858 par les Espagnols. Bientôt, surgit un espace sablonneux d'une blancheur éclatante : c'est la plaine de Nam-ô et de Hoà mi, que nous traversâmes avant d'arriver à Tourane. Tourane est une concession française. La ville est bâtie au bord d'un fleuve et au fond d'un golfe. C'est le point de relâche des paquebots de la ligne d'Extrême-Orient, surtout de ceux qui desservent Saïgon et Haïphong. C'est le port le plus important de la côte d'Annam.

On y trouve de grandes sociétés d'importation et d'exportation, des maisons de commerce importantes, des dépôts de pétrole, de charbons et d'huiles. Au point de vue économique, Tourane est également connu par les cultures diverses de la province de Quâng-nam, de la cannelle, de la soie, des usines pour la préparation du thé. Mais ce qui attire le plus l'attention des touristes, ce sont ses curiosités et ses sites. Tout d'abord, il faut mentionner le musée cham, parce qu'il se trouve au centre de la ville même. « L'ensemble des pièces réunies, dit le docteur Sallet dans son « Vieux Faifoo », ne peut être considéré comme un tableau sciemment composé de l'art ancien du pays, mais le hasarda été favorable et les diverses formes de l'art cham sont toutes représentées, à l'occasion même par quelques-uns de leurs chefs d'œuvre. »

Nous descendîmes à l'Hôtel Morin, où nous passâmes une nuit. Avec un peu plus de temps, nous aurions pu visiter les grottes de marbre, dont j'ai souvent entendu parler. Les autres points d'excursion ne sont pas moins intéressants, mais nous dûmes nous contenter, nous qui passions en trombe, de contempler l'aspect nocturne de la ville. Sur le balcon de l'hôtel, une douce brise de la baie venait frapper nos visages. Au delà du fleuve, des montagnes dénudées arrêtaient nos regards. Après le dîner, nous fîmes une promenade en pousse autour de la ville, que nous écourtâmes pour aller goûter dans un lit confortable un sommeil réparateur.

Mais, contrairement à mon attente, à mon réveil, loin de me sentir dispos, je, me trouvai en proie à une violent colique au moment où nous nous apprêtions pour partir

pour Binh-dinh. J'aurais été obligé de rester à Tourane si un de mes compagnons de voyage m'avait pas donné une bonne dose d'un remède annamite, dont l'effet fut presque instantané. Véritable panacée, ce remède devait guérir plus tard un autre de nos compagnons de voyage de la dysenterie. La veille déjà, M. Bông, un membre de la mission, avait été indisposé, et il lui avait fallu recourir aux soins d'un médecin de la localité.

Malgré ma malencontreuse colique, nous pûmes cependant quitter Tourane de très bonne heure. Je n'étais pas, ma foi, tout à fait rassuré contre un retour offensif de ce malaise aussi subit que gênant en voyage. Après avoir fait quelques kilomètres, nous suivîmes la route Mandarine. Au kilomètre 140, cette route traverse un désert de sable, puis serpente au milieu de plantations de cannes à sucre. Ici, le sol est presque plat, à part quelques mamelons qui s'échelonnent des deux côtés de la route. C'est une région dépourvue d'eau et les cultivateurs sont fort embarrassés pour en trouver. Pour arroser leurs rizières, ils emploient des espèces de roues faites en bambou, appelées « norias » pour faire monter l'eau du Sông Trà-khúc. C'est ainsi qu'on voit le long du fleuve, ces « norias » dresser leur armature semblables à de gigantesques échafaudages. Ce qu'il y a d'admirable c'est la hauteur à laquelle ces appareils rudimentaires, sans vapeur, ni machine, font monter l'eau; les habitants de la région parviennent à faire monter le liquide jusqu'à 16 mètres au-dessus du niveau du fleuve.

Le sông Trà-khúc traversé, nous arrivâmes à de vastes plantations de cocotiers. Pendant plus d'une heure, sur une distance de plusieurs kilomètres, on se croirait en Cochinchine. Les cocotiers succèdent aux cocotiers, et sans la chaîne Annamitique qui se dresse derrière ce rideau de palmier, l'illusion serait complète. Au passage, nous voyons des fabricants de cordages en fibres de coco travaillant devant leurs demeures dans une cour bordée de cocotiers.

