

P. GRANDADAM

COMMERCE
LILLE

Petit Manuel illustré

de la

Mise en Valeur de nos Colonies



180 Pages — 34 Gravures — Prix: 3.— frs.

MULHOUSE

Edité par l'Auteur P. GRANDADAM, 56^a, rue de Bâle
Chèque postal : Straabourg N° 6829.

Dépôts chez: VICTORION, 87, Boulevard Saint-Germain, PARIS (6^e);
LAROSE, 11, rue Victor-Cousin, PARIS (5^e);
MAISON DU LIVRE, 2, rue Félibien, PARIS (6^e).

Tous droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous pays
Copyright by P. GRANDADAM 1923.

Petit



Manuel illustré

de la

Mise en Valeur de nos Colonies

par

N^o BIB 398793/-186425

Pierre GRANDADAM

Professeur au Lycée Technique de Mulhouse

Plus de 30 Portraits, Cartes et Plans



MULHOUSE

Edité par l'Auteur P. GRANDADAM, 56^a, rue de Bâle
Chèque postal Strasbourg N^o 6329

Dépôt: Librairie LAROSE, 11, rue Victor-Cousin, PARIS (5^e).

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Copyright by P. GRANDADAM 1923.

AVANT - PROPOS.



Ce petit *Manuel illustré* devait d'abord paraître comme troisième partie de l'ouvrage :

LA FRANCE DE RICHELIEU ET DE COLBERT
ET LA FRANCE D'AUJOURD'HUI DANS SON ADMIRABLE EFFORT
POUR NOTRE ESSOR NATIONAL.

Voici les raisons, pour lesquelles il a été publié séparément.

M. RONDET-SAINT, Directeur de la Ligue Maritime et Coloniale, dans un rapport très documenté, pose, comme but à atteindre de toute urgence, ce principe :

« Il faut qu'à tous les degrés de l'enseignement une large place soit faite à l'enseignement colonial. »

Pour commencer, il serait utile qu'un précis illustré d'une centaine de pages, résumant d'une façon claire, très brève, mais précise, les éléments essentiels de ce que l'on doit savoir des Colonies, soit rédigé et répandu à profusion dans nos Ecoles et dans nos Collèges. »

Faisant sien ce principe, M. Georges BARTHÉLEMY, député du Pas-de-Calais, rapporteur du budget des Colonies, dans un remarquable article intitulé : *Propagande coloniale scolaire*, l'appuie de toute son autorité et en demande la réalisation prochaine.

C'est pour se conformer au vœu émis par ces deux grands coloniaux, que le présent ouvrage se présente en toute indépendance du précédent. Aucun effort n'a été rebuté pour le rendre aussi attrayant qu'utile et instructif.

Si ce « PETIT MANUEL » répondait aux vues des hautes compétences coloniales, l'auteur s'estimerait heureux d'avoir, par cet ouvrage de propagande, contribué à l'intensification de l'intérêt colonial et de la mise en valeur de notre superbe empire colonial qui, trop longtemps négligé, sinon ignoré par bon nombre de Français trop « casaniers », commence à être mieux apprécié depuis le rôle important joué par lui pendant la Grande Guerre, et depuis que les dures nécessités d'après-guerre ont fait comprendre à tous les hommes avisés *les avantages immenses d'une Mise en valeur intense et judicieuse de notre riche domaine d'outre-mer.*

Mulhouse, 14 juillet 1923.

P. GRANDADAM.

CHAPITRE PREMIER.

Nos principales Possessions coloniales (sans l'Indochine et le Maroc) et leur prodigieux Essor économique depuis la Grande Guerre.

L'Algérie. — La Tunisie. — La Syrie. — L'Afrique Occidentale Française. — Le Cameroun. — Madagascar. — La Nouvelle-Calédonie. — L'essor économique mondial. — La Guerre mondiale et le Réveil colonial.

L'Exposition Coloniale de Marseille (1922) fut, pour beaucoup de Français, une véritable révélation.

« L'Exposition de Marseille, s'écriait l'éminent écrivain Brioux, de l'Académie Française, c'est un carrefour où les vents du large, venus des océans, emportent les gaz empoisonnés, les gaz méphitiques sortis des mares stagnantes, nés dans l'entassement des grandes villes, créés dans les « enceintes » étouffantes et closes, où fermentent les passions politiques.

On y respire à pleins poumons un air sain, vivifiant, réconfortant, joyeux. On se sent fier d'être du même pays que les gens qui, là-bas et ici, ont conçu et réalisé tout cela.

Et l'on répète la phrase que j'ai entendue à la sortie :

« **Je ne croyais pas la France aussi grande !** »

Mais tout le monde n'a pas pu visiter ce merveilleux tableau de nos immenses richesses coloniales, et même nos plus riches colonies restent pour bien des Français une *terra incognita*. C'est pourquoi nous voulons essayer de leur en donner une faible idée, en commençant par un aperçu très succinct des plus proches, qui sont en même temps les plus anciennes et les mieux connues, pour pouvoir ensuite nous étendre plus longuement sur nos deux grandes possessions coloniales de date plus récente : l'Indochine et le Maroc.

*
**

L'ALGERIE.

M. Millerand a fait, en 1922, un beau voyage au Maroc, en Algérie, en Tunisie et en Corse. On lui a montré toutes les merveilles touristiques de ces colonies admirables. Il avait pour but de s'enquérir des besoins de ces pays et des réformes qui lui paraîtraient les plus nécessaires.

C'est ce côté utile des discours de M. Millerand que la population a retenu avec le plus de satisfaction.

L'autre jour, à Alger, M. Steeg, gouverneur général, en ouvrant la session ordinaire des délégations financières, a rappelé les buts pratiques du voyage du chef de l'Etat en Algérie. Cette assemblée, dite des délégations financières, a en Algérie l'importance d'un petit Parlement. C'est quelque chose de plus que le Conseil général ; ce sont les délégations qui votent le budget, et il faut reconnaître que cette année leur tâche ne sera pas des plus agréables.

Où est-elle, la période des excédents budgétaires, de 1901 à 1914 ? La guerre a changé tout cela ; elle a bouleversé tant de choses. L'Algérie n'a pas échappé au désarroi général et, depuis 1915, ses budgets se chiffrent régulièrement par des déficits.

C'est ainsi que le budget de 1923 se présente avec un excédent de dépenses de 372 millions.

Malgré cela, aucune réduction n'a été apportée au grand programme d'entreprises voté par les délégations ; il importe d'améliorer les services maritimes et postaux, d'associer plus étroitement le rail et la navigation ; ce vaste territoire n'a pas les chemins de fer qu'il lui faudrait et il est insuffisamment relié à la métropole ; il convient d'assurer à cet égard le développement de l'activité agricole et commerciale de la colonie, de la rapprocher de la mère-patrie, de lier plus intimement les intérêts de l'Algérie à ceux de la France.

L'Algérie devrait être le grenier de la France ; elle a des champs magnifiques, des récoltes admirables ; on pourrait obtenir un rendement encore plus intéressant en pratiquant une politique d'hydraulique agricole qui, dans les années de sécheresse, mettrait l'Algérie à l'abri des fluctuations que l'on constate dans les rendements, parfois désastreux.

L'irrigation des plaines algériennes est l'une des œuvres les plus urgentes et qui est le plus capable d'enrichir la colonie.

Celle-ci doit être développée au point de vue agricole par tous les moyens. M. Steeg a parlé, à cet égard, du crédit agricole qu'il importe de favoriser pour augmenter les surfaces cultivées, et il a envisagé, en terminant, les réformes politiques, celles qui n'assurent pas la prospérité d'un pays mais qui peuvent, dans une certaine mesure, assurer le calme, l'ordre public, le progrès social. La Chambre française est saisie de propositions de loi relatives à la réforme des assemblées algériennes et de l'administration de l'Algérie, ainsi qu'à l'immatriculation des terres.

L'Algérie compte sur la prochaine réalisation de ces réformes, car elle tient au développement de ses libertés.

Ajoutons, pour ceux qui veulent s'établir aux colonies, l'information suivante concernant la *Vente de terres de colonisation*.

Le gouvernement général de l'Algérie mettra en vente, à partir du lundi 2 octobre 1922, 47 propriétés rurales de 20 à 350 hectares, situées dans les départements d'Alger, d'Oran et de Constantine.

La vente aura lieu à prix fixe et à bureau ouvert au chef-lieu de chacun de ces départements.

Pour acquérir, il faut : 1° être Français, d'origine européenne ou Européen naturalisé ; 2° jouir de ses droits civils ; 3° n'avoir jamais été acquéreur, cessionnaire ou concessionnaire, à quelque titre que ce soit, de terres de colonisation. On ne peut acquérir qu'une seule propriété. L'acquisition peut se faire en personne ou par mandataire.

La propriété est payable comme suit : 2/8, avec les frais de vente incombant à l'acquéreur, au moment de la signature de l'acte ; 1/8 trois ans après le paiement du premier terme ; 1/8 un an après l'échéance du troisième terme ; 3/8 cinq ans après l'échéance du quatrième terme.

Toute offre d'achat doit être accompagnée du versement, à titre de dépôt, du premier terme du prix d'achat.

Pendant une durée de dix années, l'acheteur s'engage à résider et à exploiter ses terres personnellement. Toutefois il lui est permis de faire remplir cette double obligation par une famille française.

Mais, lorsque l'acheteur réside personnellement et a effectué sur sa propriété des améliorations d'une valeur déterminée, il bénéficie de la réduction à cinq années de la durée de l'obligation de résidence et de la remise des trois derniers huitièmes de son prix de vente.

Le cahier des charges, les notices et tous renseignements utiles sur les propriétés mises en vente, sont adressés à toute personne qui en fait la demande au Gouverneur général (Direction de l'Agriculture), à Alger ; à l'Office de l'Algérie, à Paris (10, rue des Pyramides) ; aux préfets d'Alger, d'Oran et de Constantine.

*
**

LA TUNISIE.

La Régence de Tunis ne diffère que peu de l'Algérie ; pays également riche en cultures, ce sont les céréales qui dominent. Les superficies respectivement consacrées au blé et à l'orge se sont chiffrées pendant les dix dernières années à 563.000 hectares (blés tendre et dur) et à 466.000 hectares (orge). La culture de l'avoine occupe une superficie de 60.000 hectares. Il n'est pas étonnant que dans ces conditions la production céréalière donne lieu à un mouvement d'exportation intéressant. Citons à titre d'illustration complémentaire les chiffres suivants : En 1921, la Tunisie a exporté en fait de blés, sur la France, 339.734 quintaux, et sur les autres pays 252.164, soit un total de 591.898 quintaux ; en fait d'orge, un total de 1.428.572, dont 201.361 dans la métropole ; en fait d'avoine enfin, 597.531 quintaux, dont 271.992 en France. Les transactions avec les marchés français sont facilitées du fait que les céréales tunisiennes entrent en franchise dans la métropole sans limitation de quantités.

L'élevage y est pratiqué à peu près dans la même mesure qu'en Algérie : de ce fait, nous y trouvons un commerce bien développé de cuirs et de peaux. Le commerce des laines tunisiennes atteint une certaine importance ; le cheptel ovin de la Régence s'est chiffré, en moyenne, pendant les deux dernières années, par 2.100.000 têtes, c'est dire l'importance indéniable de cette branche de l'activité de la Tunisie. On estime d'ailleurs la production annuelle à 30.000 quintaux de laine. Les affaires que l'Alsace traite avec notre protectorat sont à peu près nulles pour le moment — et cependant il est incontestable qu'il mériterait d'être pris en considération. La laine en général est fine, soyeuse, élastique, susceptible d'entrer, après triage naturellement, dans les bons articles de draperie et de bonneterie. Ajoutons que le fret actuel de Tunis à Marseille est de 70 à 80 francs la tonne, facteur qui mérite lui aussi une certaine attention.

Citons encore les nappes alfatières qui s'étendent sur 950.000 hectares environ, avec un rendement annuel possible de 316.000 tonnes de pâte à papier. Quoique l'exploitation moyenne ne dépasse pas jusqu'ici 50.000 tonnes, il reste, malgré les demandes de l'étranger, de grandes disponibilités pour les industriels français. Une particularité de la Tunisie consiste dans ses immenses forêts de chênes-lièges. Il convient de parler enfin des produits de la mer (éponges) et de la pêche, à laquelle s'adonne une grande partie de la population maritime.

L'industrie, plus encore qu'en Algérie, est à ses débuts ; il y a quelque temps seulement, qu'à la recherche de minerais et de cuivre, on a découvert du pétrole ; le premier échantillon est arrivé à Marseille en août 1922.

*
**

LA SYRIE.

La Syrie ne deviendra jamais un pays de grande industrie. Son sous-sol n'est pas assez riche. L'agriculture et le commerce resteront toujours au premier plan. Mais il peut se développer, en Syrie, une moyenne industrie, limitée à certaines branches dont les matières premières se trouvent sur place (textiles, céréales), qui fournira un appoint utile aux modes prépondérants de production. Une organisation rationnelle du crédit en faveur de l'industrie et peut-être la création d'une Banque industrielle spéciale, c'est l'avis de M. Huvelin, aideraient puissamment à l'évolution.

Ce qui constitue cependant l'élément primordial de la valeur de la Syrie, c'est sa situation exceptionnelle. Zone de passage reliant des régions productrices ou consommatrices plus riches qu'elle, elle a pour vocation essentielle le transit. Voilà pourquoi la Syrie a été, est, et sera toujours un centre d'attraction et de diffusion économique, « un marché ». Mais ce marché rayonne plus ou moins loin, suivant que les circonstances facilitent ou gênent ses relations avec le dehors.

M. Huvelin estime que, la crise actuelle terminée, la splendeur d'autrefois pourra renaître, notamment lorsque des voies nouvelles à longue portée sillonneront l'Asie, mettant la Syrie en rapport avec Bagdad, Bassorah, le Golfe Persique, Ispahan, les Indes, les reliant avec la Cilicie proche, la plus lointaine Arménie, et, à travers les déserts de l'Anatolie centrale, avec Constantinople et l'Europe, l'unissant enfin à l'Égypte, au Nil, au Soudan, peut-être un jour à l'Afrique équatoriale et australe, à Prétoria et au Cap.

La valeur de la Syrie comme foyer d'activité économique est donc incontestable. Quand il n'y aurait d'autre signe de sa prééminence que l'ardeur des Allemands jadis, des Anglais aujourd'hui, à s'en emparer, cela suffirait ¹⁾.

Après le voyage d'études fait en Syrie, en 1922, par de nombreux parlementaires et hommes de lettres, M. Rondet-Saint, directeur de la Ligue Maritime et Coloniale, résume, dans une étude très documentée, ses impressions et observations personnelles au cours de ce voyage. Parlant de la Syrie, au point de vue économique, agricole et industriel, il fait cette constatation :

« Le Syrien semble ne trouver la pleine application de ses qualités que déraciné de son pays d'origine et transplanté sur un terrain extérieur ; comme si, dans son milieu originel, ce même homme qui, ailleurs, donnera le maximum de sa capacité de dur labeur pour parvenir, considérerait le travail comme une déchéance aux yeux de son entourage et le farniente comme une carrière ; la fonction administrative comme le couronnement de tout effort ; les interminables stations au café, entre un narguileh et un verre d'eau, comme un des principaux buts de l'existence. »

Et voici la conclusion logique qu'en tire M. Rondet-Saint :

« La Syrie commerciale prospérera, la Syrie industrielle naîtra, la Syrie agricole sortira de ses 650.000 hectares pour mettre en exploitation les 3.750.000 hectares cultivables incultes que comporte le pays et pour aménager selon les possibilités (fût-ce par le reboisement, là où cela est possible, les 11 millions d'hectares non cultivables), seulement le jour où la collaboration syrienne absolue sera acquise intégralement, directement et matériellement à cette entreprise : c'est-à-dire, quand chacun travaillera en Syrie comme chacun travaille en Europe... et comme travaillent les Syriens établis au dehors. Cette vérité, il faut la dire, la publier le plus largement possible, afin de diffuser au maximum en France les choses de Syrie, et de faire connaître aux Syriens comment nous comprenons la collaboration avec eux. J'insiste sur ce mot *collaboration*. Car le Syrien, très fort et justement jaloux de son statut, n'admettrait pas qu'on vînt, sans qu'il y participât — tout au moins sous la forme bénéficiaire — exploiter les richesses de son pays. »

Ajoutons qu'une amitié séculaire, qui date des Croisades, relie la Syrie et le Liban à la France. Nulle part, en Orient, les écoles françaises ne sont si nombreuses et la langue française si universellement répandue qu'en Syrie, à tel point qu'on s'est habitué à l'appeler la *France d'Orient*.

Sachons tirer parti d'une disposition d'esprit si propice au développement d'un courant d'affaires entre la France et la Syrie et affermissons-les encore par notre action civilisatrice et organisatrice dans ce pays.

*
**

L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE.

Pour nous faire une idée exacte de la situation et des besoins de cette colonie d'avenir, nous ne saurions mieux faire que suivre M. Georges Barthélemy,

¹⁾ D'après M. Huvelin, « La Valeur économique de la Syrie ».

député du Pas-de-Calais, membre du Conseil supérieur des Colonies et rapporteur du budget des Colonies, dans son rapport publié en avril 1922 dans le *Journal* :

« En 1921, la Commission des colonies et des pays de protectorat de la Chambre me fit l'honneur de me désigner à l'unanimité, comme rapporteur du grand projet de mise en valeur de nos colonies, en ce qui concerne l'Afrique occidentale.

Pour l'étude d'une aussi importante question, il m'apparut que ma documentation personnelle, recueillie depuis environ quinze ans, accrue et modifiée même par la correspondance échangée avec tous mes amis coloniaux, ainsi que par les renseignements administratifs qui pouvaient exister au ministère, était encore insuffisante pour bien connaître et apprécier les besoins de cette immense possession.

Pour compléter ma documentation, je me suis donc imposé l'obligation d'aller visiter à nouveau notre colonie ouest-africaine.

Débarqué à Dakar, où j'ai séjourné quelque temps, j'ai revu les centres les plus importants du Sénégal, j'ai visité également tout le Soudan, de Kayes jusqu'à Tombouctou. Ensuite, revenu à Dakar pour assister aux délibérations du Conseil du gouvernement, je suis descendu dans le Sud et j'ai fait une longue et minutieuse tournée dans toute la Guinée, dans toute la Côte-d'Ivoire, dans toute la Haute-Volta.

Au cours de cette immense randonnée, j'ai consulté tous les intéressés sur l'importance et la nature des besoins de la colonie ; j'ai conversé avec les indigènes ; j'ai fait étudier par les fonctionnaires la partie de mon rapport concernant la colonie et leur service ; j'en ai discuté avec eux et j'ai fait état de leurs observations, chaque fois qu'elles m'ont paru justifiées ; je me suis entretenu aussi avec le personnel subalterne des questions les intéressant, et les propositions ou observations que tous m'ont suggérées n'ont pas manqué de m'être des plus utiles. Les Chambres de commerce elles-mêmes ont bien voulu, de leur côté, m'exposer leurs desiderata et me faire connaître les moyens qu'elles envisagent pour leur meilleure réalisation. Enfin, colons et commerçants européens ou autochtones n'ont pas négligé de me donner les avis et les conseils les plus éclairés et les plus précieux.

Sans envisager la question des réalisations financières nécessaires à cette vaste entreprise qui ne pourra être examinée qu'en son temps, j'ai constaté que les nécessités du recrutement en Afrique occidentale risqueront de s'opposer parfois à la bonne exécution des ouvrages projetés. Il faudra, en effet, pour réaliser ce vaste programme, beaucoup de travailleurs, et malheureusement la main-d'œuvre n'est pas abondante en A.O.F. Actuellement, au Sénégal, les travaux d'achèvement du chemin de fer de Thiès à Kayes, en cours d'exécution ; au Soudan, les cultures du coton actuelles exigent un nombre encore restreint de travailleurs. Mais lorsqu'il s'agira d'exécuter les irrigations du Niger, le prolongement des chemins de fer de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Soudan et du Dahomey au-delà de leur terminus, d'améliorer les ports, de compléter les ouvrages d'assainissement et surtout d'assistance médicale qui sont trop rares dans la colonie, il faudra encore une main-d'œuvre nouvelle qu'il sera obligatoire de trouver, si l'on veut intensifier le développement économique de la colonie dans les conditions du programme projeté.

Mais si, en même temps, un recrutement intensif s'effectue pour les besoins de l'armée noire, j'incline à penser — comme je l'ai déclaré sur place au général Mangin — que nous ne pourrions plus assurer l'exécution de ce programme que dans des délais très éloignés.

Pour la solution de cette question si importante de main-d'œuvre noire, dont dépend effectivement l'avenir économique de l'Afrique occidentale, j'ai l'intention de soumettre au Parlement une suggestion qui m'a paru devoir retenir tout particulièrement l'attention.

Je voudrais, pour suppléer à une réduction dans les effectifs de troupes noires employées sur le territoire africain, qu'une plus grande extension fût donnée dans cette colonie aux services aéronautiques militaires.

En cas de troubles, de révoltes localisées ou d'attaques par des pillards nomades venant de l'extérieur, je préconiserais l'emploi de très faibles contingents de troupes renforcés par des escadrilles d'avions puissantes qui, avec l'armement moderne, pourraient, en évitant le déplacement pénible et toujours coûteux des colonnes utilisées jusqu'ici dans ce cas, mettre fin à tous les troubles susceptibles de se produire et aplanir toutes les difficultés.

Ayant effectué moi-même plus de 5.000 kilomètres en avion dans les trois colonies, que j'ai entièrement visitées, ce qui m'a permis, d'ailleurs, d'écourter la durée de mon absence, je me suis rendu compte très nettement des résultats que l'on peut obtenir dans nos possessions lointaines avec de bonnes escadrilles, bien constituées et bien organisées.

Un emploi judicieux et rationnel, de ces escadrilles, dont le nombre devrait être grandement accru, permettrait facilement une réduction considérable des effectifs indigènes à conserver dans le pays pour le maintien de l'ordre et, le cas échéant, pour la répression des rébellions.

Mon intention n'est cependant pas de proposer des réductions dans les chiffres des effectifs prévus au recrutement ; je voudrais simplement que, sur les effectifs séjournant sur le territoire, fût prélevé annuellement un contingent déterminé qui sera uniquement mis à la disposition du gouverneur général et des entreprises locales créées pour la réalisation du programme projeté. Ce contingent pourra être mis en sursis, suivant la méthode adoptée pendant la guerre, ou aussi, ce qui me paraît encore plus simple, pourra être utilisé dans les entreprises, dans des conditions à réglementer par voie législative ou autre.

Un contingent spécial de tirailleurs serait appelé aux travaux d'Etat ou aux entreprises locales, tout en demeurant, le cas échéant, à la disposition de leurs corps.

Je ne crois pas qu'une telle suggestion, qui propose d'adapter à nos colonies des règles appliquées en France depuis longtemps, rencontrera des adversaires inconciliables. Je suis même persuadé que le besoin de son application sera reconnu. Elle permettra de rendre les plus grands services à notre colonie ouest-africaine, dont la mise en valeur économique ne pourra jamais être réalisée si nous continuons à recruter exclusivement pour l'armée les jeunes gens, qui constituent la meilleure main-d'œuvre, dont nous avons le plus grand besoin pour l'exécution des travaux qu'envisage le si lumineux projet de M. Albert Sarraut. »

Voici comment M. Louis Rombaud, dans un article de l'*Exportateur Français* (23 janvier 1913), apprécie l'amélioration de nos ports coloniaux :

« Il est nécessaire, dit-il que l'aménagement des ports coloniaux soit réalisé parallèlement à la création d'une flotte nouvelle, et il ne faudra pas oublier que l'argent ainsi dépensé pourra donner des bénéfices immédiats.

M. Sarraut faisait observer, tout en soulignant l'importance des travaux métropolitains et en réclamant leur exécution, qu'une dépense de 50 millions, par exemple, dans le port du Havre ou de Marseille, peut avoir pour résultat de diminuer de quelques heures la durée des opérations des navires qui les fréquentent. Mais, ajoutait-il, la même dépense effectuée dans une rade coloniale permettra aux navires de faire en un jour des opérations qui en exigent huit ou dix.

L'utilisation des bateaux s'en trouve davantage accrue, et par suite aussi l'effectif utilisable de la marine marchande, sans qu'on puisse tirer argument de l'importance inégale des trafics des ports métropolitains et coloniaux : Saïgon occupant la quatrième place avant Bordeaux parmi les ports français, et Dakar étant lui-même à un rang tout à fait honorable.

En un mot, alors que les grands travaux métropolitains contribuent seulement à l'augmentation de la production, les grands travaux coloniaux ont pour conséquence de créer la production par la mise en œuvre de richesses inexploitées, mais utilisables aussitôt qu'elles sont devenues accessibles.

Bien entendu, il ne faut voir là aucune prévention, au contraire, contre la mise en valeur de la France métropolitaine, qui est susceptible de nombreuses améliorations. »

Le *Colonia* a publié, en septembre 1922, sur la situation économique de l'Afrique occidentale française les intéressants renseignements suivants :

Commerce général.

La valeur du mouvement commercial de l'Afrique occidentale française n'a cessé de croître de façon fort sensible, au cours de ces quinze dernières années, comme le montrent les chiffres du tableau suivant :

Années	Importations	Exportations	Commerce total
1904.....	90.913.422	65.038.881	155.952.303
1907.....	96.867.453	56.207.918	153.075.371
1911.....	150.817.649	117.125.309	267.942.958
1915.....	104.786.125	120.698.792	225.484.917
1920.....	653.910.760	588.694.485	1.242.605.245

La *progression presque constante* que marquent ces résultats est manifeste ; elle n'a été troublée dans sa régularité que pendant les cinq années 1914 à 1918 inclus qui, affectées par la guerre, doivent être considérées à part.

L'année 1920 peut être considérée comme la première qui marque le retour à l'activité presque normale.

L'Aviation en A. O. F.

L'escadrille de Dakar a effectué un raid qui montre ce qu'on peut attendre de l'aviation aux colonies, quand elle est bien organisée. Trois avions portant le général commandant supérieur des troupes, le commandant Tulasne, chef du service aéronautique et le capitaine Gama, commandant l'escadrille qui avait préparé l'expédition, arrivèrent groupés à Bamako, chef-lieu du Soudan français, ayant franchi en deux étapes une distance de 1.300 kilomètres. Le retour fut effectué en une étape par l'avion qui portait le général et par le second avion qui ramenait un officier malade. Le succès de cette randonnée montre l'intérêt de l'utilisation aux colonies des avions, à la fois pour les services militaires et pour les services sanitaires. Sur la route Dakar-Bamako, l'aviation dispose de quatre stations aériennes et de trente-deux terrains de secours ¹⁾.

*
*
*

LE CAMEROUN.

Les Allemands avaient consenti, pour la mise en valeur de leurs colonies du continent noir les plus lourds sacrifices pécuniaires et avaient su en tirer des résultats appréciables. La France ne saurait s'exposer à une comparaison désavantageuse que ne manqueraient pas de faire les indigènes eux-mêmes.

Nous ne pouvons, en mesurant nos efforts, provoquer les critiques de la Société des Nations.

Par ailleurs, le Cameroun va devenir le pivot de la politique française de l'Afrique tropicale.

Le programme des grands travaux qui est proposé pour le Cameroun a été élaboré en tenant compte, d'une part, des travaux amorcés par les Allemands, notamment de la construction des voies ferrées du « Nord-Cameroun » et du « Central-Cameroun », et des travaux exécutés dans le port de Daoula ; d'autre part, des besoins du pays et du voisinage de la colonie de l'Afrique équatoriale française, dont l'avenir économique semble devoir se lier à celui du Cameroun.

En ce qui concerne les voies ferrées, le programme d'Albert Sarraut prévoit la réfection de la ligne « Central-Cameroun », la construction des prolongements du Central-Cameroun jusqu'à Yaoundé (120 kilomètres) jusqu'à la région de Deng-Deng (270 kilomètres) et jusqu'à Meiganga (230 kilomètres).

¹⁾ « Echo de Paris », 15 septembre 1922.

La réfection de la ligne « Nord-Cameroun » (160 kilomètres) ; le prolongement du chemin de fer « Nord-Cameroun » jusqu'à Foumban (150 kilomètres) et le raccordement des chemins de fer « Nord-Cameroun » et « Central-Cameroun » à travers l'estuaire du Wouri.

La construction d'une ligne à voie de 60 centimètres de Garoua (Nord-Cameroun) au fleuve Logone (Tchad) (280 kilomètres) et la constitution d'un approvisionnement de matériel de voie de 60 centimètres.

Les Allemands avaient donné une certaine extension au réseau routier du Cameroun. Le projet envisagé de nombreux travaux complémentaires, d'achèvement et de relèvement, ainsi qu'un achat de matériel de transport automobile.

Il sera créé au port de Douala des entrepôts et des wharfs d'accostage ; les moyens de chargement seront améliorés, le chenal sera creusé pour permettre aux navires calant 8 mètres de parvenir à Douala à l'heure de la grande mer en morte eau ; un quai sera construit, un réseau de feux sera établi pour faciliter l'entrée des passes.

Enfin, il est envisagé de multiples travaux pour l'éclairage et le balisage de la côte, l'aménagement des cours d'eau ; la création et l'extension des communications télégraphiques, ainsi que divers bâtiments sanitaires, pédagogiques et hospitaliers.

*
**

MADAGASCAR.

Pour Madagascar, citons d'abord l'admirable étude que — à la séance publique de l'Académie des Sciences du 18 décembre 1922 — lut son secrétaire perpétuel, M. Alfred Lacroix, qui explora si brillamment notre grande possession de Madagascar, sur le célèbre géographe Grandidier, qui compta parmi les membres de la Compagnie, et qui fut à la fois l'explorateur savant et l'historien de la grande île, la superbe possession française.

Ce fut un beau rêve que la vie de ce savant qui fit, au péril de sa vie, connaître Madagascar à tous les points de vue, et qui vit, avec son concours d'ailleurs, flotter le drapeau tricolore sur cette terre d'élection.

M. Lacroix, après nous avoir montré les aventures, souvent tragiques, de l'explorateur dans l'Amérique du Sud, aux Indes, au Thibet, nous le décrit rôdant sur la côte de l'île, où il ne pouvait entrer, puis y pénétrant grâce à une promesse de mariage avec la fille d'un puissant chef.

A partir de cette époque, il est réellement installé à Madagascar, la parcourant, pendant treize ans, dans tous les sens, l'étudiant aux points de vue géographique, historique, géologique, aux points de vue de la faune, de la flore, de la race et de la colonisation.

Rentré en France en 1871 avec d'immenses matériaux et des volumes de notes, il entreprit une œuvre plus étonnante encore, l'*Histoire physique, naturelle et politique de Madagascar*, en 60 volumes. Il dut stimuler les recherches sur la belle île ; de nombreux collaborateurs vinrent à lui, qui était devenu « l'homme de Madagascar ». Il fut un très précieux conseil pour nos diplomates, de 1885 à 1894, et un non moins précieux informateur pour nos soldats pendant les années de la conquête. Le général Galliéni usa largement de sa science. Et c'est avec justice qu'une avenue Grandidier, à Tananarive, ouvre aux voyageurs l'entrée de la ville qui l'étage fièrement « sur la colline rouge marbrée de vert ».

Et M. Lacroix termine cette belle étude en rappelant que le célèbre géographe, le savant, fut en même temps un grand « colonial », il apporta tout son concours à l'œuvre admirable des explorateurs, des missionnaires, des soldats et des administrateurs français qui, de 1872 à 1914, ont constitué notre magnifique empire colonial, le second du monde ¹⁾.

On sait que l'un des obstacles à la complète mise en valeur des richesses de la grande Ile est son peu de population par rapport à sa superficie. Mais le recensement de 1922 apporte de très grands espoirs à ceux qui s'intéressent à l'avenir

¹⁾ C.-M. Savarit, « Echo de Paris », 19 décembre 1922.

de Madagascar, car il indique qu'il y a un accroissement continu de la population indigène. Actuellement Madagascar et les Comores comptent 3.387.968 habitants, dont 17.149 Français et 10.310 étrangers européens. Le chiffre relevé en 1922 est supérieur de 1.143.092 unités à celui de 1900, de 681.307 unités à celui de 1905 et de 422.460 unités à celui de 1909. De 1909 à 1922, la population indigène est passée de 2.946.236 à 3.360.509. Si cela continue, et les mesures d'hygiène prises en sont une garantie formelle, la population de Madagascar en 1940 sera de près de 10 millions.

Le premier gouverneur militaire de la grande Ile, le général Gallieni, qui fut à la fois un grand soldat et un grand organisateur, avait déjà travaillé avec beaucoup de succès à l'essor économique de cette belle colonie.

Le gouverneur actuel, M. Hubert Garbit, y emploie également tout son talent, toute son énergie. Wantant s'assurer par lui-même des conditions dans lesquelles la colonie subissait les effets de la crise économique mondiale et voir sur place comment tous : colons, fonctionnaires, indigènes, s'adaptaient aux nécessités présentes, il a entrepris un voyage autour de Madagascar. Ce voyage a duré cinq semaines, pendant lesquelles M. Garbit a employé tous les moyens de locomotion en usage dans la colonie.

S'embarquant à Tamatave sur le vapeur *Sidon*, il a visité successivement tous les ports de la côte nord-ouest : Maroantsetra, Antglaha, Vohémar au fond de la grande baie de ce nom, puis Diégo-Suarez, où il a séjourné 48 heures. De ce port, le *Dupleix*, joli navire de la ligne annexe des Messageries Maritimes autour de Madagascar, l'a conduit toute le long de la côte est et sud jusqu'à Fort-Dauphin, s'arrêtant à Nossi-Bé, Analava, Majunga, Morondava et Tuléar.

A partir de Fort-Dauphin, le gouverneur général a poursuivi son voyage par la voie de terre, d'abord en *filanzane* (sorte de légère chaise à porteurs) jusqu'à Farafangana (port de la côte Est) d'où, obliquant vers le Nord-Ouest, il atteignait Ambalavao, sur les hauts plateaux terminus de la route du Sud, où il a trouvé son auto pour Tananarive, en passant par Fianarantsoa, chef-lieu du Besileo et Antsirabe. Après deux jours d'auto, il arrivait à Tananarive, frais, dispos, nullement fatigué, enchanté de son voyage et tout prêt à recommencer. Il a en effet l'intention de se rendre très prochainement à la Réunion et un peu plus tard aux Comores.

Au cours de son voyage, il multiplie les occasions de s'entretenir avec les corps constitués : conseils municipaux, commissions municipales, chambres de commerce, d'agriculture, des mines. Les vœux exprimés par les porte-parole de ces diverses assemblées, avec quelques variantes imposées par les conditions locales, portent sur la stabilité plus grande des autorités, à tous les degrés de la hiérarchie, la création prochaine de délégations financières, la poursuite énergique des travaux entrepris, la compression des dépenses par la diminution du nombre des fonctionnaires de tout grade, la liberté du commerce et toutes mesures d'ordre fiscal, technique, médical, destinées à augmenter la valeur de la main-d'œuvre.

Au point de vue général, M. Garbit est très satisfait de tout ce qu'il a vu au cours de cette tournée. Dans tous les centres règne la plus grande activité. Les conflits, par moments assez aigus, qui, il y a environ deux ans, avaient surgi entre l'élément colon et l'élément fonctionnaire ont complètement disparu. M. Garbit a accordé aux fonctionnaires les relèvements de traitement auxquels ils pouvaient légitimement prétendre en raison de l'augmentation générale du prix de la vie. Il l'a fait dans des proportions raisonnables, sans excès et avec le louable souci de ne pas trop grever les finances locales.

En échange de ces avantages, il exige de ses fonctionnaires une collaboration étroite avec l'élément colonisateur qui a besoin d'être soutenu. La nouvelle réglementation de la main-d'œuvre a mis fin à la crise qui semblait inquiétante l'an dernier.

Par ailleurs, l'indigène qui sait trouver dans son gouverneur général un guide ferme, mais paternel, manifeste envers la France la plus grande confiance. Partout M. Garbit a été accueilli avec enthousiasme par les notables et la popu-

lation indigène. On avait pu craindre un moment que les anciens tirailleurs revenus de France ne fussent un élément de désordre, comme ils l'ont été dans d'autres colonies. Il n'en a rien été, grâce aux dispositions prises par M. Garbit, qui a prescrit de veiller avec sollicitude sur les anciens militaires indigènes, mais aussi de ne pas les laisser se prévaloir outre mesure de leurs titres pour brimer les autres indigènes ou échapper aux devoirs et aux obligations de tous. En somme, au point de vue politique indigène, la situation est excellente. Au point de vue de la politique intérieure européenne, il en est de même. Tous se rendent compte maintenant que le gouverneur général n'est l'homme d'aucun parti, mais uniquement celui de la prospérité de Madagascar ; chacun sent qu'il plane au-dessus des partis.

A Madagascar, comme dans le reste du monde, la situation économique laisse à désirer ; les affaires se sont ralenties et bien des maisons florissantes avant et pendant la guerre traversent une période difficile. Les produits se vendent peu. On achète moins à l'indigène qui, par suite, dépense moins. Entrées et sorties ont donc diminué et les recettes de l'Etat s'en ressentent. Mais la politique financière de M. Garbit est heureusement aussi sage que prudente. Partout, dans tous les services, dans toutes les provinces, il a prescrit la plus stricte économie. Pas de dépenses inutiles est son mot d'ordre. Il a obtenu du ministre de réduire le nombre des administrateurs en service dans la colonie, qu'il estimait être trop nombreux.

Cependant, déjà on peut espérer une amélioration de la situation économique. La Compagnie des Messageries Maritimes consent sur ses prix de transport des réductions qui vont faciliter la reprise des affaires et, d'autre part, le gouvernement étudie des mesures propres à favoriser l'exportation des riz et des graphites notamment. L'Allemagne, apprend le *Bulletin des Renseignements coloniaux*, a un grand besoin de graphites pour ses industries, et il est certain que ceux de Madagascar pourront avoir là un large débouché quand on pourra les vendre directement aux industriels allemands. La prochaine standardisation du riz, d'autre part, permettra d'exporter en France de grandes quantités de cette denrée.

Ici comme partout, c'est le rail qui est le puissant pionnier de la civilisation et de l'essor économique. Dans ce domaine aussi, le nouveau gouverneur peut enregistrer un notable progrès. En effet, il pouvait, en septembre 1922 inaugurer solennellement la gare d'Ambatondrazaka, sur la voie ferrée de Moremanga au lac Alaotra.

Ambatondrazaka est un des marchés les plus importants du pays sihanaka.

Le terminus de la voie ferrée, qui sera atteint incessamment, a été fixé à Andréba, au bord du lac : un appontement mettra tous les points du rivage en communication rapide et régulière avec l'extérieur, par le moyen de chalands à gaz pauvre. La ligne aura à ce moment un développement total de 172 kilomètres, en y comprenant l'embranchement agricole de Tanambao. Son rayon d'action se trouvera étendu par l'adjonction de routes carrossables affluentes qui amèneront aux gares les produits de l'arrière-pays.

Le lac Alaotra occupe le fond d'une dépression dont les alluvions ont une grande fertilité ; on évalue à 250.000 hectares les terres actuellement cultivables, et l'exécution des travaux de stabilisation des eaux du lac permettra de livrer à l'agriculture 100.000 hectares nouveaux.

Cette région, avec les travaux d'hydraulique agricole dont elle est ou sera dotée, est appelée à devenir un centre exceptionnellement important de culture du riz ; on compte que les exportations annuelles atteindront environ 300.000 tonnes.

Avant la construction de la voie ferrée, la tonne de riz rendue à quai à Tamatave était grevée de plus de 130 francs de frais de transport.

Désormais, ces frais sont ramenés à 42 fr. 35. Certaines marchandises seront transportées pour 27 fr. 75.

L'élevage du porc et de la volaille a également toutes chances de succès dans cette région.

Quelque temps après (septembre 1922), le gouverneur général décidait la création, à Tananarive, d'un musée commercial. Cette institution aura pour but de mettre sous les yeux des importateurs locaux des types des produits manufacturés dans la métropole et de soumettre aux acheteurs de passage les échantillons des produits locaux.

Cette mesure fut suivie, au printemps suivant (1923), d'une décision plus importante encore pour la prospérité de cette colonie :

La Foire de Tananarive du 15 août au 15 septembre 1923.

Cette manifestation est la première de ce genre qui ait lieu depuis la conquête. Elle constituera une présentation d'ensemble de la production agricole, minière et industrielle de la grande Ile.

A ce point de vue, Madagascar est unique au monde. La variété des climats permet la diversité des produits. Sur les hauts plateaux poussent les végétaux d'Europe, tandis qu'on trouve sur la côte les plantes et les arbres des pays tropicaux. La forêt s'étend sur 10 à 12 millions d'hectares et comprend une grande quantité d'essences, susceptibles de toutes les utilisations.

En août 1921, le *Journal Officiel* de Madagascar signalait la découverte toute récente d'une nouvelle source de richesses pour la Grande île. Elle est due à un Mulhousien, M. Henri Erhart, chef du laboratoire de recherches agricoles de Madagascar, qui, au cours d'une longue mission qu'il a effectuée sur le canal de Mozambique, y a découvert des richesses inconnues en guano, dépassant la valeur de plus d'un milliard.

Le sous-sol est d'une richesse infinie. Madagascar s'est placé pendant la guerre à la tête des pays producteurs de graphite. L'or et les pierres précieuses abondent. On exploite également de nombreux gisements de métaux communs. Mais la découverte la plus intéressante de ces dernières années est celle de minerais uranifères radioactifs, qui permettront à la colonie de tenir une place de premier ordre dans la production mondiale de radium.

La grande industrie est représentée par des industries alimentaires (fabriques de sucre et de rhum, rizeries, conserves de viandes, usines frigorifiques, etc.), les industries minières, des transports, du bâtiment, du vêtement et des étoffes. Elle est presque entièrement entre les mains d'Européens.

L'industrie indigène est spécialisée dans la fabrication des rabanes, des chapeaux de paille, des dentelles et des broderies. Ces produits sont d'ailleurs très estimés dans la métropole et donnent naissance à un commerce assez actif.

Le commerce général a lieu principalement avec la France, qui cependant n'est pas le débouché naturel de la colonie, puisque la distance qui les sépare, est supérieure à 10.000 kilomètres.

Les pays, qui logiquement devraient être en relations commerciales étroites avec Madagascar sont les pays limitrophes de l'Océan Indien. Or, à part la Réunion, ce sont tous des clients de très faible importance, à cause des tarifs prohibitifs de douane.

Madagascar, en effet, est une colonie dite « assimilée ». Elle est, comme la métropole, soumise aux prescriptions de la loi du 11 janvier 1892. Dans ces conditions, il est permis de se demander si l'application à ces deux pays si éloignés des mêmes règlements douaniers est opportune et si elle ne constitue pas une entrave sérieuse au développement du commerce de la Grande île.

Or, la Foire d'Echantillons de 1923 a aussi pour but, en attirant le plus grand nombre de visiteurs possible, l'expansion des relations commerciales de Madagascar par l'établissement d'un courant d'échanges intéressant les pays voisins.

A cet effet, les colonies françaises et étrangères de l'Océan Indien ont été invitées à participer officiellement à la manifestation économique de Tananarive. La plupart d'entre elles ont déjà accepté et enverront des délégués en 1923. Il est hors de doute que la question douanière sera agitée. D'ailleurs, le Comité exécutif de la Foire a l'intention de profiter de l'occasion pour provoquer une sorte de petite conférence économique, où seront discutées les mesures les plus propres à intensifier les relations d'affaires.

La Grande Ile n'est pas seulement un pays producteur. Elle importe également beaucoup de produits manufacturés. Les Malgaches, très intelligents, ont une faculté d'assimilation très développée. Au contact des Européens ils se sont créés des besoins. Tananarive, par exemple, à part la couleur locale, qui fort heureusement n'a pas disparu, a des allures de petite ville de province de France.

Dans ces conditions et malgré la présence dans le pays de nombreuses maisons d'importation, la place ne manque pas pour d'autres firmes. Combien trouveraient des débouchés si elles pouvaient être représentées à Madagascar, se faire connaître des acheteurs ? Une occasion unique leur est offerte, qu'il importe de saisir : la Foire d'Echantillons. Les maisons qui y participeront ne regretteront pas d'avoir pris cette décision.

Les Alsaciens et les Lorrains seront particulièrement les bienvenus.

Pour mener à bien cette entreprise, le Comité de direction de la Foire a la bonne fortune d'avoir à sa tête M. le Gouverneur des Colonies, Brunet secrétaire général du Gouvernement général, dont la haute autorité n'est pas discutée. Les fonctions délicates de secrétaire général ont été confiées à M. Joly, vice-président du Comité économique et membre de la Chambre de commerce, dont l'activité est inlassable ¹⁾.

*
**

LA NOUVELLE - CALEDONIE.

Consacrons encore quelques lignes à la plus importante de nos possessions du Pacifique : la Nouvelle-Calédonie.

Pendant trop longtemps, cette colonie fut décriée : cela provient de ce que nous y avons installé un bagné. Celui-ci n'existe plus aujourd'hui ; le premier forçat envoyé à « La Nouvelle » y était arrivé en 1864 ; le dernier y débarqua en 1897 ! depuis cette époque, les forçats demeurés là-bas y vieillissaient, mais le bagné ne recevait plus de recrues.