Une brise fraîche apporte jusqu'à nous l'odeur acre du sucre qu'on est en train de fabriquer. J'appris qu'on trouve dans la région du sucre en grande quantité. Mais ma joie, se transforma en déception lorsqu'on ajouta que le produit de cette industrie intéressante est vendu à vil prix, faute de débouché, parce que les Chinois, qui en accaparent le commerce, fixent les prix à leur guise.

Toujours l'inévitable Chinois ! Ne dirait-on pas que l'expression « faire tirer les marrons du feu » a été inventée à leur usage ? Il faut espérer que lorsque le transindochinois sera terminé, l'Annam pourra diriger aisément sur la Cochinchine les produits de son sol et de son industrie.

À partir du kilomètre 314, la route suit des lacets à pentes raides, que nous abordâmes non sans quelque appréhension. Mais ce passage difficile fut franchi sans encombre, et quelques instants après, nous fûmes en vue de Bong-son. La route est bordée de « mu-u » sur une longueur de plusieurs kilomètres, derrière lesquels des plantations de canne à sucre, des rizières et des cocotiers égayent la vue du touriste fatigué par un si long trajet. Nous remarquâmes également dans ces parages la présence des jacquiers en abondance. Bông-son est surtout connue pour ses babouches en fibres de cocos. J'en achetais une trentaine de paires, à titre de curiosité. Après en avoir chargé nos autos, nous passâmes le fleuve de Bong-son, qui, vu du débarcadère, ressemble à un lac. De ce point, les montagnes d'en face semblent plus près de nous ; celles de gauche forment au loin des massifs isolés. Plus loin, c'est une cuvette formée de rizières et de cocotiers et dont les bords sont relevés par des montagnes riantes. Nous nous engageâmes ensuite dans un ravin profond qui coupe ces montagnes à une petite hauteur. Après avoir quitté le bac, on rencontre encore les « mù u » sur plusieurs kilomètres.

Sur notre chemin de retour, nous ne nous arrêtâmes pas ni à Faifoo, ni à Quâng-nâgai, où, à l'aller, nous avions été les hôtes de l'An-sat. À Faifoo, où j'ai un camarade de classe, M. Nguyen-trong Thang, commis des résidences, je m'arrêtai à son bureau

dans l'espoir de le trouver, mais, ayant cru que je ne faisais pas de crochet pour m'arrêter en cet endroit, il était allé à ma rencontre à Tourane.

Nous ne vîmes Quinhon qu'après avoir passé une nuit à Binh-dinh, car il faisait nuit, et comme nous voulions voir quelques fabriques de soie, nous tenions à visiter cette ville pendant le jour.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 27 avril 1922, p. 1, col. 3-4)

Le col de Cù-mông traversé, nous arrivâmes à la baie de Xuân-dài, bordée de salines semblables à celles de Bacieu et de Baria. Il est à remarquer que ces salines ne sont pas aussi bien entretenues que les salines cochinchinoises.

Sur les deux côtés de la route, des cocotiers, des aréquiers alternent avec des rizières au milieu desquelles surgissent des agglomérations de paillotes fort pittoresques. C'est la bourgade que l'on trouve à l'entrée de Sông-Cau qui est le chef-lieu de la province de Phù-yên. C'est un centre soigneusement entretenu qui décèle un soin méticuleux de la population.

Après avoir quitté Sông-Cau, la route longe la baie et le pied d'une chaîne de montagnes. Le panorama qui s'offre à nos yeux revêt un aspect tout particulier quand nous traversâmes le village de Vung lâm. De superbes plantations de cocotiers en fer à cheval rappellent encore une fois les vastes jardins de Cochinchine, avec cette seule différence que, dans ce dernier pays, les cocotiers ont leur habitat préféré au bord des fleuves.

Nous aurions voulu ralentir l'allure de nos autos pour goûter le charme incomparable de cette région, mais comme nous devions arriver à Nhatrang dans la journée même, nous fûmes obligés de nous arracher à ce désir pour traverser le bac de Cay-dua.

À Tùy-hôa, nous fîmes halte et fûmes reçus par M. Ung-Thuy, un jeune phù à l'air intelligent. En attendant le repas préparé au bungalow, nous fîmes un tour de promenade dans les alentours de la résidence du phù. Sur la « Montagne des Singes », nous voyions, outre des tours cham, deux paillotes dont l'une sert de demeure à l'agent provincial. Le fonctionnaire des Travaux publics est chargé d'agrandir Tùy-hoa, en se servant de la « Montagne des Singes ». Un crédit de 20.000 \$ a été prévu en outre pour la construction d'un bungalow plus confortable, pour lequel on est en train de chercher un emplacement.

Onze heures nous réunirent autour d'une table sous le toit d'une vieille paillote tenant lieu de maison des passagers. Le repas fut simple, mais la faim, qui est le meilleur des assaisonnements, en fit pour nous un véritable régal. Ces pique-nique à la bonne franquette ont été les meilleurs repas de notre voyage. Chacun mange à qui mieux mieux au milieu d'une conversation bruyante.

Une heure et demie plus tard, nous nous remîmes en route et lorsque nous traversâmes le bac du Sông Dàrang, le temps s'était gâté. Une pluie agaçante nous obligea à rester dans nos voitures durant le passage, alors que, d'ordinaire, il faut laisser embarquer les véhicules à vide. Mais à mesure que l'on avance la chaîne annamitique se présente aux regards avec une végétation serrée, drue. Ses flancs apparaissent tantôt d'un jaune clair, tantôt assombris à travers la brume de la pluie qui vient de nous arroser.

On y voit des rizières dont le souffle du vent fait onduler mollement le tapis vert. Après avoir dépassé un pont, la montée du col Varella (Dèo câ) commence. Des roches noires affectant des formes bizarres, des menhirs, des colonnes mégalithiques

surplombent le chemin en corniche, semblant prêts à dégringoler sur nos têtes. Nous frissonnâmes à l'idée qu'ils pouvaient nous réduire en marmelade.

L'aspect du paysage n'a rien de commun avec celui de la Cochinchine où, d'ordinaire, on a l'habitude de regarder des sites d'une beauté relativement moins éclatante. Des personnes vêtues de pèlerines en feuilles de latanier tremblaient sous la pluie battante, au bord de la route. Des ravins d'une profondeur vertigineuse se rapprochent ou s'éloignent au détour d'une issue. A notre gauche, la chaîne annamitique présente ses flancs abrupts, tandis que la mer, dans le même sens, deux kilomètres plus loin, montre son immensité bleue. Des îles rocheuses aux arêtes crénelées se prolongent dans le lointain, au large. On en remarque une en forme de phoque ou de kangourou à la tête hérissée d'une crinière. Des anses s'avancent vers la terre, rongeant des blocs de porphyre ou de granit ; des vagues d'une blancheur éblouissante au milieu des flots azurés, des espaces de sable surgissant entre elles, voilà ce que les Cochinchinois n'ont guère l'occasion de contempler. Des trams échelonnent la route, et pour évaluer la distance d'un point à un autre les habitants de la région disent couramment : « Il reste encore 5 trams, 8 trams. » Des vers de Phan-thanh-Giang, ce grand mandarin dont la mémoire est vénérée des Annamites, viennent confirmer ces évaluations. « Après avoir traversé 72 trams, nous sommes arrivés à la capitale, etc. », écrivait le grand lettré. Le voyage était long, mais on se divertissait comme aujourd'hui en regardant les cascades dévaler avec fracas d'une grande hauteur, la couleur de l'horizon qui se marie merveilleusement à celle de la mer. La pluie même, en tombant sur les arbres, trouble la solitude majestueuse qui nous entoure et achève de donner à cet endroit un aspect inconnu jusqu'alors. Les autos sont obligées de faire des crochets brusques, menaçant à chaque fois de nous faire un saut périlleux parmi les grottes qui se trouvent à 200 mètres au-dessous de nous. Ajoutez à cela la plainte des vents se jouant parmi les feuilles, le murmure des insectes qui bruissent dans des anfractuosités de roche. Quel temps exécutable ! Il pleuvait, il pleuvait à tel point que par endroits, nous devions nous arrêter pour ne pas risquer un accident. Une accalmie succède à une forte averse, pendant laquelle nous entrevoyions à notre gauche des presqu'îles aux formes bizarres. Heureusement, tout a une fin ; la pluie cessa, et nous nous arrêtâmes dans un tram, pour attendre les deux autres autos que nous avions perdues de vue. C'est ainsi que nous apprîmes que le Dèo-ca est le refuge préféré des tigres et que deux jours auparavant, un de ces fauves, qui était parvenu à attraper un cerf, avait mangé le ruminant au pied d'un poteau télégraphique. N'est-ce pas le même fauve qui mit en débandade un troupeau de bœufs appartenant à un commerçant de Baria ? Le tong-doc de Nhatrang nous apprit, en effet, dès notre arrivée dans cette ville, qu'au cours de cette panique, le commerçant fut piétiné par ses bêtes affolées.