Le 6 septembre dernier, les derniers vestiges du bagné calédonien disparaissaient, et l'Administration pénitentiaire de ce pays était liquidée ; la Nouvelle-Calédonie ne garde même plus ses condamnés locaux ; un nommé Gilles Alfred, condamné en mars dernier par la cour d'assises de Nouméa, a été, en effet, expédié à la Guyane pour y subir la peine des travaux forcés à laquelle il est astreint.

Les habitants de « La Perle du Pacifique » sont ravis de voir leur pays délivré du bagné ; car la Nouvelle-Calédonie dépérissait pour cette raison qu'on songeait à Paris davantage aux forçats néo-calédoniens qu'aux colons.

L'île, cependant, vaut qu'on s'en occupe ; elle est grande comme trois départements français ; malheureusement, elle n'est pas assez peuplée ; cinquante mille habitants seulement, dont onze mille Français ; sur ces onze mille Français, notons en passant que plus de mille ont pris part à la guerre, sur notre front, et que cent soixante-deux sont morts au champ d'honneur. La population canaque a envoyé, d'autre part, sur notre front, onze cents tirailleurs, dont trois cent soixante-quatorze ont été tués.

A la Nouvelle-Calédonie, on extrait du sous-sol du nickel, du chrome, du cobalt, du manganèse, du carbonate de magnésie ; on y a trouvé du charbon, et M. Félix Colomer, qui en indiquait l'existence dès 1903, signale dans le dernier bulletin du *Comité de l'Océanie française*, qu'on va commencer son exploitation. Ce charbon est excellent et abondant ; il sera fort utile pour assurer le charbonnage des navires sortant du canal de Panama.

On a signalé aussi l'existence, à la Nouvelle-Calédonie, de nappes de pétrole.

Le sol du pays produit du coprah, des arachides, du ricin, du coton, du café, du riz, du bois ; l'élevage y est florissant.

Malheureusement, les communications de la colonie avec la métropole sont mauvaises, et peu fréquentes : la nouvelle convention conclue avec la Compagnie des Messageries Maritimes permet d'espérer que ce désastreux état de choses ne se perpétuera pas.

¹⁾ « Revue d'Alsace et de Lorraine », mars 1923.

Nous avons dit que le pays n'est pas assez peuplé : il en résulte un défaut de main-d'œuvre auquel le gouverneur Repiquet a porté remède, autant qu'il est en son pouvoir : 1° en stimulant au travail, par des salaires convenables, les travailleurs canaques ; 2° en facilitant la venue dans l'île de travailleurs annamites, javanais et hindous, dont certains se sont installés dans le pays, et y ont déjà fait souche.

Les Néo-Calédoniens sont heureux de voir que, désormais, l'on parlera de leur pays, non comme d'un repaire de forçats, mais comme d'une colonie de braves gens, acharnés au travail libre. Ils ont montré, pendant la Grande Guerre, à quel point la France est « chez elle » dans ce Pacifique, où ne flotte pas seulement son drapeau, mais où palpète l'âme de ses enfants.

Notons qu'à la Nouvelle-Calédonie la sève de France ne dépérit pas ; nombreuses sont, là-bas, les familles françaises de dix et de douze enfants.

La France du Pacifique a tout ce qu'il faut pour prospérer, des colons patriotes et travailleurs, un sous-sol riche, un sol fertile ; à la métropole de l'aider, en facilitant ses communications avec elle, et partant, ses échanges commerciaux ¹⁾.

Le 31 juillet suivant, le *Journal* écrivait — à propos de la très belle manifestation de la Ligue Maritime et Coloniale, organisée dans la *Grande Semaine Maritime* — ce qui suit :

« L'essor de notre marine est lié étroitement à l'avenir de nos colonies. Aussi, nous devons nous féliciter de la fusion en une seule société de la Ligue Maritime et de la Ligue Coloniale.

Un grand développement de côtes n'assure pas la vie d'une flotte marchande si l'arrière-pays ne donne pas de fret de sortie suffisamment rémunérateur. Longtemps ce fret nous a fait défaut.

Les navires quittant les ports allemands ou les ports anglais ont à bord un chargement qui leur permet dès le début du voyage, de couvrir presque entièrement leurs frais d'armement, et comme les ports français se trouvent sur leur route, ce qu'ils y prennent en plus en les touchant est tout bénéfice. La Belgique, la Hollande et les pays scandinaves se trouvent, à ce point de vue, également avantagés.

Notre avenir maritime est donc naturellement orienté vers notre empire colonial ; celui-ci d'ailleurs est assez considérable pour faire vivre et prospérer notre flotte marchande et lui permettre de rivaliser avec les plus importantes marines du monde. C'est affaire d'organisation et de persévérante volonté. »

*
**

L'ESSOR DE NOS COLONIES.

L'Exposition Coloniale de Marseille a eu le grand mérite de révéler, dans le cadre féérique de ses palais, toutes les richesses de la France exotique, inscrivant sous le soleil provençal la chronique glorieuse et patiente des bons ouvriers de notre civilisation et de notre fortune dans le monde.

On peut mieux juger aujourd'hui l'importance de cette manifestation et sa signification grandiose.

Trop longtemps le travail magnifique de nos pionniers s'est accompli en quelque sorte en marge de l'opinion nationale, et la grande famille française a trop ignoré avec quel héroïsme et utile dévouement elle a été servie. Certains préjugés tenaces et certaines forces d'ignorance ont même éloigné des carrières coloniales des activités qui eussent pu s'y exercer profitablement. Ces préjugés et ces forces, le Parlement et le Gouvernement les ont souvent rencontrés devant leur action. Il a fallu les vaincre afin d'accomplir l'œuvre admirable de patriotisme et d'humanité dont nous ressentons maintenant la fière satisfaction ²⁾.

La valeur économique de nos colonies n'est pas discutable, nos ennemis d'hier l'appréciaient hautement, car personne ne saurait oublier qu'un des buts de guerre de l'Allemagne était la conquête des colonies françaises ; le chancelier alle-

¹⁾ Fernand Hauser, « Journal », 3 novembre 1921.

²⁾ M. Louis Rombaud, dans l'« Exportateur Français », août 1922.

mand le laissa clairement entendre au Gouvernement britannique dans le mois qui précéda la déclaration de guerre.

Tandis que l'opinion publique allemande, la presse, le commerce, l'industrie et les financiers allemands ne cessaient de réclamer depuis de longues années pour l'Allemagne l'extension de son domaine colonial, l'opinion politique en France paraissait ne pas se rendre compte exactement des immenses ressources en matières premières, en produits de première nécessité, et en hommes qu'elles étaient susceptibles de fournir. Aussi la guerre mondiale fut-elle pour beaucoup une révélation. Quoi, nos colonies ont pu fournir du ravitaillement et plus de 500.000 hommes, sans compter les manœuvres, ouvriers de tous genres, devenus très habiles après de très courts stages dans les ateliers : voici ce que beaucoup de Français apprirent avec surprise.

Les constatations ne suffisent malheureusement pas à fixer définitivement l'opinion publique sur le rôle important que nos possessions d'outre-mer peuvent et doivent jouer dans le domaine économique de la métropole. C'est pourquoi il ne faut cesser de répéter que *nos colonies peuvent fournir à la métropole la plupart des matières premières* : épices, sucres, rhums, cafés, caoutchouc, bois de teinture, coton, matières ligneuses, bois de construction et d'ébénisterie, produits des pêches, peaux, viande sur pied ou frigorifiées, riz, tapioca, oléagineux tels qu'arachides, sésame, huile de palme, palmistes, coprah, gommés, etc., sans tenir compte des ressources du sous-sol.

Ces produits doivent alimenter nos transports maritimes et ferroviaires.

Que faut-il pour cela ? de la publicité, des articles de revue, des conférences, et une source de renseignements dignes de confiance par les Offices coloniaux. (Voir : P. Grandadam, « La France de Richelieu et de Colbert et la France d'aujourd'hui », II^e Partie, 11^o.)

Tout est donc parfaitement organisé dans un but de propagande, c'est un grand pas de fait depuis la guerre mondiale ; mais encore faut-il rappeler sans cesse à nos industriels, à nos commerçants, aux armateurs, que nos colonies sont en mesure de participer au développement de la production et que l'utilisation rationnelle de leurs ressources, peut et doit enrayer le coût excessif de la vie.

Nous laissons trop souvent dire que le Français n'est pas colonisateur — c'est une légende — quand on songe que notre empire africain, pour ne parler que de celui-ci, *s'est constitué en une trentaine d'années*, cela tient du prodige.

Et il ne s'agit nullement d'une simple prise de possession, notre domaine africain *peut passer à juste titre pour un modèle d'organisation* ; nos méthodes de mise en valeur peuvent rivaliser avec celles des puissances coloniales établies bien antérieurement sur le continent noir.

Une sage gestion des budgets a permis, sans le secours de la métropole, de doter nos colonies africaines d'un important réseau de chemins de fer, nos postes sont tous reliés au siège administratif par le télégraphe et le téléphone ; des lignes maritimes les desservent, les institutions bancaires ont suivi. Le port de Dakar est le plus important de toute la côte occidentale en Afrique ; ailleurs, on a doté les rades foraines de warfs et de moyens de débarquement appropriés. Nos négociants y sont établis non seulement en grande majorité, mais ils ont essaimé des établissements importants jusque dans les colonies anglaises voisines. Tout est en plein développement. Nous avons le droit d'être légitimement fiers de l'œuvre accomplie ¹⁾.

M. Albert Sarraut confirma ce point de vue à l'occasion de la « Journée Eugène Etienne », pendant l'Exposition Coloniale de Marseille. Le Ministre des Colonies, après avoir montré combien fut féconde en réalisations tangibles l'œuvre de ce grand colonial, continua ainsi :

« Dans cet empire d'outre-mer, où, sur une superficie totale de 10 millions de kilomètres carrés, notre drapeau protège plus de 55 millions d'habitants, l'activité productrice stimulée et disciplinée par la direction française inscrit dans les balan-

¹⁾ M. L.-G. Binger, gouverneur général honoraire des Colonies, dans le « Bulletin Economique du Rhin », mars 1922.

ces commerciales un mouvement d'affaires dépassant 12 milliards par an. Les budgets de nos territoires extérieurs enregistrent pour 1922 un équilibre global de 2.800 millions en recettes et en dépenses. Et les caisses de réserve coloniales, l'Afrique du Nord exceptée, enferment dans le bilan de leur épargne environ 350 millions de francs.

De tels chiffres parlent assez haut. Mais combien ils paraîtront faibles dans quelques années, lorsqu'ils auront subi les heureux effets de ce grand œuvre d'outillage économique dont l'exécution est pour nous une haute obligation morale au regard du monde *qui ne saurait tolérer indéfiniment que les détenteurs privilégiés de territoires coloniaux négligent l'exploitation de richesses dont la mise en circulation peut améliorer le destin de tant de millions d'êtres humains.*

Presque de tous côtés dans notre domaine extérieur, on est bravement à la besogne.

Les colonies ressortissant de mon ministère poursuivent ardemment la bonne tâche commencée, soit avec les ressources normales de leurs budgets ou de leurs caisses, soit avec les fonds demandés au crédit public. Contractés dès l'an dernier, l'emprunt de 167 millions de l'Afrique occidentale, celui de 171 millions de l'Afrique équatoriale fournissent actuellement à ces deux grandes possessions les moyens de travailler. L'Indochine, indépendamment des amples ressources de son budget ordinaire, dispose des 6 millions de piastres de l'emprunt couvert cette année dans la colonie même, et elle va réaliser les 40 millions formant la seconde tranche de son emprunt antérieur... »

Par son livre : « *La mise en valeur des Colonies françaises* », ouvrage merveilleusement documenté, M. Albert Sarraut nous permet d'apprécier plus en détail les richesses immenses de notre superbe empire colonial et l'importance de leur mise en valeur. Dans une lumineuse préface, l'auteur pose la question de savoir si la France, qui ne peut ignorer les périls de sa situation financière actuelle, entend ne plus rester tributaire de l'étranger pour l'acquisition des matières premières, denrées ou marchandises, qui sont l'aliment de sa vie industrielle et commerciale ? Or, nos colonies produisent et peuvent fournir ce que, par milliards de francs, le marché français demande, chaque année, à l'étranger. Nos territoires d'outre-mer regorgent de ressources qu'il ne tient qu'à nous d'utiliser avec méthode, en accroissant les rendements actuels. Et nous restons stupéfaits en apprenant que, dans l'état présent de son développement, le domaine extérieur de la France brasse un mouvement d'affaires dont la valeur dépasse *douze milliards* de francs. Beau chiffre, dit le Ministre, mais qui semblera faible lorsque, dans quelques années, si nous savons le vouloir, le rendement colonial aura été *triplé*, par l'exécution du grand outillage économique, dont son livre soumet au grand public le plan d'ensemble et le programme. — Quel réconfortant espoir !

Il a fallu, ajoute M. Albert Sarraut, la grande commotion de la dernière guerre pour ouvrir les yeux de nos nationaux sur l'importance de nos colonies. C'est avec une patriotique surprise qu'ils ont vu venir, de ces terres lointaines, de grands vaisseaux apportant, à pleines carènes, près d'un million de combattants et de travailleurs indigènes et les ressources de toutes sortes que nos colonies filiales envoyaient à leur Patrie au combat. Dès lors, l'opinion publique a senti, deviné, la vitalité et la richesse coloniales et discerné la valeur des garanties qu'elles représentaient pour l'avenir français. L'auteur laisse alors entrevoir l'image d'une entité où la Patrie continentale et les Frances d'outre-mer, sinon confondues, mais étroitement solidarisées, composeraient la force réelle d'une plus grande France, appuyant sa sécurité



M. Albert Sarraut,
Ministre des Colonies, ancien
Gouverneur général de l'Indochine.

non plus sur *quarante millions*, mais sur *cent millions* d'êtres humains, et pouvant demander toutes les nourritures de sa vie à l'ensemble d'un domaine *vingt fois aussi grand que la mère-patrie*.

La France, ajoute le Ministre, ne travaille pas pour elle seule, son avantage se confond avec celui du monde, et les résultats d'une telle politique s'affirment, dans nos colonies, par le progrès de tout ordre que l'Exposition de Marseille vient de mettre en lumière. C'est ainsi qu'elle a créé la confiance et l'ordre parmi les races indigènes qu'elle gouverne. Ce qui caractérise sa politique coloniale et lui confère une physionomie propre, c'est son sens d'humanité ; elle procède essentiellement de la grande idée de la solidarité humaine. Elle a répudié, depuis longtemps, la conception du vieux pacte colonial, qui basait, sur l'éternelle inégalité des races et sur le droit du plus fort, l'emprise uniquement conçue pour l'intérêt du conquérant. Le seul droit qu'elle reconnaisse est celui du plus fort à protéger le plus faible.

On ne pouvait placer, sous les yeux du grand public, un exposé plus grandiose et plus remarquable de notre politique coloniale.

Après avoir donné sa mesure, lorsqu'il était à la tête du gouvernement de l'Indochine, M. Sarraut se révèle aujourd'hui comme un maître colonisateur. Son but est de donner, à l'ensemble de notre domaine colonial, un développement en rapport avec les nécessités de l'heure présente. Déjà notre grande possession d'Extrême-Orient nous a montré les magnifiques résultats de l'impulsion qu'elle avait reçue de son génial gouverneur, par le concours si efficace qu'elle nous a prêté pendant la dernière guerre. Or, M. Albert Sarraut estime qu'avec l'appui financier qu'il réclame pour la réalisation de son vaste programme, notre France d'outre-mer sera le facteur le plus important du relèvement et de la richesse de la Patrie continentale.

C'est une grande et noble pensée, dont la France lui est reconnaissante et qui, dès à présent, fait apparaître son auteur comme étant le brillant continuateur de l'œuvre d'un de ses plus éminents prédécesseurs : le regretté Eugène Etienne ¹⁾.

De deux critiques de cet ouvrage, publiées en décembre 1922 par M. Pierre Mille dans *L'Œuvre Coloniale*, et Pierre Fauvet dans le *Journal d'Alsace et de Lorraine*, nous détachons les passages essentiels.

Disons tout de suite que le projet de loi et le livre de M. Sarraut seront la chartre du développement futur de nos colonies.

Le but de M. Sarraut, dans ce livre, est de faire appel à l'opinion publique, de « provoquer l'incorporation de l'action coloniale à la vie nationale ». Il faut l'aider et l'appuyer.

Ce qu'on pourrait appeler le plan Sarraut comporte en premier lieu un inventaire de ce que les colonies peuvent nous fournir. Or elles peuvent nous donner presque tout ce dont la métropole a besoin. Pourtant, il ne faut pas tout leur demander. C'est ainsi qu'il serait imprudent de pousser au delà d'un certain degré la production du café. Le Brésil a pris une telle avance qu'en baissant ses prix — et il le peut — pendant un certain nombre d'années, il ruinerait nos planteurs. C'est là un exemple, entre mille, de la prudence qu'il faut garder. On doit concentrer l'effort sur quelques points bien précis. C'est ce que l'ouvrage de M. Sarraut met en lumière.

« Au lieu de chercher à tirer d'une colonie « un peu de tout », limitons, dit-il, nos recherches pour chaque colonie aux produits principaux qu'elle peut donner. »

Dans l'ensemble de notre domaine colonial, ce programme « sélectionne et vise les centres principaux de production des matières ou des denrées nécessaires à la métropole, les grands dépôts naturels de richesses, les grands greniers, les grandes cultures, les grandes forêts, les plus importants gisements, en un mot les points capitaux où la France doit pouvoir puiser au maximum les ressources qui lui sont utiles ; ici, les matières grasses, là les céréales, là les textiles, plus loin les troupeaux, ailleurs les bois, autre part les métaux.

¹⁾ Antony Maudon, dans « Mer et Colonies », janvier 1923.

Et les centres une fois repérés, pour chacun d'eux il faut :

1° Créer d'abord, condition première de tous les efforts, les voies d'accès nécessaires vers les centres de production, et leur liaison par la voie ferrée avec les ports d'embarquement ;

2° Outiller ces ports de façon à favoriser les mouvements d'un trafic maritime important ;

3° Augmenter la productivité actuelle des régions envisagées, les étendues exploitées, mises en culture, la quantité des produits, la valeur et la variété de ce que peuvent fournir le sol et le sous-sol, soit par les moyens de l'irrigation, soit par la culture mécanique, soit par les ressources de l'exploitation scientifique.

Enfin rendre possible les résultats ainsi entrevus par une large diffusion de l'hygiène et de l'instruction, ainsi que par une collaboration intéressée et confiante avec les indigènes.

Telle est l'œuvre à laquelle veut s'attacher M. Albert Sarraut et qu'il veut faire approuver par l'opinion publique.

*
**

LA GRANDE GUERRE COMME PUISSANT STIMULANT DE NOTRE ACTION COLONIALE.

Disons à ce sujet encore un mot de l'essor industriel colonial, dont *L'Express de Mulhouse* (26 février 1921), faisait le tableau suivant, qui s'est encore sensiblement amélioré depuis :

« Comme le blocus continental, qui fermait l'Europe aux importations anglaises, a créé en France, sous Napoléon I^{er}, l'industrie du sucre si prospère aujourd'hui, de même les difficultés nées de la Grande Guerre de 1914-1918 ont favorisé d'une façon tout à fait surprenante le développement des établissements industriels déjà existant aux colonies, la création et le rapide essor de nouvelles industries coloniales.

L'immeuse besoin qu'avait la France de produits d'alimentation et de matières premières l'a déterminée à exploiter plus activement les ressources de ses colonies et d'autre part, les colonies se trouvant privées de leurs importations habituelles par suite de la crise des transports, se sont ingénies à produire chez elles ce dont elles avaient un plus pressant besoin.

L'essor industriel colonial présente donc un double aspect : développement des industries travaillant les produits d'exportation ; développement ou naissance de celles produisant des articles de consommation locale.

L'industrie coloniale est et sera longtemps encore, presque exclusivement une industrie de dégrossissement. La pénurie et la cherté des transports font une loi aux commerçants de ne plus transporter de déchets. Il s'agit donc de faire subir sur place à la matière première un premier traitement qui diminue le volume et le poids du produit à expédier.

Les bois, par exemple, au lieu d'être expédiés en grume, le seront à l'état de madriers ou de planches ; les minerais seront fondus sur place et transformés en mattes ; le riz, les arachides seront décortiqués ; les papyrus, l'alfa, etc., au lieu d'être expédiés bruts seront transformés en pâte à papier, etc., etc.

C'est ainsi que se sont créés en Nouvelle-Calédonie les hauts-fourneaux qui traitent le nickel ; des usines de décortilage en Indochine, à Madagascar, au Sénégal ; des fabriques de conserves de viande à Madagascar, à Nouméa, au Sénégal, en Algérie.

D'après les informations du *Bulletin des Renseignements coloniaux*, un certain nombre d'industries nouvelles prennent actuellement naissance. Ce sont, à Madagascar, des installations pour le traitement du manioc, dans le Haut-Sénégal une fabrique d'articles en ivoire végétal (noix du Dum et du rônier) ; en Algérie et en Tunisie des fabriques de pipes, de pâtes à papier. Une usine pour la transformation de l'alfa en pâte à papier fonctionne déjà à Oran ; une autre qui pro-

duira deux tonnes de matière par jour vient de s'ouvrir près de Tunis. Près de Tunis également, s'installent une usine pour le traitement du lin, dont la culture prend de l'extension dans la Régence, et une autre pour l'épuration des huiles d'olive de fabrication défectueuse.

En Algérie, où les importations de bois étranger étaient tombées, du fait de la guerre, de 140.000 à 25.000 tonnes, toute une industrie est née qui utilise les bois coupés dans la colonie même et du coup voilà l'Algérie qui cesse en partie d'être tributaire de l'étranger pour cet important article.

Le mouvement est lancé ; il ne s'arrêtera pas. Nos colonies ont, en général, une main-d'œuvre suffisante si elle est intelligemment employée, et les forces hydrauliques qu'elles possèdent sont immenses.

Le siècle que nous vivons verra le grand essor industriel de nos colonies. »

CHAPITRE II.

Nos grands Produits coloniaux.

Nos Colonies fourniront la Laine et le Coton indispensables à nos manufactures. — M. Merlin, gouverneur général de l'A. O. F., et la culture de notre Coton national. — Nos Phosphates du Maroc. — Nos bois coloniaux. — Les Combustibles liquides de nos Colonies. — Le Charbon, le Tabac et le Café du Tonkin. — La Soie d'Annam et du Tonkin. — Paddy et Hévéa, ou les deux fortunes de la Cochinchine.

NOS COLONIES FOURNIRONT LA LAINE ET LE COTON INDISPENSABLES A NOS MANUFACTURES.