En approchant du bac, nos voitures ralentirent leur vitesse pour traverser le bac du Sông-gia, après lequel nous arrivâmes à Nhatrang. Le passage du fleuve n'est pas aisé en temps de pluie ; il exige des précautions ; sans cela, on risque de prendre dans l'eau agitée, un bain forcé dont il est difficile de revenir.

IMPRESSIONS DE VOYAGE
De Saïgon à Vinh par voie de terre (suite).
par LÊ-THÀNH-TUONG
(*L'Écho annamite*, 29 avril 1922, p. 1, col. 3-4)

Nous voici arrivés à la dernière étape de notre voyage, Nhatrang, au milieu d'une pluie agaçante. Nous étions tout mouillés ainsi que nos bagages. Je m'inquiétais surtout pour les pièces de soie qui pouvaient être abîmées par l'infiltration de l'eau de pluie

dans les valises qui les renfermaient. Il aurait fallu du temps pour les sécher, et nous devions nous remettre en route le lendemain à la première heure.

Nous couchâmes cette nuit-là à la maison des passagers, réservée aux mandarins, non loin de la résidence du tông-dôc, chez qui nous dînâmes.

Nhatrang, chef-lieu de la province de Khanh-hoa, est un port de la côte d'Annam, distant de Saïgon de 410 kilomètres environ. On y trouve l'Institut Pasteur, dirigé par le docteur Yersin, le savant qui a découvert le sérum antipesteux. Cet établissement scientifique mérite d'être visité ainsi qu'une autre curiosité : les ruines chames du Po-Nagar qui ont l'objet d'une étude intéressante de M. Parmentier, de l'École française d'Extrême Orient.

Nhatrang est aussi une station balnéaire qui, bien que peu connue des touristes, ne présente pas moins d'attrait. Le chemin de fer qui va de Saïgon a actuellement comme point terminus Nhatrang ; il sera prolongé, dit-on, jusqu'à Quinhon dans quelques années. C'est ce que le Gouvernement de l'Indochine compte faire après l'achèvement du tronçon de Vinh à Dàng-hà. De nouveaux emprunts locaux devront être émis à cet effet, à moins que le Gouvernement de l'Indochine ne préfère concéder l'entreprise à des compagnies privées, en se réservant quelques avantages.

D'une façon ou d'une autre, il faut que le transindochinois soit terminé, bien que d'ores et déjà d'aucuns se demandent s'il profitera aux étrangers ou aux habitants du pays. On n'est pas, en effet, sans savoir que l'achèvement de cette grande ligne offrira de grandes facilités aux immigrants célestes. Il appartient à nos compatriotes, premiers intéressés, de ne pas laisser d'encombrants parasites envahir davantage le pays à leurs dépens.

Le lendemain matin, nous fûmes réveillés de très bonne heure, et les autos après nous avoir conduits à la gare, à cinq kilomètres de la ville, revinrent à Nhatrang. Ces voitures devaient être embarquées dans des fourgons; mais le chef de gare, ayant été prévenu trop tard, n'avait pas eu le temps d'en faire venir de Saïgon.

Sur le quai de la gare, une foule de voyageurs se pressait, bruyante : des colons habillés en kaki, venant des plantations voisines, s'affairaient au milieu des portefaix nonchalants aux chapeaux coniques, des touristes en retard appelaient leurs guides. Le grincement des roues des camions automobiles, le bruit des « diables » roulant sur le quai dominaient tous ces bruits.

Un coup de sifflet, et le train s'ébranla. Scène banale semblable à celles qui se passent dans toutes les gares, mais à laquelle le changement de décor donnait l'attrait de la nouveauté. La terre rendue humide par la pluie de la veille, le ciel gris que nous avions au-dessus de nos têtes, l'aspect de la végétation arrosée par une grande averse, la fraîcheur du matin, tout cela était doux à voir et à sentir.