Dans son appréciation de l'œuvre de M. Albert Sarraut, M. Pierre Mille, dans l'*Œuvre Coloniale*, souligne surtout l'importance de nos colonies comme fournisseurs de matières premières, notamment de la laine et du coton, si indispensables à notre florissante industrie textile. « *Le plus pressé, s'écrie-t-il, c'est de fournir aux industries de la métropole le coton et la laine dont elles ont besoin : M. Sarraut le montre de façon parfaitement claire.* »

Voici pour la laine.

La France importe annuellement pour plus d'un milliard et demi de francs en laine. Aussi, la Chambre de commerce de Tourcoing s'efforce-t-elle, avec le concours des pouvoirs publics, de faire *développer l'élevage du mouton mérinos dans nos colonies.*

C'est à Madagascar que sera tenté le premier essai, aux environs de Tuléar. Le Ministre des Colonies a mis à la disposition de la Chambre de commerce de Tourcoing le fonctionnaire chargé d'organiser l'élevage du mouton mérinos. Il procède à la recherche des terrains les plus propices. Au fur et à mesure de la réussite de cette expérience et de l'importance croissante des troupeaux, les terrains seront donnés aux éleveurs.

Les brebis et béliers seraient achetés au Cap. Les Anglais ont dépensé des sommes importantes pour améliorer la race ovine et leurs efforts ont été récompensés, puisqu'ils obtiennent une laine aussi belle qu'en Australie.

La laine fine a une tendance de plus en plus marquée à disparaître. Alors qu'il y a plusieurs années la proportion était de 90 % mérinos et 10 % croisé, elle est actuellement de 10 % de laine pour 90 % de croisé. Il y a donc là un véritable danger auquel nous soustraira le projet de la Chambre de commerce de Tourcoing.

D'autre part, dans la région de la Haute-Volta, il a été arrêté un programme que Mgr Thevenoud, évêque de Sétif et vicaire apostolique de Ouagadougou, fera appliquer par les Pères Blancs, en plein accord avec M. Merlin, gouverneur général de l'Afrique Occidentale Française. On tentera d'acclimater également dans cette région les brebis du Cap, pour les raisons indiquées plus haut.

Ces expériences vont coûter cher, puisqu'il est prévu une somme de un million rien que pour les frais d'établissement. Mais le but poursuivi mérite un succès complet.

Pour le coton, voici :

La France, avec l'Alsace-Lorraine, transforme, chaque année, 3 millions de quintaux de coton. Quand les usines de notre Nord auront été remises en état, ce sera 4 millions. Ses colonies lui en fournissent actuellement 12.000, autant dire rien. Or les Etats-Unis se réservent, à cette heure 60 % de leur production. Bientôt, leurs filatures, qui se développent, absorberont le tout. Bientôt, également, l'Angleterre se réservera tout ce qui vient de l'Égypte et de l'Inde, sans que cela lui suffise. Les filatures françaises seront ruinées ; elles tirent déjà la langue. L'Angleterre aussi, du reste. Mais, du moins, elle a fait un effort énergique et fructueux pour se tirer d'affaire, demander son coton au Soudan égyptien, à la Nigéria, etc. Pour cela, s'est formée une Association cotonnière coloniale disposant d'un capital de 50 millions de francs et recevant, de l'Etat et des particuliers, annuellement, 4 millions de francs. Notre Association cotonnière coloniale dispose de 300.000 francs !

Et, pourtant, deux régions de notre domaine colonial peuvent, dans un assez bref délai, pour peu qu'on le veuille, nous procurer les quatre millions de quintaux nécessaires à notre industrie : celle du Cambodge, qui produit déjà, et en quantités assez abondantes, un excellent coton ; celle du Niger, où presque tout est à faire. Mais, par suite de l'élévation du taux de la piastre et des demandes de l'Extrême-Orient, Chine et Japon, le coton cambodgien est destiné presque fatalement à rester en Asie. Reste le Niger. Il y a là 1.300.000 hectares, qui peuvent fournir tout le coton qui nous est nécessaire, assez rapidement, si on organise un système d'irrigations analogue à celui que les Anglais ont institué dans l'Inde, instituent dans leur Soudan. C'est le projet des hydrographes Yonnès et Béluire. Il est sur pied. Il est techniquement réalisable. Le prix ? L'ouvrage de M. Sarraut ne le dit pas. Je crois me souvenir qu'il s'agit de 600 millions.

Mais il ne suffit pas de faire pousser du coton. Il faut le faire descendre jusqu'à la mer. Donc améliorer les voies ferrées déjà existantes en grande partie, en créer de nouvelles.

...L'ensemble des projets indispensables que le projet Sarraut prévoit pour nos colonies doit coûter trois milliards et demi. (Il faut aussi à la fois irriguer le Tonkin et le préserver contre les inondations, sans compter le reste.) Dans l'état actuel d'un budget déficitaire, comment se procurer cette somme ?

En 1920, alors que l'on avait encore des illusions sur la bonne volonté de l'Allemagne à nous payer, M. Sarraut avait envisagé la création d'un organisme nouveau : le Crédit National des Colonies, calqué sur le Crédit National des Régions libérées, « qui, comme lui, devait faire appel à l'épargne publique sous la garantie de l'Etat, pour en obtenir les ressources nécessaires à la mise en valeur des colonies. »

Force est donc d'avoir recours aux emprunts directs des colonies, aux concessions, aux entreprises privées et dans la limite possible aux subventions de l'Etat.

Moyens excellents, d'ailleurs, si l'on pense au succès remporté par les emprunts de l'Afrique occidentale et équatoriale, l'Indochine, etc.

Pour les travaux d'une importance nationale, tels que ceux de l'irrigation du Niger, il faudrait envisager courageusement la garantie de l'Etat pour un emprunt spécial — peut-être même contracté par une société privée, mais contrôlée, qui se chargerait des travaux, avec participation de l'Etat, d'autre part, aux bénéfices.

Quoi qu'il en soit, il faut se hâter, parce que le moment est favorable. Et voilà encore ce qu'exprime de manière parfaite l'ouvrage de M. Sarraut : « La hausse du change des monnaies étrangères agit sur les marchandises étrangères à la façon d'un droit prohibitif d'exportation. On peut donc créer chez elles des entreprises qui auront le temps de parvenir à leur pleine force avant que les luttes commerciales retrouvent des conditions normales. » Jamais nos colonies ne se sont vues dans de meilleures conditions pour obtenir du crédit.

Aussi, le domaine colonial français ne doit plus être accru, mais organisé, et, pour y parvenir, il faut qu'énergies, capitaux, volontés, bras et cerveaux se dirigent hardiment vers la France coloniale pour la mettre en valeur suivant le plan méthodique et précis établi par M. Albert Sarraut.

*
**

M. MERLIN, GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'A. O. F. ET LA CULTURE DE NOTRE COTON COLONIAL.

La question du coton est tellement aiguë et prépondérante pour la France textile qu'elle mérite d'être exposée ici plus en détail par un de ses spécialistes les plus éminents et les plus autorisés : M. Merlin, *gouverneur général de l'A. O. F.*

Au cours de son voyage de propagande coloniale, qui le mena dans les grands centres cotonniers du Nord et de l'Est, M. Merlin, gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, est aussi venu exposer, en septembre 1922, devant les membres de la Chambre de commerce, de la Société industrielle et du Syndicat industriel alsacien le problème de la production du coton en Afrique occidentale française et notamment dans les vallées du Sénégal et du Niger : problème d'ordre bien plus national que colonial. Nos colonies — M. Merlin s'est efforcé de le souligner — peuvent vivre et très bien sans produire du coton, les autres cultures leur assurant une solide situation économique. Mais devant le fait que les Etats-Unis, qui fournissent 8/10 du coton importé en France, travaillent aujourd'hui 60 % de leur production et prétendent, dans vingt ans, en user la totalité, alors qu'avant la guerre ils n'en travaillaient que le tiers, la nécessité absolue de produire notre propre coton s'impose; car, si l'absorption du coton américain par l'Amérique continue dans les proportions de ces dernières années, d'ici dix ou quinze ans, nous verrons cette chose singulière : la France obligée d'acheter ses cotonnades de l'autre côté de l'Atlantique. Or, notre industrie textile comprenait, avant la guerre, 141.000 métiers; depuis le retour de l'Alsace-Lorraine, ce chiffre a été porté à 181.000 et lorsque la reconstitution de notre industrie sera achevée dans les régions dévastées, la France aura 10 millions de broches et 200.000 métiers capables de faire vivre 300.000 ouvriers et de verser un milliard de salaires. C'est là une question de toute première importance qui doit retenir l'attention des pouvoirs publics.

Devant ce fait, c'est-à-dire, en face de la perspective du manque de matières premières, les colonies se sont émues et soucieuses de venir en aide à la métropole, ont décidé de frayer la route à une politique française du coton rationnelle et bien comprise.

La menace qui plane sur notre industrie cotonnière ne peut être conjurée, a dit M. Merlin, que par une production régulière et abondante, dans nos colonies, de la matière première défaillante. L'Afrique occidentale française, par sa position géographique d'une part, son climat, la nature de son sol et le régime de ses fleuves se prêtant admirablement, d'autre part, à la culture des espèces américaines et égyptiennes, est, d'après lui, de toutes nos colonies, la plus apte à remplir ce programme. Sa production, à l'encontre de celle de l'Indochine, absorbée en entier par le marché oriental, ira nécessairement vers l'Europe et vers la France.

Notre industrie cotonnière a besoin annuellement d'un million de balles de 50 kilos; l'Afrique occidentale française, d'après les indications fournies par le Ministre des colonies, en a produit 23.200 en 1919.

D'après les déclarations faites au *Bulletin des Renseignements coloniaux* par M. le Dr Buchère, qui revient d'Algérie où il est allé organiser la culture du coton dans la région de Tolga-Biskra, l'Algérie et la Tunisie peuvent, d'ici dix ans, fournir à la métropole un minimum de 50.000 balles de coton de première qualité. Les échantillons qu'il rapporte sont en effet superbes et les filateurs normands qui ont procédé à des essais avec cette matière première, en sont très satisfaits. Ces cotons cotent un prix élevé sur le marché du Havre.

Le gouverneur général, M. Steeg, manifeste son vif désir de voir la culture du coton prendre de l'extension en Algérie; les colons et les indigènes, de leur

côté, prennent de plus en plus d'intérêt à cette culture nouvelle qui trouve dans le Sud des conditions de sol et de climat tout à fait favorables.

Le député M. Barthe examina à la Chambre (15 novembre 1922), les résultats obtenus au Maroc par la culture du coton et souligna que le coton récolté est bien meilleur que les cotons d'Égypte et de Géorgie. Mais, là encore, il faut intensifier la production.

En Afrique occidentale, des efforts sérieux ont également été faits pour développer la culture du coton parmi les indigènes. Les agents de l'Association cotonnière coloniale ont distribué des graines, prodigué leurs conseils aux cultivateurs, contrôlé leurs travaux. Des plantations modèles ont été établies, d'autres vont l'être dans lesquelles on forme des spécialistes pour la nouvelle culture.

En 1918, la Côte-d'Ivoire, le Dahomey et le Haut-Sénégal-Niger ont produit 854 tonnes de coton égrené ; leur production a été de 1.160 tonnes en 1919. La production du Haut-Sénégal-Niger, qui était de 354 tonnes en 1918, est passée à 600 en 1919.

Le mouvement ne s'est pas ralenti en 1920, dit un correspondant de Dakar.

Dans le Haut-Sénégal-Niger, notamment, les cultures d'essai d'El Oualadji ont donné 350 à 400 kilos de fibres nettes à l'hectare ; les plantations de coton indigène ont donné 120 kilos de fibres nettes, en terrain labouré au tracteur automobile et légèrement fumé. Toutes ces fibres sont très marchandes.

Une des firmes importantes de la colonie a planté 200 hectares dans le cercle de Ségou et une même superficie dans le cercle de Kayes. On projette la mise en valeur de 500 hectares dans la région de Tombouctou. Enfin, on signale que la Compagnie cotonnière du Niger a fait préparer 100 hectares dans le cercle de Goundam (région de Tombouctou) en vue de leur ensemencement prochain en coton égyptien.

Au Togo, les indigènes, encouragés par les hauts prix, ont fourni un gros effort. La récolte de 1920 est d'environ 2.040 tonnes, en augmentation de 757 tonnes sur 1919.

D'autres grandes étendues de terrain ont été préparées pour l'ensemencement.

M. Merlin et son collaborateur ont témoigné de leur pleine confiance dans l'avenir cotonnier du delta du Niger. *C'est dans cette région immense que repose, d'après eux, le salut des industries textiles françaises.*

Ces données et les renseignements que MM. Merlin et Henry ont fournis à nos industriels et sur la culture cotonnière en Afrique occidentale française et sur les possibilités de transactions intéressantes avec le marché africain, complètent fort bien le tableau de la valeur et de l'avenir économiques de cette colonie, où d'immenses terrains d'alluvion n'attendent, pour être mis en valeur, que l'effort méthodique des ingénieurs et des capitalistes.

D'autre part, le gouverneur général M. Garbit, se rendant compte que la culture du coton à Madagascar aurait de grandes chances de succès, a décidé d'entreprendre une action importante dans ce but.

Les immenses terres riches de l'Ouest de la Grande Ile, en particulier les alluvions des rivières, conviennent très bien au cotonnier.

La production cotonnière des colonies françaises a dépassé, en 1919, 9.000 tonnes, dont 7 à 8.000 pour l'Indochine, et moins de 2.000 pour les autres colonies.

Dans la production indochinoise, 5 à 6.000 tonnes reviennent au Cambodge seul. C'est là un chiffre intéressant, mais qui n'est qu'une indication de ce que peut être dans l'avenir la production de ce pays.

Jusqu'à ces dernières années, le Cambodge ne connaissait que la culture des berges pratiquée par les indigènes dès la décrue d'octobre et novembre, sur des terres légères, inondées et fertilisées par le Mékong. L'étendue réservée à cette culture ne dépasse pas 20.000 hectares. Le produit récolté est à courte soie.

Il y a quelques années, on a expérimenté la culture du coton sur des terrains élevés à l'abri des inondations, sur les terres rouges ; les résultats ont été incom-

parables : le produit récolté est à longue soie, et a une résistance moyenne de 66 kg au dynamomètre, assimilable en tous points au *good middling* d'Amérique.

Les ensemencements dans les terres rouges se pratiquent de fin juillet à fin août, ce qui permet à la plante d'obtenir un développement vigoureux, pour se développer complètement après la cessation des pluies. De plus, le cotonnier y est moins sujet aux maladies cryptogamiques et aux atteintes des insectes. Le rendement à l'hectare est supérieur à celui des terres de berges.

Or, ces terres rouges ne manquent pas ; elles couvrent plus de 2 millions d'hectares, offrant ainsi un champ presque illimité aux capitaux français.

Une entreprise française a déjà obtenu une concession de 18.000 ha ; elle a construit à Kompong-Cham une usine à égrener le coton, ce qui, avec l'usine chinoise de Ksach-Kandel, qui traite annuellement 6.000 tonnes de coton brut, porte à deux le nombre des usines cotonnières du Cambodge. Un nouvel effort, portant sur une concession de 64.000 ha, est en voie d'organisation.

La culture cotonnière du Cambodge a attiré l'attention du gouvernement indien, qui y a envoyé récemment le directeur de l'agriculture à Madras, M. Sampson. Ce technicien a déclaré qu'il n'y avait pas dans l'Inde de coton meilleur que celui du Cambodge. C'est, en effet, du Cambodge qu'est venu aux Indes, en 1907, le *Krabas bay*, qui lutte avantageusement avec le *good middling* d'Amérique.

En résumé, le Cambodge peut devenir, si les industriels et les capitalistes français savent réaliser l'effort nécessaire, le fournisseur d'une très grande partie du coton nécessaire à la France.

Et il ne faut pas croire que ce sont là des rêves chimériques, des utopies irréalisables. Non, ce sont bel et bien des projets très sérieux, qui ont toutes les chances de devenir, dans un avenir pas trop lointain, de bonnes et palpables réalités, car la France a envoyé là-bas l'homme dont tout le passé est une garantie pour l'exécution de ces projets : c'est M. Martial Merlin, devenu, depuis février 1923, le successeur du très regretté gouverneur de l'Indochine, M. Maurice Long. Dans tous ses postes précédents — notamment en Afrique Equatoriale, à Madagascar et dans l'Afrique Occidentale française, — M. Merlin a su montrer les plus éminentes qualités de conducteur d'hommes et d'éminent administrateur. Il n'est donc pas douteux qu'il saura faire bénéficier la perle de nos possessions en Extrême-Orient des expériences acquises et, les puissantes ressources de cette riche colonie aidant, il est certain que, sous sa haute direction, la réalisation du projet sus-mentionné ne se fera pas attendre longtemps, car l'Indochine est, par excellence, le pays des vastes projets et des réalisations rapides, comme nous allons le voir à la fin de ce volume.

Et c'est ainsi que l'agriculture coloniale deviendra le complément de l'agriculture continentale, et cela pour une meilleure régénération des forces productrices du pays et pour une mise en œuvre plus rationnelle de tous les éléments qui doivent concourir à notre prospérité nationale.

Aussi M. Albert Sarraut estime à bon droit qu'avec l'appui financier qu'il réclame pour la réalisation de son vaste programme, notre France d'outre-mer sera le facteur le plus important du relèvement et de la richesse de la Patrie continentale.

C'est une grande et noble pensée, dont la France lui est reconnaissante et qui, dès à présent, fait apparaître son auteur comme étant le brillant continuateur de l'œuvre d'un de ses plus éminents prédécesseurs : le regretté *Eugène Etienne*.



M. Merlin,
Gouverneur de l'Afrique
Occidentale Française,
Gouverneur de l'Indochine,
depuis février 1923,

NOS PHOSPHATES DU MAROC.

Les phosphates ont pour notre agriculture une importance analogue à celle du coton pour nos filatures et tissages. Or, le Maroc possède des gisements immenses de ce merveilleux agent de fécondité, car ce pays est non seulement plus fertile que l'Algérie, mais il la surpasse aussi en richesses du sous-sol, et la plus importante est incontestablement le phosphate. Dans un article publié dans la *Nature* (février 1921), M. Henri Catherine, ingénieur des Travaux publics, projette un rayon de lumière sur ces immenses trésors à peine entamés de notre protectorat marocain. Après avoir rappelé ce principe de l'économie mondiale :

« **L'avenir économique appartient sans contredit à la nation privilégiée qui possèdera la matière première** »,

il continue ainsi : « A peine si nos statisticiens viennent de placer *la France à la tête des nations pour le fer, la potasse et la houille blanche*, que la récente découverte d'un important gisement de phosphates au Maroc révolutionne les gros producteurs de ce facteur important de la politique du blé.

Déjà on nous jalouse, et sans plus approfondir, les organes financiers en discutent la valeur ; les appétits se montrent avec des dents aussi pointues que celles des sauriens, dont on rencontre les fossiles dans les bancs d'El Boroudj jusqu'à Oued Yem. Déjà les intérêts étrangers crient par-dessus les mers que le bluff a présidé à cette découverte ; on chicane sur la teneur du gisement et la puissance des bancs ; on grossit les difficultés d'extraction, on exagère le coût du chemin de fer d'exploitation à établir ; on reproche au port de Casablanca de ne pouvoir transiter ce produit et l'on critique la méthode étatiste projetée pour l'extraire. Bref, là où les précieuses couches affleurent à la vue, on les voudrait voir à 300 pieds sous terre.

La violence même de ces critiques est un aveu. Les recherches méthodiques, poursuivies depuis tantôt deux ans, ont prouvé l'existence de cette richesse et il est regrettable que certaines revues, spécialisées en matière de mines et qui n'acceptent généralement que des documents sérieux dans leurs colonnes, se soient laissées aller récemment à publier à propos des phosphates du Maroc des renseignements dépourvus d'exactitude.

Laissons donc toutes les erreurs destinées à influencer momentanément le cours du marché et plantons notre tente dans le bled aux fameux phosphates. *Faisons comme le grand chef, laissons dire et étudions*, sans entendre les chiens des douars qui aboient dans le bled à nos trousses.

La fameuse *meseta* marocaine du géologue Gentil, a émergé de l'Océan en laissant à sec d'immenses bancs de phosphates tribasiques de chaux. Sur une assiette très étendue de crétacé, ces bancs épais reposent, protégés par des couches calcaires d'éocène qui leur servent de recouvrement. Ces couches précieuses atteignent des épaisseurs variant entre 22 mètres (côté Oued Zem) et 50 mètres (côté El Boroudj), recouvrement compris.

D'une manière générale, le gisement phosphaté contient deux couches : l'une en chapeau est dure et riche en fossiles, l'autre en dessous est pulvérulente et granulée, c'est la plus riche. Elle atteint en effet 78 % de phosphate, tandis que la première ne donne à l'analyse que 40 à 60 %.

Le gisement est monoclinal N.-S. et déversé O.-E. Son point le plus élevé serait à la cote 850 environ ; le plus bas, vers El Boroudj, affleure à 640, il s'éteint avec un banc de 3 mètres de phosphates donnant du 77 %.

D'ores et déjà, si le recouvrement calcaire assez dur ne permet l'exploitation à ciel ouvert qu'aux affleurements situés dans les talus des falaises, on sait du moins que la couche pulvérulente et riche ne nécessitera pas d'explosifs pour son exploitation. C'est un premier point.

Mais avant d'aller plus loin, conseillons aux détracteurs de notre richesse nationale de venir avec nous parcourir le bled ; ils pourront visiter les nombreuses galeries (150 environ, réparties sur 70 kilomètres), et descendre au treuil dans les puits (200, dont quelques-uns seulement atteignent 50 mètres dans les profondeurs maxima). Nos détracteurs reviendront édifiés sur le prétendu bluff marocain, avec

leurs poches pleines d'échantillons, de fossiles coprolithes peu calcaires, de dents et de vertèbres de raies, d'os de sauriens de l'époque. L'analyse du chimiste complètera leur étude.

Au moment de la moisson, ils ne s'étonneront plus de voir l'hinterland compris entre Oued Zem, le Tadla et El Boroudj, à peine gratté par la charrue primitive de l'indigène, se couvrir pourtant de riches céréales, celles-là qui nous ont permis de faire la soudure en France pendant la guerre.

Ces gisements phosphatiers sont une richesse naturelle, dont le Maroc escompte un rendement considérable. Le Protectorat attend de leur exploitation un surcroît d'influence économique et partant de puissance politique pour la France.

Ces gisements se révèlent dans les régions les plus pauvres d'aspect. Au sud de la fertile Chaouïa, lorsque les terres noires ou tirs prennent fin, commencent des collines aux pentes désolées, mais dont les flancs recèlent des phosphates plus riches que ceux de Gafsa (Tunisie).

Le grand explorateur de *Foucauld* en a ignoré l'existence, ayant laissé en dehors de ses itinéraires les régions où ils se trouvent. Les Allemands, et notamment les frères Mannesmann, qui avaient cependant multiplié les recherches minières au Maroc, sont passés sur les gisements phosphatiers sans s'y arrêter.

L'honneur de leur découverte revient à un Français, le pharmacien militaire Moreau, qui faisait partie du corps expéditionnaire et de la colonne qui poussa jusqu'à Oued Zem en 1911.

Les travaux de prospection entrepris en 1912 ont assuré des extractions de phosphates à teneur variant entre 70 et 80 %. Comme la distance entre Oued Zem et Casablanca n'est que de 160 kilomètres, tandis que la distance entre Gafsa et Sfax est certainement double, il en résulte un nouvel avantage au profit des phosphates marocains, dont le transport jusqu'aux quais de chargement sera plus facile et moins onéreux.

Ces gisements, dont seulement ceux qui ne les ont pas vus peuvent nier l'importance et même l'existence, sont plus considérables que ceux de l'Algérie et de la Tunisie.

Le *Bulletin mensuel du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture* du mois de juillet 1920, disait que la production mondiale du phosphate de chaux naturel en 1914 atteignait 7 millions de tonnes, dont 3.200.000 tonnes étaient fournies par les Etats-Unis et 2.500.000 par l'Afrique française assurant que

le Maroc pourra fournir, à lui seul, 10 millions de tonnes pendant 200 ans.

A l'origine, le Protectorat voulait mettre les phosphates en adjudication. Prévenu que le change de la livre et du dollar les ferait passer aux mains d'adjudicataires étrangers, il a prudemment excipé de l'art. 112 de l'acte d'Algésiras pour s'en réserver l'exploitation. Deux procédés s'offraient à son choix : l'un, industriel et pratique, celui d'une régie co-intéressée ; l'autre étatiste, celui d'une régie administrative. C'est ce dernier qui a prévalu, car avec le système de la concession ou celui de l'adjudication, on risquait de voir surgir des sociétés exploitant déjà des phosphates hors du Maroc, et qui auraient pu avoir intérêt à laisser dormir sous terre les phosphates marocains, pour ne pas nuire aux phosphates étrangers déjà exploités.

Un Office chérifien des phosphates a donc été organisé. Il se serait assuré, pour le matériel et le personnel, le concours du groupe Schneider (du Creusot), adjudicataire des travaux du port de Casablanca.

Nous sommes convaincus qu'il faut faire confiance à celui qui a si bien conduit les destinées marocaines, à celui qu'un homme d'Etat anglais appelle « le magicien », en donnant en exemple « sa méthode » aux Dominions ; à celui dont un amiral américain disait qu'il avait transformé le Maroc en un véritable *Far-West*.

Oui, le Maroc est son *Far-West*, et il n'est pas impossible que le Résident général, qui nous a déjà évité l'écueil de l'acte d'Algésiras, par lequel les Allemands comptaient bien nous lier les mains en matière de mines et de chemins de fer, obtienne de l'Office des Phosphates un rendement « industriel ». L'Office chérifien des phosphates étant dirigé par M. Beaugé, directeur des phosphates de

Gafsa, qui est un technicien doublé d'un excellent administrateur, possède toutes les garanties pour fonctionner comme le Consortium des phosphatiers français qui aurait dirigé une régie co-intéressée.

Le port de Casablanca marche de pair dans ce vaste programme, ainsi que l'exploitation des immenses forêts de l'Atlas, qui fourniront les traverses de chemin de fer et les bois de mine.

L'exploitation de la houille blanche est aussi suivie de près et les cris proférés de toutes parts montrent bien que les phosphates marocains causent une sérieuse inquiétude à leurs devanciers en exploitation.

L'énergie clairvoyante du maréchal Lyautey rendra la France indépendante dans sa politique du blé.

A l'appui de notre optimisme, il suffit de citer un extrait du rapport du Conseil de gouvernement du 4 octobre 1920, en ce qui concerne le programme des chemins de fer et celui de l'exploitation des phosphates. Il indique que : « Dans la région du Sud, le tronçon à réaliser en première urgence est la ligne phosphatière Oued-Zem-Casablanca. »

Il importe de presser la construction de cette ligne, de manière à la mettre aussi vite que possible en mesure de transporter un million de tonnes de phosphates. (Les adjudications des deux premiers lots ont eu lieu le 26 novembre 1920.) Le programme bien défini est en exécution. Ainsi donc, pour résumer, une ligne à voie large est projetée de Casablanca à Oued Zem ; elle comportera environ 160 kilomètres de développement, dont 62 ont été adjugés le 26 novembre 1920.

D'autre part, à la voie de 0,60, qui relie actuellement Casablanca à Oued Zem (164 kilomètres), et qui a rendu des services remarquables depuis quatre ans, on va raccorder un embranchement minier partant du gisement. Cette petite exploitation se fera économiquement, avec une pente dans le sens favorable au trafic.

A Casablanca, la Direction des Travaux publics du Protectorat poursuit activement le perfectionnement de l'outillage de chargement des phosphates et la soudure du rail au navire.

Des quais spéciaux sont prévus pour la circulation des trains phosphatiers chargés à Oued Zem, et qui déverseront directement à Casablanca leur contenu dans les cargos.

Bientôt, la première tonne de minerai titrant 77 %, en arrivant sur le marché européen, fera cesser les polémiques et une page de plus à l'avoir du Maroc aura été remplie par son « grand magicien ».

Ajoutons à cet exposé plein des plus belles promesses d'avenir les réflexions non moins optimistes du grand connaisseur qu'est M. Victor Cambon, qui écrit ceci :

« A lui seul, le phosphate fossile représente pour le Maroc un patrimoine à exploiter qui confond l'imagination. Entre l'Oued Zem et El Boroulj, à 150 kilomètres au sud de Casablanca, puis au Sud encore, entre Mogador et Marrakech, ont été déjà reconnus des dizaines de milliards de tonnes de ce précieux agent de fertilité, et pour comble de bonheur, les analyses d'échantillons pour des sondages multipliés ont toujours révélé une teneur en acide phosphorique plus élevée que dans la plupart des exploitations existantes ; elle varie entre 60 et 80 %.

L'extraction est facile. le gisement est presque partout sableux, étant très près de la surface. Le seul problème qui demandera quelques recherches est celui du boisage des galeries, dans un pays qui manque absolument de bois d'œuvre. Il faut souhaiter que les immenses forêts, non encore exploitées, de notre Afrique occidentale, soient mises enfin à contribution pour ce service. »

Les gisements réunis de Tunisie, d'Algérie et du Maroc font de la France l'unique dispensatrice du phosphate naturel en Europe. Nous possédons là le monopole d'une matière indispensable à l'alimentation humaine, dont une politique économique habile pourrait assurer à la France des avantages incalculables vis-à-vis de ses rivaux dans le monde. Nous avons là un élément de prospérité dont la possession peut servir de monnaie d'échange pour maints autres produits, qui nous font défaut.

NOS BOIS COLONIAUX.

La reconstruction de nos régions dévastées a augmenté dans des proportions vraiment colossales notre consommation de bois de construction. Pourquoi demander à l'étranger ce que nous avons dans nos colonies ? se demandent beaucoup de Français.

Dans un article très documenté, publié en janvier 1922 dans *La Région Lyonnaise*, M. Pierre Grand-Clément, président de la Chambre syndicale du Commerce des Bois de Lyon et de la Région, répond à cette question :

« Malgré ses 10 millions d'hectares de forêts, dit-il, la France consomme beaucoup plus de bois qu'elle n'en produit. Depuis bien longtemps, elle est obligée d'avoir recours à l'étranger pour combler le déficit existant entre sa production et sa consommation. Ce déficit, qui était en 1914 de 4 millions de stères, s'est considérablement augmenté depuis la guerre. Il se chiffre aujourd'hui par 8 millions de stères, soit exactement le double.

Durant la période 1914-1918, 600.000 hectares de forêts ont été détruits par l'ennemi. En dehors du front, dans nos plus beaux centres forestiers, des coupes sombres ont été faites pour nos besoins et ceux de nos alliés. Il fallait du bois pour les tranchées, pour les baraques Adrian, ou Américaines à double cloison, pour les écuries, pour les caisses à obus et à fusées et aussi pour le chauffage. Dans la période 1914-1918, où notre service des Eaux et Forêts, complètement désorganisé par le départ de ses agents au front, ne pouvait empêcher les déprédations, on vit appliquer les méthodes étrangères d'exploitation. Méthodes rapides, c'est indiscutable, telles que choix des arbres au petit bonheur, abatage à hauteur d'homme, mais qui n'auraient jamais dû être tolérées chez nous. Nos plus belles forêts de France, si éprouvées, en porteront encore pendant un demi-siècle la marque douloureuse.

Quelle allait être notre situation depuis l'armistice, puisque d'un côté il y avait diminution de rendement de nos forêts et de l'autre augmentation de notre consommation en bois (régions libérées, transformation de nos usines d'avions en fabriques de meubles ou d'instruments agricoles, etc.) ?

Nos vues devaient être naturellement portées sur l'étranger ; mais déjà un décret du 28 mars 1921 augmentait de 300 % les droits de douane pour les pays avec lesquels nous n'avions pas ou n'avions plus de traité de commerce. Pour les autres, la situation était restée inchangée, et la péréquation n'avait pas été envisagée, lorsqu'il y a quelque temps des syndicats de producteurs et de propriétaires de forêts ont demandé aux Pouvoirs publics que le bénéfice de la péréquation des droits de douane fût étendu à tous les bois étrangers, bruts ou sciés.

Notre Chambre syndicale, devant cette étrange demande, a émis une protestation, car elle considère que mettre des droits nouveaux sur les bois étrangers, matière première dont nous manquons, aurait pour effet de favoriser la hausse et d'empêcher pour longtemps toute reprise du bâtiment.

Pourquoi demander à l'étranger ce que nous avons dans nos colonies ? disent quelques-uns. Il y a là d'immenses forêts. Pas de perte au change à l'achat, et l'argent reste chez nous...

Excellent conseil, en vérité... Nous possédons, en effet, d'immenses et riches forêts, mais malheureusement, elles ne sont pas encore en état d'être exploitées, et ce n'est pas avant huit ou dix ans, lorsqu'on aura fait des routes, des lignes de chemin de fer, en un mot, rendu possible l'exploitation, que nous pourrions recevoir et employer les bois coloniaux.

Les forêts de notre domaine colonial possèdent des quantités d'essences diverses. Jusqu'à présent, nous n'en avons tiré que ces « bois spéciaux », improprement appelés « bois des îles », qui, en raison de leur prix de revient élevé, n'ont été employés que dans les travaux d'ébénisterie et de marqueterie. Seul, l'okoumé, en raison de son abondance dans certaines colonies, a pu, avant la guerre, parvenir en Europe à un prix assez bas pour être utilisé dans des travaux ordinaires.

Est-ce à dire que nos colonies ne possèdent pas des essences communes, pouvant remplacer le sapin, le peuplier, le hêtre ? On peut répondre par l'affirmative.

Pendant et après la guerre, de nombreuses missions ont été envoyées dans nos colonies pour y étudier les différentes essences de bois. Il nous suffira de citer les études de MM. Chevalier, Bertin, Salesse, Fernand Rouget, Gillet, Louvel, etc., qui déclarent unanimement qu'en dehors des bois d'ébénisterie, nous pouvons y trouver tous les bois d'œuvre dont nous avons besoin.

La plus importante de nos colonies, au point de vue forestier, est le Gabon, dont la principale essence est l'okoumé.

L'importation de ce bois en Europe, qui était de 2.000 tonnes en 1899, passa à 60.000 tonnes en 1910, à 98.000 en 1911, à 105.000 en 1912 et à 160.000 en 1913. Sur ces chiffres, la France ne recevait que 7.400 tonnes en 1911, 10.500 tonnes en 1912, 10.780 tonnes en 1913, tandis que pour les mêmes années, 65.314 tonnes, 60.354 tonnes et 108.000 tonnes étaient enlevées par les Allemands à destination de Hambourg. Le surplus était pris par les Anglais et les Hollandais.

Hambourg était, avant la guerre, le grand marché des bois d'acajou et okoumé, dont l'Allemagne faisait une assez grande consommation. A Brême, 22.000 tonnes d'okoumé par an entraient dans la fabrication des boîtes à cigares.

M. Fernand Rouget nous apprend que l'Allemagne avait pu prendre la suprématie pour l'importation en Europe de nos bois coloniaux, grâce à une compagnie maritime de Hambourg, qui avait fait construire des bateaux spéciaux pour le transport des bois, et qui, en plus, donnait à ses clients toutes les facilités de temps pour en effectuer le chargement.

Au Cameroun, les Allemands avaient installé également six grandes scieries dont la plus ancienne, celle de Douala, fonctionnait déjà en 1906.

Actuellement, les Anglais et les Américains cherchent à prendre la place des Allemands pour le commerce des bois de nos colonies et on a pu voir cette chose fantastique : des bois du Gabon transportés en Amérique et revendus ensuite en France à un prix beaucoup plus élevé, et avec la différence du change, sous le nom d'« acajou Tabasco ».

M. l'Inspecteur Bertin, chef de la Mission coloniale, a étudié de très près nos bois africains et, dans une lettre qu'il adressa le 15 mai 1920 à notre Chambre syndicale, il nous signalait que le peuplier, le grisard et le tulipier peuvent être remplacés par le fromager, le parasolier et l'avodiré. Que les pins et les sapins peuvent l'être davantageusement par le bahia, l'okoumé et l'évino. Que l'iroko, le moabi, le tali et le limbo peuvent se substituer au chêne et au teck. Que le rickio, dont la densité est de 0,750, a toutes les qualités du hêtre et du platane. Que le miama et le movingui ont pu être employés avec succès dans le charonnage, à la place du frêne et de l'orme. Enfin, que pour les traverses de chemins de fer, on n'a que l'embaras du choix entre l'azobé, l'ouzouga, le coula, le palétuvier, etc. Quant aux bois d'ébénisterie, il y a les acajous connus : tiama, n'dola, Grand-Bassam ; le noyer du Gabon, d'un gris cendré, l'ébène, le padouck ou corail, d'un beau rouge foncé.

La Côte-d'Ivoire prend la deuxième place au point de vue forestier. On y trouve surtout de l'acajou ; un genre de cèdre, le bossé ; une sorte de chêne, le framiré ; un arbre se rapprochant du sapin, le bahia ; du teck, du palissandre et du palétuvier.

Le chemin de fer d'Adjan à Bouaké (300 km), qui traverse sur une assez grande longueur la région forestière, a grandement facilité l'exploitation des bois de cette colonie.

Depuis dix ans, l'exportation des acajous de la Côte-d'Ivoire a atteint, en mètres cubes, les chiffres suivants :

1910.....	21.205	1914.....	63.100	1918.....	36.300
1911.....	36.600	1915.....	27.500	1919.....	34.900
1912.....	46.900	1916.....	12.500	1920.....	53.700
1913.....	65.600	1917.....	19.500		

Et, enfin, pour le premier semestre 1921, elle a atteint 24.600 mètres cubes.

D'intéressants essais de traverses pour chemins de fer ont été faits avec le palétuvier. Ce bois n'a pas besoin d'être injecté ; il offre une plus grande résistance. L'effort d'arrachement d'un tirefond atteint 8.000 kilos.

Nos six grands réseaux de chemins de fer français ayant besoin de grosses quantités de traverses, ont constitué un consortium qui a obtenu du Gouvernement une concession de 100.000 hectares. Disposant de plus de 75 millions, ce consortium a l'intention de ne pas se contenter d'exploiter simplement les bois de notre colonie, mais de construire également les bateaux qui transporteront ces bois en France.

Notre presse coloniale est très instructive et l'on y trouve quelquefois des articles qui vous laissent rêveurs. En effet, tandis que notre consortium va chercher des traverses en Afrique, ne lisons-nous pas dans la *Dépêche Coloniale* qu'une Compagnie du Sénégal (chemin de fer de Thiès à Kayes) demande des sapins de Norvège et des pitchpins d'Amérique pour ses traverses...

Il semblerait également que le Maroc (zone française), qui a reçu en 1920 40.000 tonnes de bois divers, dont 3/5 venant de Suède et de Norvège, et le reste de la France, dût utiliser les bois d'Afrique. Il n'en est rien, L'Office du Maroc signale dans une note que « la Compagnie de l'Afrique française a importé au Maroc des bois d'ébénisterie, mais que l'essai tenté n'a pu être suivi, l'insuffisance des transports maritimes notamment n'ayant pas permis de faire venir de la Côte d'Ivoire les bois qui pourraient normalement être écoulés dans le Protectorat. »

D'un autre côté, le maréchal Lyautey, dans une lettre à notre confrère *Bois et Résines*, termine en disant :

« Il serait à souhaiter que les importations étrangères fissent place aux essences produites par nos colonies. Mais, en tout état de cause, j'estime qu'actuellement, avec les prix d'exploitation, le conditionnement, le transport tant sur terre que sur mer, les bois en provenance de l'Afrique occidentale française, et à plus forte raison ceux de l'Afrique équatoriale, reviendraient au Maroc plus cher que ceux importés d'Europe. »

Il résulte de tout cela que, si nous avons des richesses forestières dans nos colonies : Gabon, Côte-d'Ivoire, Indochine, Madagascar, Guyane, etc., il nous manque les routes, les chemins de fer et les bateaux pour les exploiter utilement.

En Afrique équatoriale, nous avons recours au chemin de fer du Congo belge. Dans une interview récente, le gouverneur, M. Augagneur, nous apprend qu'une ligne est en construction de Brazzaville à Pointe-Noire, soit près de 600 kilomètres, mais que l'infrastructure de la voie n'est faite encore que sur une distance de 25 kilomètres.

Là, comme ailleurs, il faut nous préparer pour pouvoir exploiter d'une façon rationnelle, ce qui n'a pas été fait jusqu'à présent, et il convient à ce propos de féliciter M. Carde, commissaire de la République au Cameroun, qui vient d'organiser par arrêté le régime forestier de ce territoire.

La place nous manque pour passer en revue nos autres colonies. Nous signalerons simplement que l'Indochine a dans ses forêts des essences très variées : le dan, le sao, le cachac, le lim, le trac ou bois de fer, le bang-lang, bois de grandes dimensions à grain serré et fin pouvant être employé dans la menuiserie, le charonnage et le tournage.

Le trac a été essayé comme bois de pavage dans quelques rues de Paris. Il tient le premier rang de tous les bois pour la résistance aux chocs et à l'usure.

Le bang-lang, genre de frêne, très abondant, a été essayé avec succès dans la construction des avions.

Jusqu'à présent, les bois d'Indochine sont surtout exportés à Hong-Kong, en Chine, et dans quelques pays d'Asie ; il en vient peu en Europe.

La forêt tropicale de la Guyane est riche en essences rares : on y trouve l'ébène grise et verte, le bois de perdrix, l'acajou, le palissandre, le bois de rose, le satiné rouge, l'amarante, etc. Mais la forêt, malsaine, est peu exploitée.

Madagascar possède 8 millions d'hectares de forêts. Les essences y sont très dispersées. La plus répandue est le hintsy, genre d'eucalyptus ; l'andravolo, bois à grain serré ; le zanihy et le varongy, bois durs ; le tavalalo, bois blanc tendre ; on y trouve également de l'ébène, du bois de rose et du palissandre.

En résumé, nous voyons que nous ne devons pas compter avant quelques années sur les bois de nos colonies, pour compenser ceux qui nous manquent. Un Congrès important a été tenu à Marseille, lors de l'Exposition coloniale. On ne s'y est pas contenté de simples vœux, mais des décisions sérieuses et pratiques ont été prises pour hâter l'exploitation rationnelle, les transports et l'emploi par nos grandes administrations, de nos bois coloniaux. »

Alors nos ressources en bois coloniaux seront inépuisables, car, comme l'affirme M. Maurice Damour dans le *Journal* (14 juillet 1921), deux de nos possessions d'Afrique, le Gabon et la Côte-d'Ivoire, pourraient à elles seules nous alimenter en bois pendant plus de trois cents ans, à supposer que nous ne produisions plus un stère et que les arbres abattus ne fussent jamais remplacés. La forêt exploitable couvre, dans la première, 14 millions d'hectares ; dans la seconde, 12 millions. Des arbres énormes, présentant habituellement des troncs de un mètre de diamètre et de 20 mètres de hauteur sans nœuds, s'y pressent les uns à côté des autres. On y trouve tout : bois durs, demi-durs ou tendres, avec une profusion que la nature n'a réalisée nulle part ailleurs. Les essences les plus diverses, les plus précieuses, y abondent, prêtes à nous donner indistinctement, pour les emplois les plus ordinaires, des bois dignes des ouvrages de la plus fine ébénisterie.

« Puisque, conclut M. Damour, notre ministre des colonies, M. Albert Sarraut, veut attacher son nom à la grande et belle tâche de faire connaître les immenses possibilités de notre domaine colonial d'outre-mer et de les mettre pleinement en valeur, puisque M. Loucheur, ministre des régions libérées, n'hésite pas à appliquer les conceptions modernes qu'exige la régénération de la France blessée, pourquoi ne verraient-ils pas dans cette question vitale de l'utilisation du bois colonial le moyen de montrer au pays, non en mots, mais en faits, non en espérances, mais en réalités immédiates, le trésor insoupçonné que sont ses colonies, le parti qu'il en peut tirer, et de donner à la France le sentiment reconfortant qu'elle a le moyen de remplacer toutes ses richesses détruites ? »

Mais, en attendant que les trois conditions citées plus haut soient réalisées, nous ne pouvons faire autrement que de nous adresser à l'étranger, car il est un problème qui devient chaque jour plus inquiétant, c'est celui de la construction.

On sait que le bois entre pour une assez grande part dans un bâtiment : toiture, portes, fenêtres, boiseries, planchers, etc. Or, tant que nous ne sommes pas outillés pour utiliser ceux de nos colonies, il est contraire au bon sens de demander l'application de coefficients sur les bois étrangers qui nous sont indispensables et dont quelques-uns ont déjà à supporter un change défavorable.

Quelques intérêts particuliers se trouveront peut-être lésés, mais l'intérêt général est là qui commande : il faut construire.

*
**

LES COMBUSTIBLES LIQUIDES DE NOS COLONIES.

On sait que le mazout, qui paraissait d'abord un sous-produit peu utilisable du pétrole, est aujourd'hui couramment employé en marine marchande ou militaire, pour le chauffage des chaudières. Il présente de sérieux avantages sur le charbon : manutention plus aisée, plus grand nombre de calories à volume égal, d'où découle un plus grand espace disponible pour le fret qui paye. Cette utilisation du mazout, à un degré considérable, constitue un phénomène économique d'une portée prodigieuse. La vieille suprématie anglaise sur les mers, qui découlait de l'hégémonie anglaise en matière de charbon, apparut ainsi gravement menacée dans le moment même où l'Angleterre, qui s'était débarrassée de la rude concurrence maritime allemande, pouvait croire son empire consolidé pour un long temps.