De Nhatrang à Ngâ-ba, le train passe près des montagnes, sur la gauche ; puis, ce sont les plantations qui se succèdent. Des forêts, des espaces où poussent le « tranh », des clairières où de gros arbres ressemblant à des colonnes droites contrastent avec la brousse inextricable. De Ngâ-ba, un embranchement conduit à Ba-ngôi, escale des paquebots maritimes. La route mandarine suit de près la ligne, à gauche. À Trai-ca, on voit la mer et des cocoteraies. De nouveau, des montagnes défilent ; à leur pied, une forêt de bambous pointe vers le ciel d'innombrables tiges vertes. De la gare de Ka-rom, on voit des cascades tombant des montagnes. La blancheur de leurs nappes ressort en couleur sur la couleur sombre des montagnes où elles prennent leur source.

Des troupeaux de buffles blancs errent dans les plaines situées près de la gare de Phù qui et de Hoà-trinh. A Cà na, le train passe près de la mer, en contournant la montagne. De Càna à Suoi-Vàng, nous n'avons rien noté d'intéressant, mais à partir de la gare de Sông-phan, des forêts de lataniers attirent notre attention. Les lataniers sont ces palmiers à longues feuilles. dont nos compatriotes savent si bien tirer parti. Avec le latanier, on fabrique des *là cà dâng*, destinés à couvrir le paddy et qui se vendent en Cochinchine une piastre les deux mètres carrés. On en fabrique des

chapeaux coniques à l'usage des indigènes ; il est certain que ces feuilles de palmier sont aptes à une foule d'autres usages, sans parler de leurs nervures dont on fait des lacets très résistants. Il faut convenir que l'industrie à laquelle elles donnent lieu n'emploie que des moyens fort rudimentaires. Sur tout le parcours, des Man, des Muong et des Moïs nous regardaient d'un œil placide. Les hottes qu'ils portent derrière le dos, dans lesquelles ils mettent leurs armes et leurs instruments de travail, les bijoux grossièrement façonnés dont ils se parent, leur costume sommaire nous sont familiers, grâce aux images que nous voyons dans les livres, présentant des types primitifs. Leur vie est simple, comme leur naturel. Le luxe leur est inconnu, le progrès les laisse indifférents.

Ce jour-là, le train subit un retard de plus d'une heure et demie, occasionné par un déraillement. Il n'arriva à Saïgon que vers 9 heures du soir, au lieu de 7 heures.

Chacun de nous débarqua, tout ragaillardi à l'idée de réintégrer son « home », après douze jours de voyage. La mission aurait duré bien davantage si nous avions poussé jusqu'à Hanoï, suivant l'autorisation que M. le gouverneur Cognacq avait bien voulu nous faire parvenir par l'intermédiaire de M. le résident supérieur Pasquier.

Qu'il me soit maintenant permis, à tête reposée, de faire quelques réflexions sur l'œuvre que la France a accomplie au pays d'Annam. Partout où nous avons passé, nous avons, en nous gardant d'éveiller leur attention, questionné les habitants du royaume protégé. Du vieillard que l'usure des ans rend apathique jusqu'à l'adolescent curieux qui nous regardait naïvement, en passant par d'adulte flétrissant sous le poids d'une touque de résine de « dàu con rai », tous ont été unanimes à reconnaître les bienfaits de la présence des Français dans leur pays. Les nhà-qué, qui apprécient là-bas, comme partout, la tranquillité, me disaient : « Nâu cô làm khô dê chi dâu ? »(Ils les Français] ne nous créent point d'ennuis).

Ces opinions, exprimées sans arrière pensée ni affectation, sont le reflet fidèle de leurs sentiments intimes. Ce ne sont, certes, pas eux qui fomentent des troubles. Vivant frugalement et au jour le jour, sans cesse courbés sur la glèbe, ils ne demandent qu'une chose ; c'est d'avoir leur petite place au soleil et de pouvoir vaquer en sécurité à leurs occupations, en travaillant le coin de terre où ils ont vu le jour et où ils dormiront leur dernier sommeil, leur humble tâche achevée. Mais ce seront leurs enfants qui profiteront des efforts faits par le Gouvernement français d'accord avec le Gouvernement annamite. Pour porter leurs fruits, ces efforts doivent être constants, de longue haleine. Depuis Paul Bert, les gouverneurs généraux qui se sont succédé à la tête de l'Indochine ont toujours suivi une politique libérale digne de la République. La guerre a beaucoup contribué à faire connaître les colonies et leurs habitants au Parlement. La politique d'égards, pratiquée vis-à-vis du roi d'Annam, par d'habiles administrateurs doublés de fins diplomates, a donné d'excellents résultats.

Généralisée au regard de l'ensemble de la population, cette politique est susceptible d'aboutir à terme à un état de choses dont Français et indigènes auront lieu de se féliciter. Le programme d'action de M. Long semble s'en inspirer. C'est pourquoi il a conquis parmi les Annamites une popularité qui, s'attachant à sa personne, profitera en définitive à la France.

La Vie indochinoise
(*Les Annales coloniales*, 26 juillet 1923, p. 2, col. 3-4)

TONKIN

— Bien souvent l'état des routes au Tonkin a fait l'objet des doléances des automobilistes. Il s'en faut, en effet, que ces routes soient parfaites et le service des Travaux publics a encore de la besogne devant lui, mais il serait injuste de méconnaître l'effort accompli en quelques années. Il y a une douzaine d'armées seulement, bien peu d'autos s'aventuraient sur le parcours Haïphong-Hanoï. Et maintenant, le gouverneur général intérimaire [Baudoin] est venu en quatorze heures de Hué à Hanoï. Il y a quelques jours, le parcours de Haïphong, à Longtchéou fut effectué en une journée, ce qui donne une moyenne de soixante kilomètres à l'heure, vitesse que peu de voitures dépassent en France, et encore dans les régions où les routes n'ont pas été défoncées par une circulation intensive de camions. En somme, il n'est plus aujourd'hui un centre important du delta tonkinois où l'on ne puisse arriver en automobile. Dans la Haute-Région même, on accède à Hagiang, au moins en saison sèche. Le parcours Langson-Caobang, est parcouru incessamment et l'on pousse jusqu'à Nguyêñ-Binh. Une randonnée de quatre ou cinq cents kilomètres dans la journée est devenue chose courante.

On reproche aussi aux routes indochinoises leur étroitesse, aggravée parfois par les inexplicables sinuosités de leur parcours. Mais il ne faut pas oublier que dans les deltas, on a très souvent, par économie, empierré des digues, ouvrages sinueux par leur nature et leur destination.

L'Administration se réserve au surplus, d'améliorer le réseau construit. C'est ainsi par exemple, qu'après avoir assuré le passage de la porte d'Annam, on y a continué les travaux de façon à permettre, de se croiser facilement dans tout le parcours en montagne. L'idée directrice en matière de routes est celle-ci : on assure d'abord le passage, on améliore ensuite. Il s'agit d'ouvrir la circulation, dans le moindre temps, avec un minimum de dépenses, le plus grand nombre possible de kilomètres, de façon à débloquer des régions dont les richesses restent inexploitées faute de moyens de communication. Au point de vue de l'intérêt général, l'administration préfère ouvrir cent kilomètres de route praticable, plutôt que d'en fournir trente de route parfaite.

Certes, la largeur des routes coloniales, fixée à six mètres, est insuffisante lorsque la circulation acquiert une certaine intensité. C'est le cas pour quelques routes du Delta : Hanoï-Sontay, Hanoï-Nam-Dinh, Hanoï-Haïphong en été et à certaines heures de la journée. On songe à les élargir pour qu'elles aient au moins huit mètres.

De même, l'exécution de quelques variantes est assez nécessaire. La sortie de Haïphong, par exemple, est complètement à reprendre, ainsi que la route d'Haïphong, près de Gialam, qu'il faut relier à celle qui mène au pont des Rapides, ouvrant l'accès à toute la rive gauche du fleuve Rouge.

Ces améliorations au réseau du Delta seront complétées par la mise en état de routes provinciales importantes, comme celles de Bac-ninh à Cam-giang.

D'ailleurs, l'extension du réseau routier est la meilleure garantie de la tranquillité, car elle facilite à la fois la surveillance du pays en temps normal et la répression des troubles le cas échéant.

17-18 janvier 1930 : HANOÏ-SAÏGON EN 30 HEURES

par [Victor Demange](#)

LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL [PASQUIER] À HA-NAM ET À NINH-BINH
(*L'Avenir du Tonkin*, 9 janvier 1932, p. 1)

.....

À 11 h. 30, M. le gouverneur général, accompagné de M. le résident supérieur Tholance et de ses officiers d'ordonnance, étaient à Ninh-Binh où le reçut le résident, M. Foy, qui lui présenta les colons et fonctionnaires français et indigènes de la province avec lesquels M. Pasquier s'entretint pendant quelques instants, évoquant le souvenir du père Six dont le magnifique effort de volonté et de réalisation pratique doit rester un exemple vivant pour les générations nouvelles.