Ce retournement de la situation, au lendemain même de la guerre, devait avoir des conséquences redoutables. Le pétrole, ou plutôt *les pays à gisements de pétrole, furent convoités par tous les gouvernements* qui avaient voix au chapitre. Si on tient compte de cette considération, bien des faits d'ordre politique qui apparaissent difficilement explicables, s'éclairent singulièrement.

L'antagonisme anglo-américain, le rapprochement anglo-allemand, la tension anglo-française n'ont sans doute pas d'origine plus directe que la redoutable et angoissante question du pétrole.

Au moment où une politique du pétrole s'impose impérieusement à toutes les puissances, grandes et petites, des divers continents, il est intéressant d'examiner en détail les ressources dont la France peut espérer pouvoir faire état un jour, pour s'affranchir, au moins partiellement, de la tutelle onéreuse des rois actuels du pétrole.

Si l'on met à part le gisement alsacien de *Pechelbronn*, il semble que l'on puisse dire que si la France doit devenir, dans un avenir prochain, une puissance productrice du pétrole, c'est plutôt aux ressources de son domaine colonial africain qu'à son propre sol qu'elle devra cet heureux changement.

Le Maroc s'organise et nous réserve sans doute à cet égard d'agréables surprises ; mais, actuellement, c'est en *Algérie* et en *Tunisie* que se manifeste une activité dont les résultats peuvent être considérés comme devant être, à bref délai, extrêmement favorables.

Les problèmes relatifs à l'existence et au mode d'exploitation des pétroles algériens ne sont pas nés d'hier, car les Romains utilisaient déjà, pendant leur occupation de l'Afrique du Nord, les sous-produits du pétrole qui suintaient à la surface du sol, dans une partie des territoires qui constituent aujourd'hui la province d'Oran.

Les études récentes de surface et les forages exécutés ont permis de constater que la nature des terrains de la province d'Oran est comparable à celle des terrains de la Galicie, de la Roumanie, de la Russie, de la Californie, du Texas et du Mexique, où le pétrole se rencontre également dans les couches d'âge récent, comme cela a lieu généralement.

Chaque année, l'Algérie importe près de 18.000 tonnes de pétrole, d'essence et d'huiles lourdes. Ces besoins seront notablement augmentés, à bref délai, par l'emploi de plus en plus étendu des moteurs à pétrole pour la motoculture et les transports sur routes des produits du sol et du sous-sol vers les ports du littoral.

L'Algérie consommera donc, dans un avenir prochain, au moins 40.000 tonnes de produits raffinés, qui nécessiteront l'extraction de 100.000 tonnes de pétrole brut. Pour que l'Algérie puisse fournir à la France une partie des pétroles dont elle aurait besoin pour se libérer de la tutelle étrangère, il faudrait faciliter la mise en valeur des richesses de son sous-sol et modifier les droits de douane actuels, qui ne lui permettent pas en ce moment d'importer de très importants tonnages de pétrole dans la métropole¹⁾.

En Tunisie, on a relevé en de très nombreux points des suintements de pétrole ; divers travaux ont donné en profondeur la confirmation de ces indications et même quelques productions, de quelques litres par jour. Quelques travaux de recherches sont actuellement poursuivis dans la région ; mais les forages, généralement de profondeurs insignifiantes (seule la Compagnie industrielle des pétroles atteint 700 mètres), ne semblent pas encore parvenus aux couches susceptibles de produire le pétrole. Les principales compagnies travaillant en Tunisie sont : la Compagnie industrielle des pétroles, la Société pétrolière de recherches et d'exploitation, la Compagnie minière franco-tunisienne, la Franco-Américaine des Pétroles, et la Société pour l'exploitation des pétroles.

Il n'en reste pas moins vrai que, comparée à la Russie, à l'Angleterre et aux Etats-Unis qui ont su s'assurer, pendant la guerre mondiale, les riches régions pétrolifères, la France reste pauvre en pétrole.

¹⁾ F. Gandouin, dans « La Science et la Vie », mars 1921.

Or, tout le monde sait, aujourd'hui, que *la prospérité économique d'un pays, la sécurité de ses frontières sont fonction étroite de son approvisionnement en combustible liquide.*

S'il en recèle dans son sous-sol, il lui faut intensifier sa production, perfectionner les moyens de recherche, de forage et d'extraction. Sinon, il lui faut chercher si dans ses propres richesses naturelles il lui est possible de trouver le carburant capable d'animer ses machines agricoles, ses bateaux, ses avions.

C'est à quoi s'applique la *Société de Chimie Industrielle*, qui est née de l'effroyable danger que la France a couru pendant la guerre de n'avoir pas une organisation technique capable sans délai de rendre coup pour coup aux exploits des chimistes allemands.

Consciente de la grande œuvre qui s'ouvre devant elle, activement conduite, elle a déjà à son actif les plus utiles initiatives, notamment, en octobre 1922, le Congrès et l'Exposition des combustibles liquides, c'est-à-dire la mise en discussion de l'un des problèmes qui, à cette heure, passionnent toutes les nations.

Cette Exposition, inaugurée par M. Dior, coïncidant avec l'ouverture du Salon de l'Automobile, a servi, en quelque sorte, d'illustration pratique au Congrès.

Que de chemin parcouru depuis ces toutes dernières années ! La multiplicité des divers modes d'utilisation des combustibles liquides est étonnante. C'est tout un appareillage nouveau qu'il a fallu construire et nos ingénieurs ont eu vite rattrapé le temps perdu.

Déjà le chauffage à l'aide des combustibles liquides a conquis droit de cité dans la verrerie, la céramique, la fonderie, la forge, les industries alimentaires.

Aussi, l'horizon d'abord si sombre pour nous, s'éclaircit en notre faveur. — Comment ?

D'abord, avec l'alcool.

La France est une grande productrice d'alcool ; la vague de tempérance qui soulève le monde nous a enlevé bien des débouchés ; il faut donc que notre population agricole et viticole envisage d'autres moyens de mettre en œuvre le produit national.

L'utilisation de l'alcool dans les moteurs à explosion remonte déjà à plus de vingt ans.

L'alcool, s'il possède un pouvoir calorique moins élevé que celui de l'essence, se prête en revanche à l'utilisation plus élevée des hautes compressions. C'est ainsi que la maison Gobron-Brillié avait construit un moteur marchant à l'alcool qui fonctionnait avec une compression initiale de 12 kilos par centimètre carré, accusant ainsi une faible consommation spécifique et un remarquable rendement. L'alcool n'encrasse pas les cylindres comme l'essence.

Tant que le problème de la production industrielle de l'alcool absolu n'a pas été résolu, il a été raisonnable de prétendre qu'un mélange d'alcool et d'essence de pétrole était susceptible de produire des résultats hasardeux. On discutait alors sur la valeur de l'agent de liaison qui était indispensable pour unir les deux produits ; mais maintenant que des expériences prolongées ont démontré, d'une part qu'on pouvait produire à des prix commerciaux de l'alcool absolu (99°7), et que, d'autre part, l'alcool absolu se mélangeait parfaitement à l'essence, la supériorité du carburant national paraît démontrée, car avec des moteurs à forte compression, l'infériorité calorique de l'alcool se trouve à peu près entièrement rachetée.

Quant à la stabilité du mélange, les essais auxquels il a été procédé par la *Société Pétrolière de Lille-Bonnières* ont donné des résultats les plus probants.

Les auteurs du *carburant national* (moitié benzol, moitié alcool), reconnaissent que la France n'est pas productrice de benzol, qu'elle le reçoit d'Allemagne et que, d'autre part, sa production en alcool brut, qui est considérable, est insuffisante pour alimenter les moteurs existants ; que se passera-t-il quand le nombre en sera décuplé ?

Tout espoir de se passer d'essence n'est pourtant pas perdu ; et nous pouvons citer l'expérience tentée il y a quelques semaines et dont la presse a enregistré l'excellent résultat.

Une voiture automobile est allée de Paris à Bordeaux sans consommer une goutte d'essence. Son moteur à explosion, construit d'après les brevets de l'ingénieur Tartrais, n'a employé que des huiles lourdes, pulvérisées et injectées directement dans les cylindres.

Jusqu'à présent, ce procédé n'avait pu être mis en pratique que sur des moteurs de grande puissance et à allure lente, moteurs surtout industriels, dont l'automobile qui ne connaît que les régimes relativement élevés, ne saurait s'accommoder.

Le problème de l'utilisation pratique du carburant national peut donc, dès aujourd'hui, être considéré comme réalisable, tant pour les moteurs lourds que pour les légers ¹⁾.

Après ces preuves répétées d'un bon fonctionnement, on peut admettre que l'emploi industriel de l'alcool va s'étendre et se généraliser.

Or, le substitut premier, qu'on a appelé le *carburant national*, l'alcool industriel, a deux sources principales : 1° les substances comme les glucose, lévulose, saccharose, maltose, qui se transforment en alcool par la fermentation, dont la betterave à sucre est le produit-type ; 2° les produits contenant de l'amidon, de la cellulose, tels que les céréales, le riz, la pomme de terre, le bois, le mil, etc. Amidon, cellulose, dextrine, inuline contenus dans ces végétaux peuvent être transformés en maltose ou en dextrose.

On a calculé que, pour alimenter nos moteurs, en alcool seulement, à l'exclusion de tous autres carburants, il suffirait de cultiver 400.000 hectares de terre en betteraves à distillerie. La récolte fournirait, après transformation, les dix millions d'hectolitres d'alcool nécessaires à nos moteurs.

Avant la guerre, on cultivait en France 50.000 hectares de betteraves à distillerie, fournissant 1.300.000 hectolitres.

Ceci n'est plus suffisant.

Mais nous avons nos colonies, auxquelles il est possible et urgent de demander l'alcool industriel.

Le territoire du Niger a donné, en 1921, par des procédés de culture des plus rudimentaires, une récolte de 500.000 à 600.000 tonnes de mil.

Le chef de bataillon Bettembourg a fait un rapport sur l'extraction de l'alcool de mil, dans l'Afrique occidentale française. Il résulte de ce rapport qu'une tonne de mil fournit 50 litres d'alcool à 88°. Le prix de revient par litre ne dépasse pas un franc. En perfectionnant l'extraction par des moyens industriels, le prix pourrait être abaissé à 0 fr. 70.

Si l'on veut bien se persuader que, grâce à des procédés techniques de culture, la production du mil peut être facilement portée à cinq ou dix millions de tonnes — au décuple et au vingtuple — il est possible d'obtenir, dans le seul territoire du Niger, de deux millions et demi à cinq millions d'hectolitres d'alcool.

Cependant, le plus grand atout français, ce n'est point l'alcool national, mais bien les huiles végétales de nos colonies. L'emploi de cycles de travail nouveaux, dérivés non pas du Diesel, comme on le croit trop souvent, mais bien du Haselwander, a permis l'utilisation de produits non volatils, les huiles de palme, par exemple. Il nous a été donné de voir fonctionner, et fonctionner à merveille, un gros 6-cylindres qui marchait avec ce produit, lequel ne coûte que quelques sous au kilo. Avec les progrès foudroyants de la mécanique du moteur, on peut s'attendre à l'utilisation très prochaine des huiles coloniales.

Ainsi tout se rejoint, car nos colonies produisent en abondance des graines oléagineuses : l'olive, en Algérie, Tunisie, Maroc ; l'amande de palme, en Guinée, Côte-d'Ivoire, Dahomey, Gabon, Congo ; l'arachide, au Sénégal, Niger, Guinée ; le coprah, en Indochine, à Madagascar, etc. ; le sésame, en Indochine,

¹⁾ Rodolphe Solvaray, dans « La Science et la Vie », février 1923.

au Sénégal, au Niger ; le *sojah*, au Cambodge ; le *karité*, dans l'Afrique occidentale et équatoriale.

La plupart de ces oléagineux ont une destination alimentaire et domestique. C'est entendu.

Les arachides, le sésame donnent des huiles liquides ; les amandes de palme, le soja donnent des huiles qui servent à la fabrication de la cocose, de la végétaline ; le coprah entre dans la fabrication de la margarine.

Mais, en dehors de ces emplois alimentaires, les huiles végétales provenant de ces produits, dont il est facile d'intensifier l'exploitation, peuvent être utilisées soit comme carburants directs, soit comme source de carburants de substitution, en les traitant par des procédés de décomposition catalytique.

Dans le Congo belge, on utilise des moteurs de remorqueurs et de station de T. S. F. qui fonctionnent à l'huile de palme. Les moteurs Diesel, à condition d'augmenter un peu la compression dans le cylindre, et de modifier le dispositif de pulvérisation et la boîte d'aiguilles, peuvent utiliser les huiles d'arachides.

Quant à la décomposition catalytique des huiles végétales, elle procure des carburants propres aux moteurs à explosion, et même des gaz riches pour l'éclairage et le chauffage.

Que conclure, qui ne soit l'évidence ?

L'alcool, carburant national, les huiles végétales, carburant national, peuvent nous être fournis au delà de nos besoins, par nos propres territoires.

Au moment où M. Sarraut, ministre des colonies, projette un plan de mise en valeur de la France d'outre-mer, la question des combustibles liquides doit faire l'objet d'un intérêt immédiat.

Les puits de pétrole, vers qui vont toutes les convoitises, tendent à s'épuiser. Ceux des Etats-Unis seront taris probablement dans une trentaine d'années. Les mines de charbon ne seront pas éternelles.

Mais les produits agricoles dureront aussi longtemps que la chaleur solaire, et que les hommes mettront la terre en valeur.

La France n'a aucune raison de désespérer de l'avenir, à condition toutefois que, par son industrie agricole aux colonies, elle sache engendrer l'abondance que son sous-sol minéralogique lui refuse¹⁾.

Nous sommes heureux de pouvoir ajouter que, dans la Métropole aussi, la solution du problème du *Carburant national* a, grâce au génie inventif de nos savants et de nos industriels, fait un grand pas en avant. Voici ce que publiait à ce sujet l'*Echo de Paris* du 8 juin 1923 :

« M. le Président de la République s'est rendu hier matin au Conservatoire des Arts et Métiers, où est installée l'*Exposition du Chauffage Industriel*. Reçu par M. Walckenaer, inspecteur général des mines, M. Millerand s'est vivement intéressé à cette manifestation, qui doit, dans un avenir prochain, mettre à la portée de notre industrie l'utilisation de différents combustibles, dont beaucoup sont tirés du sol national.

Au cours de sa visite, le Président s'est longuement arrêté au stand du Syndicat d'études des tourbes et lignites.

Ce groupement, dont le siège social est 118, avenue des Champs-Élysées, présente au public une démonstration complète de l'utilisation rationnelle des combustibles jusqu'ici à peu près inutilisés, dont il s'est donné pour mission de vulgariser l'emploi.

M. Charles Roux, délégué général, a démontré comment, grâce à ses procédés et à ceux de ses collaborateurs, la France est à même, si elle le veut, de s'affranchir de toute servitude étrangère pour faire face à son déficit en combustibles et à ses besoins en carburants et en lubrifiants.

Disposant, en effet, d'une réserve reconnue d'environ un milliard de tonnes de tourbe et trois milliards de tonnes de lignite, elle pourrait, en carbonisant et distillant ces matières premières, produire pendant plus d'un siècle les 20 millions

¹⁾ Ben Joyce, « Echo de Paris », 30 décembre 1922.

de tonnes de combustibles qui lui manquent chaque année, et, en même temps, le million de tonnes de carburants et lubrifiants qu'elle importe de l'étranger, et qui sont les principaux facteurs du change actuel.

Parmi tous les procédés présentés, l'attention du Président a été plus particulièrement retenue par ceux de M. Charles Roux, pour le séchage de la tourbe par granulation ; de M. Salerni, pour la carbonisation des tourbes, lignites et schistes ; de M. Mony, pour la transformation totale des huiles primaires en carburant ; de MM. Loy et Maury, pour l'utilisation des combustibles pulvérisés ; de M. Nambotin, pour le briquetage de la tourbe et de M. Blanchard, pour la préparation des fertilisants à base de tourbe.

De la tourbe traitée par ces divers procédés vont sortir à la fois le *Combustible National*, le *Carburant National*, le *Fertilisant National*.

M. Millerand a vivement félicité M. Charles Roux et la brillante pléiade de chercheurs et d'inventeurs qui s'est groupée autour de lui, et particulièrement M. Mony, dont l'invention est de la plus grande importance pour la Défense Nationale. »

*
**

LE CHARBON, LE TABAC ET LE CAFÉ DU TONKIN.

Dès maintenant, les destinées économiques de l'Indochine, se partageant en deux courants, fixent l'aspect de l'avenir, et se précisent : à la Cochinchine et au Cambodge, terres grasses et de riche humus, les vastes domaines agricoles, hévéas, cocotiers, cannes à sucre, avec au rang d'honneur, premières en date et



MUSEE
COMMERCIAL
LILLE

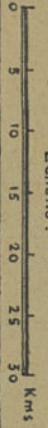
Charbonnages de Hongay. — Découvert de Monplanet.

en importance, les rizières. De par son immuable ensoleillement et la régularité bienfaisante de sa saison de pluies, le Sud s'inscrit de plus en plus comme la terre bénie du riz. Au Nord-Annam et au Tonkin, dont le sous-sol compose un fabuleux Eldorado, seulement aujourd'hui soupçonné, les mines, les bassins houillers, la grosse métallurgie, les mines. *L'Indochine, par le seul Tonkin, est en passe de devenir un des premiers marchés industriels d'Asie.*

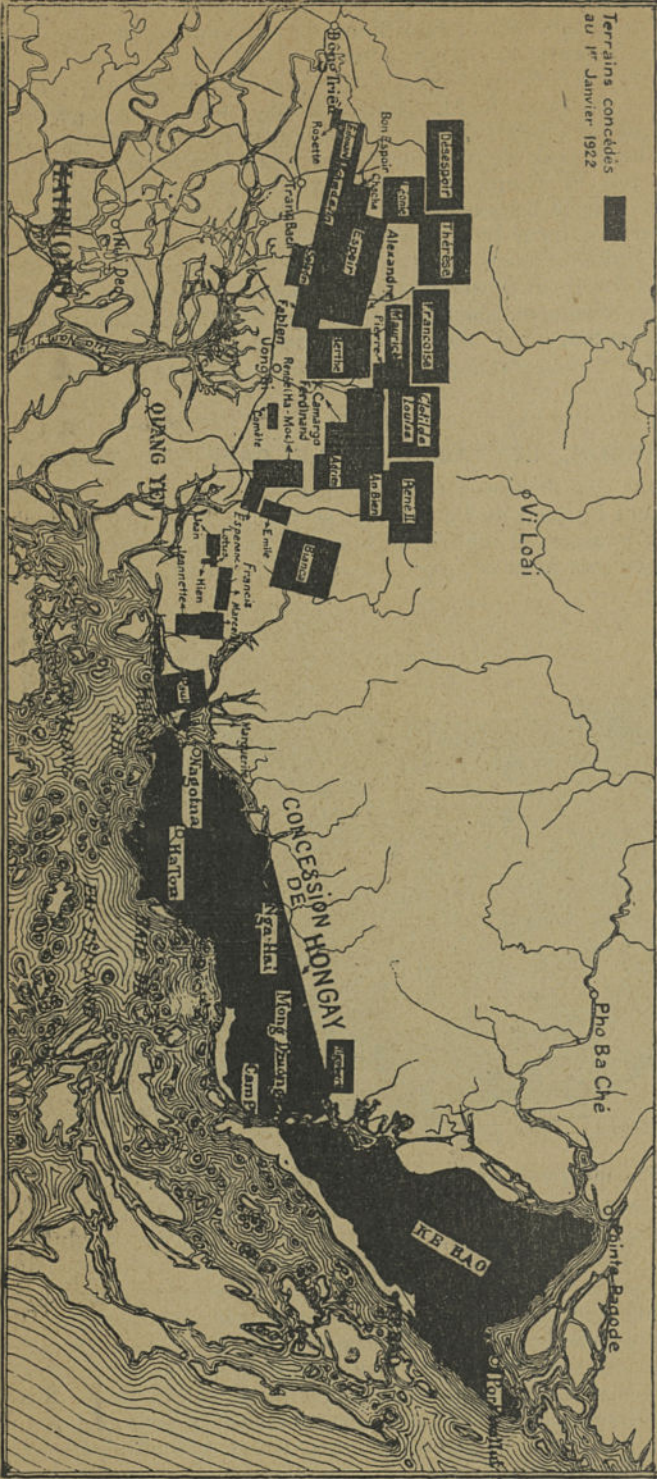
A la faveur des derniers beaux jours que laisse la saison du *crachin*, je viens — écrit l'envoyé spécial du *Journal* — de parcourir cette laborieuse province, où dorment tant de petits soldats de France. Une incroyable activité l'anime. Entre Haïphong et Hanoi, et autour de la capitale, les usines se multiplient comme chez nous, dans le Nord ou nos Flandres.

Bassin de charbon maigre de la baie d'Along et du Dong - Trieu

Terrains Concedés
au 1^{er} Janvier 1922



Echelle :



A la base d'un si brusque essor figurent les charbonnages. A 50 kilomètres de Haiphong, face à la baie d'Along, moutonne une chaîne de pittoresques collines qui sont autant de greniers à houille. C'est Hongay. Des centaines de coolies, taillant à ciel ouvert, traitant les monts comme des carrières, extraient directement sur près de 30 kilomètres, le minerai, créateur de vie. Ports en eau profonde, rades sûres, labyrinthe de voies ferrées, tout se retrouve ici, routes de terre et d'eau, pour aider à l'exploitation. De ces collines, bon an mal an, sort un million de tonnes : chiffre qu'en quelques ans on pourrait aisément tripler. On estime à un millier de kilomètres carrés la superficie reconnue des bassins houillers du Tonkin.

C'est cet heureux hasard du combustible bon marché, à portée de main, et de charbonnages illimités, qui pousse le Tonkin à se couvrir d'usines. Parmi celles qui ont tracé la voie et qu'on cite en exemple, il m'a été donné de visiter les distilleries que fonda M. Auguste-Raphaël Fontaine. C'est lui, en effet, qui, imaginant de remplacer l'outillage archaïque des indigènes par du matériel français perfectionné, et de substituer à leurs procédés empiriques les fermentations rationnelles, basées sur les découvertes de Pasteur et du docteur Calmette, créa dans la colonie cette source de prospérité. Quatre usines composent son œuvre. L'usine mère d'Hanoï, s'étendant sur quatre hectares, comprend à elle seule seize cuves de fermentation où se peuvent normalement traiter 300.000 kilos de riz.

Des deux laboratoires, où une équipe de chimistes spécialistes apprête les cultures de levure jusqu'aux énormes coffres d'acier hermétiquement clos, traversés de courants d'air aseptique, pour éviter toute contamination, où s'effectuent par vingt-quatre heures, les deux ensemencements micro-biochimiques, j'ai suivi ces délicates opérations qui du paddy décortiqué arrivent en cinq jours à faire de l'alcool rectifié à 100°, celui-là même qui, pendant la guerre, servit à la fabrication de nos explosifs. D'autres industries dérivées fonctionnent en marge des distilleries : celle où l'on tire du riz les extraits azotés, analogues comme produits alimentaires aux extraits de viande ; celles où l'on fabrique les sucres de riz, les amidons de choix, les poudres de riz, les tapiocas, la vinaigrerie enfin. Les recherches ne chôment jamais : dans les laboratoires, quand j'y passai, on étudiait la mise au point d'une formule de carburant national.

Au nord-est d'Hanoï, dominant l'immense mosaïque à rizières où serpente le Fleuve Rouge, j'ai visité la manufacture de tabac, qui peut, à juste titre, se comparer à ses plus puissantes rivales de Canton et de Manille. Hachoirs mécaniques, cylindres tournants pour la torréfaction des feuilles jaunes, machines à gestes humains où se débitent par centaines de mille à l'heure les cigarettes, tout ce que l'ingéniosité scientifique de ce temps a découvert de plus pratique trouve ici son application. Quel exemple à offrir à notre routinière régie ! Pour multiplier les espèces, et atteindre par sélection aux tabacs de la plus haute qualité, les directeurs de la manufacture ont créé tout un système d'éducation, à l'usage des planteurs indigènes, avec inspecteurs de culture et primes, et ont établi des plantations-types, telle celle qui aux portes de la ville se dresse dans les alluvions du Fleuve Rouge, sous le nom de « Banc-de-Sable ». Techniquement, l'œuvre est sans défaut. Malheureusement, un tarif douanier et fiscal, aussi incohérent qu'injuste, coïncidant avec la hausse de la piastre et le coût de la main-d'œuvre, paralyse provisoirement cette industrie d'intérêt public.

Dans cet examen à grands traits de l'effort français au Tonkin, il convient de signaler l'œuvre des planteurs de café. Cette culture est à la grande province du Nord, ce qu'est l'hévéa, arbre à caoutchouc, à la florissante Cochinchine : une source d'enrichissement, une conquête sur la brousse, une mode. Entre les quinze plantations, comprenant au total trois millions de pieds de caféiers, j'ai visité Cho-gann et Sontay, qu'on donne comme modèle du genre.

Cho-gann s'étend sur 25 kilomètres, aux frontières Tonkin-Annam, dans le cadre des monts Phu-hy, dits la chaîne des 99 collines, qui est comme une baie d'Along en pleine terre. Entre les rocs à faces de monstres, dentelés et hallucinants, et que couronnent des monceaux de coquillages pétrifiés, dorment des

couches d'alluvions séculaires. Là, bataillant contre la forêt de lianes et des bambous géants, un homme de science, doué d'une foi d'apôtre, le docteur Le Roy des Barres, ancien interne des hôpitaux de Paris, chirurgien-chef des hôpitaux d'Hanoï, a bâti des routes, des enclos, des étables et des usines, et créé un des plus beaux domaines à café de la colonie. J'ai eu la bonne fortune, une semaine avant le Thêt, d'y tomber en pleine cueillette : des centaines de congais et de coolies, répandus dans les quadrilatères de dix mille pieds que séparent de larges avenues de terre rouge, coupaient les grappes de cerises pourpres où gît le double grain de l'*arabica*. Dépulpés à l'usine, barattés dans des meules tournantes, séchés dans des *guardalias* que traversent des courants d'air à 60 degrés, ces grains en tas sont ensuite jetés dans des décortiqueurs spéciaux qui leur



Champ de Cannes à sucre.

enlèvent leur dernière pellicule, la parche. Ce n'est qu'après de nombreux tris et tamis qu'on obtient le *café marchand*. Celui du Tonkin, d'ailleurs, qui égale le plus fin moka, fait prime sur les marchés d'Europe.

Après le *borer*, qui, pareil au phylloxéra pour la vigne, désole et ronge les plants de caféiers, un des plus graves soucis des planteurs, c'est l'engrais. Pour la culture du délicat *arabica*, seul convient le fumier de ferme. Aussi chaque domaine compte-t-il d'énormes troupeaux. Cho-gann, par exemple, possède 4.000 vaches et bœufs. Mais ces derniers ans, en Indochine, sévit la peste bovine. Bien qu'on isole le plus possible les parcs à bestiaux, il est telle saison qui se solde par 800 bêtes frappées à mort, dans une seule plantation. Pour y parer, on cherche à acclimater les vaches de Syrie et des Indes, plus résistantes que nos races de France.

Près de Sontay, à 60 kilomètres d'Hanoï, dans l'énorme vallée qui, née du delta du Fleuve Rouge, s'incurve aux pieds des monts Bavi, les deux plantations Marius Borel et Elias Mathi déroulent leurs carrés ordonnés. Le premier arbuste

remonte à 1914 : aujourd'hui, sur des lieux moutonnent les quinconces de caféiers. Pas de hauteur qui ne se couronne de greniers à grains ou d'étables. Tout un pays vit et prospère de ses travaux des champs. Le royaume de la brousse et des fièvres mortelles est devenu par enchantement un éden nourricier.

N'allez pas croire cependant que tout effort soit fini, et qu'il ne faille plus lutter contre l'hostile nature. Le matin où j'arrivai au domaine Borel, il y avait autour des écuries grande émotion, et force conciliabules d'indigènes : une vache indienne avait disparu dans la nuit. Troupeaux et gens tremblaient encore. On se montrait les portes d'une étable arrachées et meurtries d'entailles fraîches. Des pattes griffues avaient étoilé lourdement la boue des cours : descendu du mont Bavi, le seigneur affamé de ces terres, *M. le Tigre*, était venu vers les minuit, prélever sa dîme royale¹⁾.

Ajoutons que, depuis quelques années, on commence aussi à créer, en Annam, des plantations de *Cocotiers* et, au Cambodge, de vastes champs de *Cannes à sucre*, qui prennent un rapide développement.

*
**

LA SOIE D'ANNAM ET DU TONKIN.

On sait que Lyon et toute la région lyonnaise doivent leur prospérité à l'industrie de la soie. L'on n'ignore pas non plus que c'est l'étranger, surtout la Chine et le Japon, qui fournissent les matières premières à la florissante industrie lyonnaise. Il est cependant permis d'espérer que, dans un avenir pas trop lointain, la France pourra demander à ses colonies, notamment au Tonkin, une partie considérable de ses besoins en soie grège.

Voici les précisions intéressantes que donne à ce sujet M. Ernest Tisserand, dans la *Nature* (1^{er} juillet 1922).

« Les plus anciens ouvrages qui traitent de l'Annam font mention de la soie et du mûrier. Mais pendant longtemps, l'industrie de la soie y fut pratiquée comme au temps des plus anciens Chams. Aussi les épizooties venaient-elles accélérer la dégénérescence du ver et ruinaient alternativement les provinces indo-chinoises productrices de soie.

Alors que le Japon, de 1890 à 1900, présentait un développement extraordinaire de sa sériciculture, caractérisé par le chiffre de sa production, passée de 18 millions de yens à 107 millions, et par le chiffre de ses exportations, passées de 3.800.000 à 30 millions et demi, la production totale de l'Indochine se maintenait péniblement dans les environs de 600 à 800 tonnes.

Cependant, les besoins de la France en soie grège, en pongés, étaient considérables. Les spécialistes montraient à l'industrie lyonnaise toutes les ressources qu'elle pouvait tirer de nos colonies, et M. Pelleray, notamment, dans un ouvrage intitulé : « *La sériciculture coloniale et l'industrie française de la soie* », faisait, en 1905, le bilan de notre déficit et du potentiel séricicole de l'Indochine.

L'initiative privée et la sollicitude officielle rivalisèrent alors pour doter l'Indochine des établissements d'élevage et de filature qui pouvaient relever et améliorer sa production. Dès 1903, M. Delignon fondait à Phu-Lang-Tuong une usine qui comprenait une filature, un moulinage et un tissage mécanique de soie. Quelques années plus tard, une entreprise similaire, celle de MM. Emery et Tortel, se fondait à Nam-Dinh. Dans ces deux localités et dans d'autres des provinces de Cando et de Phu-Lien, des magnaneries officielles étaient créées.

Cependant, sous les auspices de M. Albert Sarraut, alors gouverneur général de la colonie, M. le résident supérieur Garnier, aujourd'hui directeur de l'Agence économique de l'Indochine, entreprenait à Lyon une série de conférences, dans lesquelles il s'attachait à montrer aux industriels de la soie les possibilités offertes par la France d'Extrême-Orient. Sa campagne eut pour résultat la fondation d'un syndicat qui, après constatations sur place, créa lui-même la *Compagnie générale des Soies de France et d'Indochine*.

¹⁾ André Tudesq, dans le « Journal » des 17 et 19 mars 1922.

En succédant à M. Albert Sarraut, M. Maurice Long ne laissa pas de s'intéresser au développement de la sériciculture indochinoise. De nombreuses écoles furent fondées par ses soins, et l'on pouvait admirer, à l'Exposition coloniale de Marseille de 1922, les magnifiques produits obtenus par cette industrie renaissante.

Les soies d'Annam et du Tonkin, si elles ne peuvent prétendre à remplacer toutes les sortes que nos fabricants lyonnais vont chercher en Extrême-Orient, doivent du moins aspirer à supplanter les soies dites de Canton, comme soies grèges, et en tissus, tenir un rang honorable à côté des pongés du Japon. Or, la France importait avant la guerre environ 1.400 tonnes de soie de Canton et 400 tonnes de pongés japonais, pour une valeur de 80 millions de francs.

C'est dire quel avenir est promis à la sériciculture indochinoise, et combien les efforts des administrateurs et des industriels français doivent être encouragés.

Ces efforts ont essentiellement porté sur le grainage du ver à soie, qui a pour but d'améliorer l'espèce par la sélection et de limiter les épizooties par une production rigoureusement contrôlée de vers sains et robustes.

On ne serait jamais venu à bout de convaincre les éleveurs indigènes de la nécessité de sélectionner aussi minutieusement les graines. Aussi l'Administration et les grandes entreprises d'origine française ont-elles préféré se charger de la production même des graines, qu'elles distribuent ensuite généreusement. L'avenir n'est pas éloigné où il n'existera pas un cocon, en Indochine, qui ne provienne de graines nées de sujets individuellement étudiés.

Au Tonkin, les laboratoires de grainage se sont particulièrement développés, et ceux de Phu-Lang-Thuong et de Nam-Dinh, les plus anciens, alimentent abondamment la production.

La méthode suivie pour la présentation des produits indochinois, à l'Exposition coloniale de Marseille, a permis de bien se rendre compte du développement de l'industrie séricicole dans la colonie.

Nous ne doutons point que la production indochinoise et surtout tonkinoise de la soie ne prenne, dans un avenir très proche, un développement digne des efforts qui s'y appliquent, en se conformant aux besoins de la métropole.

*
**

PADDY ET HEVEA, OU LES DEUX FORTUNES DE LA COCHINCHINE.

COCHINCHINE, janvier 1922. — Quand on oublie pour un moment de parler des variations de la piastre, il est deux mots qu'on entend comme un leit-motiv revenir dans toutes les conversations saïgonnaises : *paddy* et *hévéa*. Ce n'est pas là le titre d'un roman libertin à la manière anglaise de M. Abel Hermant, mais les appellations génériques, la première du *riz en moisson*, la seconde de *l'arbre à caoutchouc*, — en demeurent les deux spécialités agricoles, labeur et fortune de l'Indochine du Sud.

Comme la vigne dans notre Midi, le blé en Roumanie, le riz est pour la Cochinchine, une bonne moitié du Cambodge, l'Annam méridional et le versant de la mer de Chine, la grande culture nourricière. Chaque année, des milliers d'hectares, récupérés sur le delta du Mékong, se transforment de marais pourrissants en mosaïques de labours. Il suffit pour les fertiliser d'une drague solide et de quelques fossés et digues. Je viens de parcourir en auto l'Ouest cochinchinois. Sur des lieues et des lieues, moutonne, comme un océan d'herbes, l'énorme damier des rizières. D'intrépides colons, sans guère d'autres capitaux que leur foi, ont planté là leur tente : sur place, ils m'ont conté l'histoire, qui remonte à cinq ans à peine, de ce défrichement intensif. Hier, l'immense plaine n'était qu'un désert de joncs : aujourd'hui florissante, égayée de hameaux neufs, elle évoque par ses doux horizons et ses paysages vert-émeraude notre Beauce, ou mieux encore la grasse Normandie.

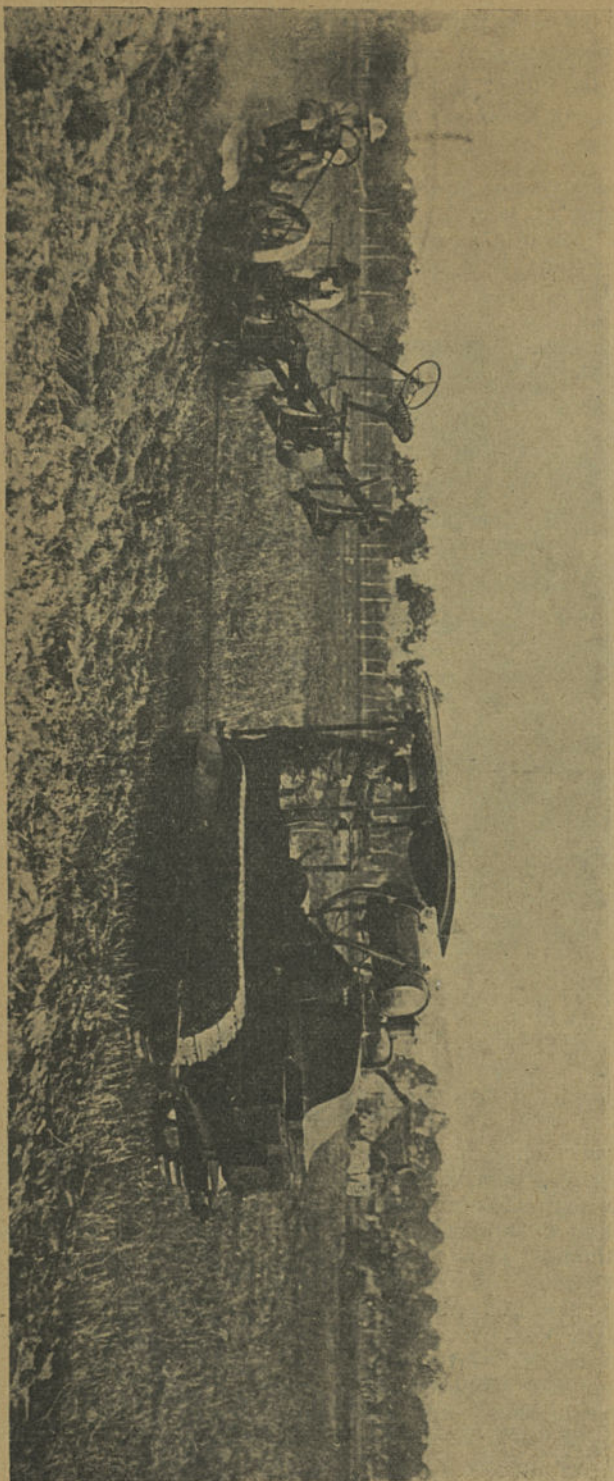
Le riz est à l'Asie ce qu'est le pain à la vieille Europe : l'élément essentiel de la vie. Deux clients importants sont tributaires de l'Indochine pour le surplus de sa production : Chine du Sud et Japon. Ici et là, nos exportations d'après-guerre atteignent annuellement 1.500.000 tonnes et nous sommes en progression constante.

Tel qu'à l'aide de faucilles on le coupe sur tige, puis lié en gerbe on le bat, le riz, qu'il soit de six mois, ou comme dans le Sud-Annam *des trois lunes*, le riz à l'état brut encore ne saurait être consommé. Pourvu de sa coque d'écorce jaune, il n'est encore que paddy. Il le faut donc traiter pour qu'il soit comestible. C'est l'œuvre des rizeries.



• Irrigation de Rizières au moyen de l'Ecope.

Par une étrange recontre qu'expliquent les routes d'eau et le voisinage de la cité chinoise, ces rizeries se groupent toutes, aux rives des arroyos, dérivés du Douai, en plein Cholon, à sept kilomètres de Saïgon. Elles sont dix en activité. Autour de chacune s'arrondit un vrai port, grouillant de jonques et de sampans, peuplé de coolies par centaines, dockers aux yeux bridés. Voici quelque trente ans, les Chinois étaient les seuls maîtres riziers de la colonie. Une seule entreprise, fondée par quelques hardis Français, MM. Ville et Rauzy, tenta de leur disputer ce monopole de fait. Vers 1910, un Allemand, que soutenaient en secret les fonds de l'empire, M. Speidel, vint compléter la concurrence. La guerre, en chassant l'ennemi, fit passer sous séquestre ses usines *made in germany* ; les Chinois, en 1915, les rachetèrent. Mais entre leurs mains l'affaire périclitait mit en péril tout effort agricole de la Cochinchine. Les Français de la première heure se présentèrent et quatre rizeries sur dix marchent au plein et désormais prospèrent sous notre pavillon.



Essai de Labour des Rizières en saison sèche, avec Tracteur à pétrole.

En compagnie de lord Northcliffe, je suis allé à Cholon visiter une de ces entreprises. Celle que nous parcourûmes, avant-dernière sur l'arroyo chinois, est une des plus vastes du monde, telle que ni au Siam ni en Birmanie il n'en existe de plus parfaite. Elle s'abritait sous l'accueillante enseigne de Tong-Wo, qui signifie dans la langue de Confucius : « Mille millions de prospérités ».

Depuis les entrepôts, grands comme des halles, où s'étagent, au sortir des jonques, des milliers de balles de paddy, serrées dans leurs sacs de jute, nous avons suivi toutes les opérations : nettoyage, décorticage, moulinage, séchage, filtrage, etc. Des tuyaux à angle droit précipitent le grain de tamis en tamis et le roulent vers l'entonnoir des meules. Des séries d'élevateurs, de puissants ventilateurs le purgent de son écorce, tandis que d'ingénieux claviers rotatifs séparent la farine et les fines brisures. L'air est partout empli d'une poussière jaune qui saupoudre habits et appareils. On me donne ces chiffres : l'usine que voilà compte un kilomètre de seule tuyauterie : il faut seize opérations pour que le grain de paddy se transforme en riz pur ; la durée moyenne de cette série de purifications est de trente à quarante minutes. Ainsi traité, le paddy s'ana-

lyse en deux sortes de produits principaux : *riz cargo*, qui enferme encore de 5 à 20 % de paille et d'écorce ; *riz blanc*, qui est celui dont nous sommes friands en Europe. Une tonne de paddy donne environ 780 kilos de riz cargo, 620 kilos environ de riz blanc. Tong-Wo jette sur le marché une moyenne de 700 tonnes quotidiennes ; l'année se chiffre ici par trois cents jours utiles.

D'autres produits tirés de la farine, comme les mélasses, ou du riz distillé comme certains alcools, fournissent un intéressant supplément de bénéfices. Les chaudières enfin ne sont pas alimentées en charbon, mais par les écorces mêmes du paddy, ce qui a le double avantage de donner le calorique pour rien et de supprimer une coûteuse main-d'œuvre pour l'évacuation des déchets.

Tel quel, cet ensemble de rizeries fait le plus grand honneur à l'effort colonial français. Grâce à lui, ce sont, chaque année, des millions de dollars et taels chinois, de yens japonais, de roupies hindoues, de livres, de florins, qui s'abatent sur l'Indochine et permettent à la piastre de s'inscrire comme une des plus saines monnaies du monde.

Comme on vient de le voir, la culture du riz, base de l'alimentation des habitants, occupe le premier rang ; en Cochinchine, quinze provinces sur vingt-deux en ont fait leur principale culture, et il y a encore, à travers l'Indochine, de vastes territoires en friches qui conviendraient admirablement à la rizière.

En 1921, l'Indochine a atteint pour l'exportation du riz le chiffre le plus élevé, soit 1.720.000 tonnes ; aussi se classe-t-elle au deuxième rang parmi les principaux pays exportateurs de riz.

Après le riz, la céréale la plus cultivée est le maïs. Le Tonkin en fait deux récoltes par an. Les trois quarts des exportations ont pour destination la France.

Par contre, l'industrie sucrière, aussi bien du reste que la culture des plantes servant à l'extraction du sucre, demande des perfectionnements profonds. Le rendement, par hectare, ne dépasse guère deux tonnes et demi et cependant l'Annam central exporte annuellement une moyenne de trois ou quatre mille tonnes de sucre plus ou moins débarrassé de la mélasse. Un bel avenir est réservé à cette industrie.

*
**

L'autre grande culture, seconde spécialité de la Cochinchine, qui malgré une baisse provisoire due au stockage excessif de Singapoor, assure à la colonie une source certaine d'enrichissement, c'est l'hévéa, l'arbre à caoutchouc. Dès les portes de Saïgon, qu'on descende vers le cap Saint-Jacques ou qu'on remonte vers les Terres Rouges, ce ne sont que plantations en quinconces, taillées de larges avenues, parcs ratissés, enclos ordonnés, où croît et s'épanouit, svelte, trapu, d'un jet vigoureux, pareil en apparence à notre tilleul d'Occident, l'arbre au tronc lisse qui, importé du Brésil, fit la fortune des détroits malais et des Indes néerlandaises.

Voici douze ans, les valeurs de caoutchouc ayant fait un bond prodigieux, tous les Français de Cochinchine se mirent à l'hévéa. Ce ne fut pas une mode, mais une vraie fureur. Qui n'avait pas sa plantation ? On cite tel marchand d'épices, libraire, employé des postes ou même tel photographe de la rue Catinat qui, donnant dans cet engouement, se découvrirent brusquement des âmes aventureuses de colons. Quelques mécomptes ont payé ces rêves d'Eldorado. L'hévéa, traité en grand, par des techniciens, n'en reste pas moins un bienfait pour la colonie.

Deux grandes plantations, entre cent et une, se détachent par leur ampleur, l'esprit méthodique qui les anime, leur réussite : Loc-Ninh et Suzannah. Je les ai visitées toutes deux : elles sont modèles du genre.