Après le déjeuner à la résidence et une visite rapide du chef-lieu, notamment de la prison, M. le gouverneur général se rendit à Gian-Khau sur la route Coloniale n° 1 pour l'inauguration du pont de 100 mètres nouvellement construit sur le song de Hoang-Long-Giang, et où l'attendaient les résidents de Nam-Dinh et Phu-Ly, entourés des principales notabilités françaises et indigènes de leurs provinces.

M. le résident Foy prononça le discours suivant :

« Monsieur le gouverneur général,
Monsieur le résident supérieur,
Messieurs,

Voici le pont de Gian-khau que vous avez bien voulu venir inaugurer.

Il a été terminé et livré à la circulation le 10 décembre dernier.

Les fondations ont été particulièrement difficiles à construire par suite de la profondeur du fleuve.

Ces difficultés ont pu être heureusement résolues grâce à l'habileté et aux parfaites connaissances techniques des fonctionnaires des Travaux publics chargés de son exécution. Les caractéristiques qui le signalent à l'attention et le présentent vraiment comme un ouvrage d'art, sont l'élévation de son tablier au-dessus du niveau des eaux pour permettre le passage des chaloupes, et la portée de ses travées qui atteint 40 mètres.

Dominant de sa masse robuste la plaine environnante, c'est un nouveau trait d'union posé par la civilisation sur la route du progrès.

Grâce à lui les communications seront plus faciles et gagneront en rapidité, ce qui est d'autant plus appréciable qu'aujourd'hui plus que jamais le temps est de l'argent

Placé sur la grande artère qui, du Nord au Sud, traverse l'Indochine et relie entre elles les capitales des divers pays composant la Colonie et, en ce qui concerne particulièrement la province de Ninh-Binh, placé sur la route reliant le chef-lieu au huyén de Gia-Viên, au centre important de Phu-Nho-Quan et à plusieurs concessions, il est appelé à rendre à tous, Européens et indigènes, les services les plus appréciables.

Cet ouvrage d'art a été édifié avec des matériaux provenant des prestations allemandes. Et ceci permet «l'évoquer les sacrifices faits par la mère Patrie, sacrifices qui, pour aussi durs et douloureux qu'ils aient été, n'ont pas été faits inutilement et lui

ont permis, avec l'aide généreuse de ses fils indochinois, d'obtenir la plus belle, la plus grande des victoires : la Victoire du Droit.

Monsieur le gouverneur général, c'est grâce à vous, grâce au souci constant que vous avez de tous, au soin que vous apportez à vouloir créer toujours du mieux-être pour la population indigène qui a tant besoin de se sentir dirigée, soutenue et secourue que cette construction a pu être réalisée.

En mon nom, au nom des fonctionnaires européens et indigènes, des colons de la province, de la population indigène, je vous adresse tous nos plus vifs remerciements. Je vous exprime en même temps toute notre reconnaissance pour avoir bien voulu, malgré vos multiples occupations, nous consacrer quelques instants pour donner à cette inauguration la signification qu'elle comporte.

Je termine, Monsieur le gouverneur général, en vous donnant l'assurance que vous pouvez compter sur notre entier dévouement pour contribuer dans toute la mesure de nos moyens à l'accomplissement de l'oeuvre que vous poursuivez. »

En une brève improvisation, M. le gouverneur général remercia des sentiments exprimés, s'associa aux compliments adressés au service technique et mit en relief l'importance de l'effort poursuivi pur l'administration indochinoise, malgré le fardeau de lourdes dépenses, pour mettre progressivement en harmonie le réseau routier de la Colonie avec les besoins de la circulation.

M. le gouverneur général et M. le résident supérieur étaient rentrés à Hanoï à seize heures.

LANG-CO
(*L'Avenir du Tonkin*, 20 mai 1932)

Inauguration. — Le superbe pont en ciment armé qui traverse la rivière de Lang Go est achevé. Les automobilistes qui vont de Tourane à Hué sont heureux de pouvoir éviter maintenant un bac qui faisait perdre beaucoup de temps. On s'occupe en ce moment d'élever de très beaux arcs de triomphe aux deux extrémités du pont, en vue de sa prochaine inauguration.

29-30 janvier 1934 : HANOÏ-SAÏGON EN 25 HEURES
par Charles Orsini, sponsorisé par la [Texaco](#)

Section Nord : Haïphong-Moncay