A 130 kilomètres de Saïgon, au nord de la province de Thudanmot, qui fait frontière avec le Cambodge, dans cette région de mamelons et de hauts plateaux qu'on nomme les Terres Rouges, les 70.000 hectares de Loc-Ninh, gagnés mètre à mètre sur la jungle, composent un éclatant domaine. Vingt années d'in-

cessante bataille contre les lianes, les bambous géants et les fourrés peuplés de tigres, d'aurochs et d'éléphants sauvages, ont prélué à ce parc ordonné. Ajoutez la lutte nocturne et hallucinante contre la ronde des moustiques, baladins de la malaria, et passant à ras du sol comme un brouillard des ombres, cette terrible *fièvre des bois*, née des pourritures millénaires qui, en quelques heures, d'un vivant fait un fantôme, puis un mort. La main-d'œuvre manquait : les premiers colonisateurs durent recruter à prix d'or des coolies javanais. La forêt les eut vite engloutis. Des Chinois furent mandés du Haut-Tonkin et de Yunnan : ils ne résistèrent pas davantage. Dans ce duel à mort contre la jungle, ce furent les farouches tribus des Mois qui, finalement, l'emportèrent. Aujourd'hui, 800.000



Plantation d'Hévéas en Cochinchine.

arbres en parfait état, 5.000 hectares en plein rendement, une usine modèle où se concentre le labeur agricole de deux mille indigènes spécialisés, fournissent bon an mal an un millier de tonnes de caoutchouc, d'un caoutchouc qui fait prime sur les marchés d'Europe et d'Asie.

Suzannah, que prolonge An-Loc à 65 kilomètres de Saïgon, dans la province de Bien-Hoa, est vaste aussi de dix mille hectares. En compagnie de son très savant directeur, M. Emile Girard, un ingénieur de voies ferrées devenu colon par foi d'apôtre, je l'ai en détail parcourue.

Deux heures d'auto : nous coupons deux fois le Donai. Des kilomètres sous bois. Tout à coup le paysage change. Entre deux échancrures de brousse succédant au chaos tropical, voici nette, disciplinée, l'autre forêt, celle que créa la volonté des hommes. Sur fond de terre ocre, groupés par âge, égaux en force, des milliers d'hévéas se dressent. On dirait un verger d'Europe tant sur des lieues les allées s'ouvrent, lumineuses.

Plantés de sept en sept mètres, émondés avec soin, pomponnés comme des fusains de serre, ces hévéas au torse argenté offrent tous à mi-tronc ou à la base un rectangle en spirale, plaie nourricière de la saignée ciselée en pleine écorce. Un bol de verre, à la dernière entaille, recueille chaque matin, comme dans nos Landes la résine des pins, le suc précieux, le sang blanc, dénommé *latex*, qui, coagulé à l'usine, laminé sur des meules tournantes, séché, fumé, puis lavé encore, fournira ces belles bandes de souple caoutchouc ou ces crêpes frisées, orgueil et fortune de la plantation.

De loin en loin, quelque indigène, gouge en main, visite minutieusement, d'un geste sûr, l'un des cinq cents troncs qui composent son lot quotidien. Tous ces travailleurs jaunes, dressés de main de maître, courent sans bruit à leur tâche, sous la garde lointaine de cinq chefs de section. Mon guide, inventeur de méthodes nouvelles, me donne quelques renseignements : il faut six ans en moyenne pour mettre au point un hévéa ; à sa maturité, chaque hévéa est saigné environ six mois par an. Un arbre de douze ans donne en moyenne deux kilos de latex par an.

En 1920, M. Rheinhard, inspecteur des colonies, dans un rapport officiel, évaluait pour la Cochinchine la superficie des terrains occupés par les plantations d'hévéas à 32.500 hectares.

Il est très probable que, pendant les prochaines années, la production va continuer à progresser rapidement, un grand nombre des hévéas existant actuellement, plantés entre 1910 et 1914, ne devant atteindre leur plein rendement que de 1922 à 1926. On envisage, pour 1925, une exportation de 6.000 à 7.000 tonnes, soit environ le tiers de la consommation actuelle de la métropole.

La consommation française en caoutchouc brut étant actuellement d'environ 18.000 tonnes par an, dont nos colonies fournissent ensemble environ 5.000 tonnes, nous restons tributaires de provenances étrangères pour plus des deux tiers de nos besoins. Espérons que, dans quelques années, notre domaine colonial libèrera la métropole de cette servitude.

Si l'arbre à caoutchouc est le seigneur du lieu, il est d'autres cultures, à An-Loc surtout, acclimatées, qui de la période d'études sont passées à la période de profit : les caféiers d'abord, qui poussent dru et haut, parfois jusqu'à cinq mètres, donnant double récolte et un café de rare qualité ; les dattiers, qui trouvent ici un riche humus et de profondes réserves d'eau, dépassent en grappes et vigueur les plus beaux types d'Égypte ; les cacaoyers aux fleurs écarlates ; les arbres à thé ; mais surtout, seconde gloire du domaine, les cocotiers.

Durant des heures j'ai cheminé sous le couvert de leurs larges palmes, épaouies à la manière de verts éventails. Les noix de coco, démesurées, gonflées d'un lait généreux, se pressaient à la fourche des branches. Le soleil miroitait au flanc lisse de leurs colonnes, les faisait comme de marbre. Un silence émouvant pesait sur cet Eden.

J'ai passé la nuit dans une sorte de manoir pastoral qu'on baptisa « le Châneau Chinois ». Au ronronnement des ventilateurs et de l'usine proche, que par moments coupaient des clameurs de chasse venues de la forêt, mon hôte m'a conté ses luttes de dix ans.

Quel Kipling nous dira un jour l'épopée franque en terre d'Asie ? Admirons et honorons de tels hommes au cœur d'apôtre : ils sont, secrets, têtus et pacifiques, les vrais conquistadors ¹⁾.

¹⁾ André Tudesq, dans le « Journal », 27 février 1922.

CHAPITRE III.

L'Indochine, la Perle du Pacifique.

Pourquoi elle mérite d'être mieux connue. — Relief et Fleuves. — Routes. — Chemins de fer. — Ports. — Navigation fluviale. — Pêche. — Hydraulique agricole. — Forêts. — Charbonnages. — Mines métalliques. — Industrie. — Situation commerciale. — Situation économique. — Touristique. — Services agricoles. — Au tombeau de son Gouverneur général, feu M. Maurice Long.

POURQUOI ELLE MERITE D'ETRE MIEUX CONNUE.

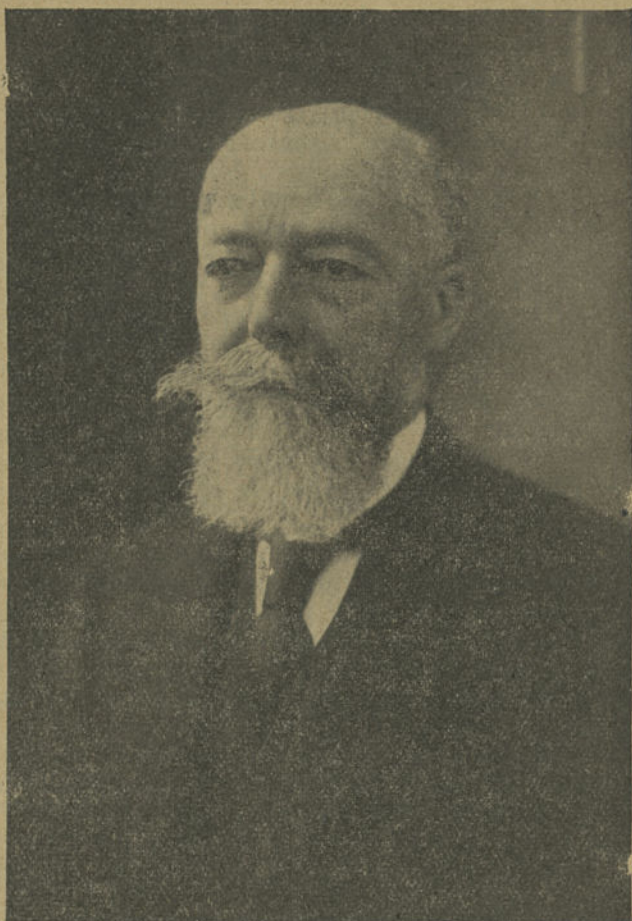
En lisant, dans le chapitre précédent, les diverses informations sur le merveilleux essor économique de l'Indochine, l'un ou l'autre lecteur se sera peut-être dit avec le proverbe : « A beau mentir, qui vient de loin ! » Car notre belle colonie asiatique est loin, *extrêmement* loin, puisqu'elle est en *Extrême-Orient*. Pour prévenir cette objection, nous avons puisé nos informations aux meilleures sources, notamment à l'excellent ouvrage : « *L'Indochine* », publié, en 1922, par *La Vie Technique et Industrielle*, sous le haut patronage de M. Maurice Long, gouverneur général de l'Indochine, à la rédaction duquel ont contribué les différents services du Gouvernement général de cette florissante colonie. Et nous y avons multiplié les illustrations, afin que chacun puisse en quelque sorte s'assurer de ses propres yeux de la réalité incontestable des faits relatés et soit ainsi amené à ne plus douter des immenses richesses de cette superbe colonie et des ressources si variées qu'elle peut offrir à la mère-patrie.

Si, comme nous l'avons déjà dit, l'Exposition Coloniale de Marseille fut pour beaucoup de Français une révélation, elle l'a été surtout et avant tout par rapport à l'Indochine qui a pu dépenser, en vue de l'Exposition, 18 millions, tandis que le Maroc n'en a trouvé que cinq, et la Syrie trois à peine. On est riche au Tonkin et en Annam, où, depuis la fin des hostilités, le mouvement colonial français a pris une extension considérable et a donné les plus éclatantes preuves de prospérité, et dont les entreprises industrielles, appelées à augmenter considérablement la puissance économique du pays, se sont développées avec le plus d'ampleur.

Aussi, toutes les autorités en matières coloniales s'accordent à reconnaître que l'Indochine est, à tous les points de vue, la plus développée et la plus prospère de nos colonies. Cette merveilleuse prospérité fut réalisée par

un important programme de travaux publics, exécutés sous ses trois **grands** gouverneurs généraux : M. Doumer qui pensa, M. Sarraut qui reprit et M. Long qui continua.

Ces immenses travaux furent réalisés par l'Indochine, tant à l'aide de ses ressources budgétaires qu'au moyen d'emprunts, dont le dernier, se **chiffrant** à 6.000.000 de piastres (6 à 8 fr.), fut lancé par la colonie elle-même, en février 1923, avec un plein succès.



M. Paul Doumer,
ancien Gouverneur général de l'Indochine,
Sénateur, ancien Ministre.

C'est le premier du genre, et il est lourd de conséquences. Fondé sur le loyalisme des indigènes, l'appel à leur épargne et à leur confiance, il marque un essai sans précédent de collaboration financière entre Français, Annamites et Chinois. Il symbolise l'avenir. Cette initiative de M. Long, gouverneur général, mérite d'être louée. Pour la première fois, une colonie française, prenant figure de Dominion, tente sur son propre sol de se servir de son crédit et de vérifier ses ressources. Etape d'affranchissement : épreuve de liberté. Au regard de la mère-patrie, l'Indochine se révèle adulte.

Cet emprunt qu'on pourrait appeler politique, n'a d'ailleurs comme unique emploi que l'extension du réseau ferré dans le Delta tonkinois. Cette question des chemins de fer est ici vitale : elle s'inscrit d'urgence en tête de la charte économique de la colonie. A elle se rattachent tout l'équilibre de la main-d'œuvre (pléthore dans le Nord, pénurie dans le Sud), la mise en valeur, mines, forêts, rizières, plantations, des trois grands fleuves et des cinq pays de l'Union, la fin de ces brusques famines qui désolent périodiquement Annam et Tonkin. Le rail, en ces terres d'Asie, n'est pas qu'un outil de civilisation : il crée et coordonne les moyens de vivre.

Un programme de vastes travaux est à l'étude : il a été confié à un maître spécialiste, M. Candelier, ex-ingénieur en chef à la Compagnie du Nord. L'œuvre essentielle, comportant de nombreux ouvrages d'art et de véritables prodiges techniques, sera l'achèvement du Transindochinois qui, reliant les deux capitales, Hanoï et Saïgon, donnant au Cambodge comme port naturel et débouché à ses richesses le puissant havre de Saïgon, joignant Cochinchine et Annam, formera l'aorte nourricière de notre empire d'Extrême-Orient. Huit années sont prévues pour cette grandiose entreprise : car, en telle matière, il faut voir grand, aller vite, et ne point lésiner. Le jour où sera vissé le dernier boulon du Transindochinois, notre *France d'Asie* ne sera pas loin d'être par le monde la colonie exemplaire, qui, ne se bornant pas à assurer l'essor économique du pays, travaille aussi méthodiquement à l'amélioration matérielle, physique, intellectuelle et morale de ses habitants. C'est ainsi que d'importants travaux d'assainissement sont prévus à Saïgon ; à Cholon, le sanatorium de Dalat et ses accès seront aménagés, un hôpital sera construit à Saïgon-Cholon et l'enseignement primaire professionnel sera développé.

L'Administration supérieure des colonies a déjà, dans le palais d'Angkor, à l'Exposition Coloniale de Marseille, montré au monde entier ce que la France a fait pour améliorer le statut physique des races indigènes, pour assurer la défense extérieure contre les épidémies, la lutte contre les maladies tropicales, et pour transformer, par l'exécution de grands travaux d'hygiène et d'assainissement, les conditions de la vie coloniale. Il y avait là, expérimentalement établie, *la preuve de la maîtrise des Français en matière de colonisation*, que proclamait lord Northcliffe, au retour de son voyage en Extrême-Orient ; car c'est dans ce palais que s'étaient toutes les manifestations de l'activité artistique, scientifique et économique de la France coloniale.

Ce joyau de notre domaine colonial mérite donc à tous points de vue que nous apprenions à le mieux connaître.

L'*Indochine*, « le plus beau domaine de la terre » (lord Northcliffe), comprend la *Cochinchine*, colonie française, et les quatre protectorats *Tonkin*, *Annam*, *Cambodge* et *Laos*, sur lesquels règnent des empereurs et rois indigènes, secondés dans leur tâche par des résidents généraux français.

Tonkin (avec Kouan-Tchéou)	104.500 km ²
Annam.	180.000 »
Cochinchine.	57.000 »
Cambodge.	150.000 »
Laos.	230.000 »

En chiffre rond : 720.000 km², soit *presque une fois et demie la superficie de la France*.

LE RELIEF.

Le relief de l'Indochine française est constitué par un prolongement, extrêmement étendu, des contreforts du Thibet :

a) le massif montagneux du Tonkin, qui se groupe au nord de la Rivière-Noire et du Fleuve-Rouge ;

b) la longue chaîne annamitique, issue du plateau du Yunnan, qui s'étend du Nord au Sud, sur 900 kilomètres environ.

*

**

LES FLEUVES.

Les pluies abondantes que les moussons déversent périodiquement sur l'Indochine, ont donné naissance à un grand nombre de cours d'eau, qui aboutissent à des golfes, autrefois occupés par la mer et transformés peu à peu en deltas par les apports d'alluvions.

Le *Fleuve Rouge* et le *Mékong*, qui prennent leur source au Thibet et qui, par leur longueur et le volume de leurs eaux, sont, de beaucoup, les fleuves les plus importants de l'Indochine, sont des voies de navigation commerciale extrêmement actives dans la partie inférieure de leur cours, navigables durant toute l'année.

Avec ses crues estivales, le *Mékong* apporte la prospérité au Cambodge, grâce à son réservoir naturel, le Grand-Lac, dont il fait déborder les eaux fertilisantes jusqu'à soixante kilomètres de ses rives. Leur écoulement par le *Tonlésap*, où le sens du courant se renverse, régularise ensuite le bon cours du fleuve pendant la saison sèche.

A l'inverse du *Mékong*, le *Fleuve-Rouge* n'est pas libre. Depuis une époque fort éloignée, il a été contenu par des digues et des contre-digues. Celles-ci cèdent, parfois, sous l'effort de la crue, qui devient alors une inondation redoutable.

Le *Mékong* et le *Fleuve-Rouge* ont, toutefois, dans leur régime, un facteur commun de prospérité. Par un apport incessant et séculaire du limon qu'ils roulent dans leurs eaux, ils enrichissent tous deux les terres qu'ils ont inondées et agrandissent sans cesse leur delta, permettant ainsi aux populations indigènes de gagner, peu à peu, de nouveaux terrains sur la mer.

*

**

POPULATION.

Le recensement officiel de la population indochinoise, fait en 1921, par pays, a donné le chiffre de 18.983.000 habitants, chiffre qui marque, pour l'ensemble des pays de l'Union, une augmentation de près de trois millions d'habitants, sur les estimations antérieures :

Cochinchine.	3.976.000	habitants.
Tonkin.	6.850.000	—
Annam et Langbian.	4.933.000	—
Cambodge.	2.403.000	—
Laos.	819.000	—
Kouang-Tchéou-Wan.	182.000	—

Total. 18.983.000 habitants.

Comme on le voit, le *Tonkin*, par l'importance de sa population, vient, de beaucoup, en tête des cinq pays de l'Union Indochinoise. Il constitue, à ce point de vue, un réservoir de main-d'œuvre du plus haut intérêt, surtout si l'on considère que, par l'abondance de ses gisements miniers et la prospé-

rité de ses exploitations houillères, il possède un ensemble de facteurs propres à accroître rapidement sa richesse industrielle, déjà brillante.

*
**

LES ROUTES ¹⁾.

Le réseau routier d'Indochine, dont le développement total a doublé depuis 1912, compte aujourd'hui, dans son ensemble, plus de 27.000 km., sur lesquels 10.000 sont empierrés et 9.000 autres, terrassés, praticables aux automobiles la plus grande partie de l'année.

Ces routes, conformément à l'arrêté du Gouverneur général du 18 juin 1918, sont classées en routes coloniales, locales, et, pour la Cochinchine seulement, provinciales et communales.

Les routes coloniales correspondent aux routes nationales de France ; elles présentent un caractère d'intérêt général pour la Colonie. Le programme en cours d'exécution consiste dans l'achèvement des seize grandes routes classées par l'arrêté du 18 juin 1918, auxquelles deux autres ont été annexées depuis ; la plus importante de toutes est la *route coloniale N° 1*, ou route mandarine, de la Porte de Chine à la frontière du Siam, par Langson, Hanoï, Hué, Saïgon et Pnom-Penh.

Cette route est la grande voie de communication terrestre, mettant actuellement en rapport le Nord et le Sud de l'Indochine, en reliant les quatre capitales du Tonkin, de l'Annam, de la Cochinchine et du Cambodge.

Sa longueur totale est de 2.752 kilomètres, soit un peu plus de la distance à vol d'oiseau Paris-Moscou, ou Marseille-Alexandrie. Jusqu'à une époque encore récente (sept à huit ans), la plus grande partie de la route mandarine n'avait de route que le nom : sur quelques sections seulement elle était praticable aux pousse-pousses et aux voitures légères ; dans la plus grande partie de son parcours, elle n'existait qu'à l'état de piste où seuls les piétons et les cavaliers pouvaient circuler ; les cols étaient escaladés tout droit, en escalier ; le mode de locomotion normal était le palanquin et la chaise à porteurs, les bagages étaient portés à dos de coolies et le déplacement d'un simple voyageur avec ses bagages prenait l'allure d'une caravane ; le transport des correspondances postales était assuré par un service de coolies.

La mise en état carrossable de la route coloniale N° 1 sur tout son parcours a été décidée et commencée en 1913, et depuis cette date l'effort pour atteindre ce but s'est poursuivi sans relâche.

Ces travaux ont été exécutés simultanément sur tout le parcours et par petites entreprises, afin d'obtenir le maximum de rendement en employant tous les petits entrepreneurs installés dans les diverses provinces et en faisant travailler sur place la main-d'œuvre disponible.

En décembre 1922, la route coloniale N° 1 était empierrée sur 2.227 kilomètres, soit presque les 9/10^e de sa longueur totale, parmi lesquels 105 ont été exécutés en 1920. Aujourd'hui, elle doit donc être entièrement achevée.

*
**

CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE.

L'historique de la construction du réseau de voies ferrées de l'Indochine peut être divisé en trois parties :

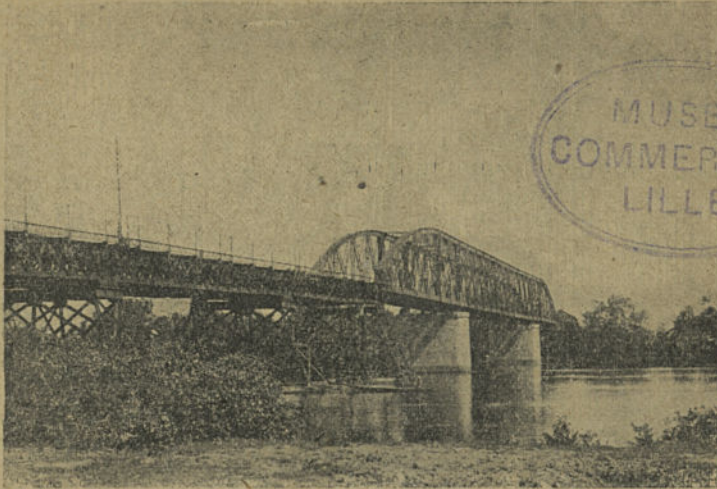
- 1° La période antérieure à 1898 ;
- 2° La période de 1898 à 1910 qui voit la réalisation du programme établi en 1898 ;

¹⁾ Notice rédigée par l'Inspection générale des Travaux publics de l'Indochine.

3° La période postérieure à 1910, où se parachève et se complète le réseau construit en exécution de ce programme.

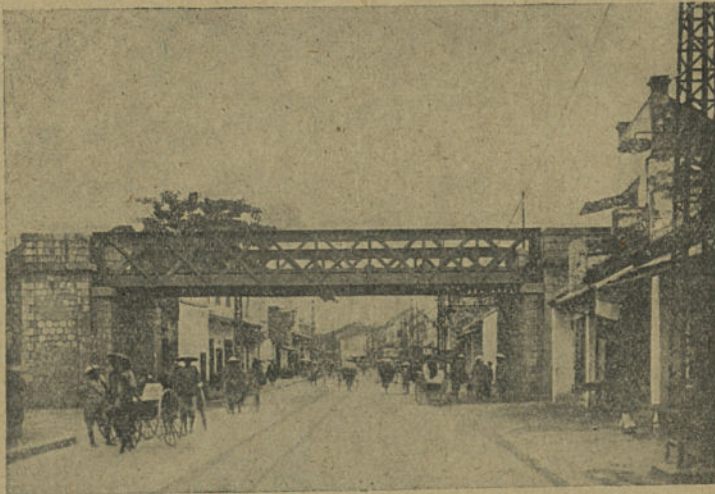
I. — Période antérieure à 1898.

A) *Saïgon-Mytho*. — Vers 1880, fut établi, en Cochinchine, un premier programme de construction de chemins de fer, qui comportait une ligne de



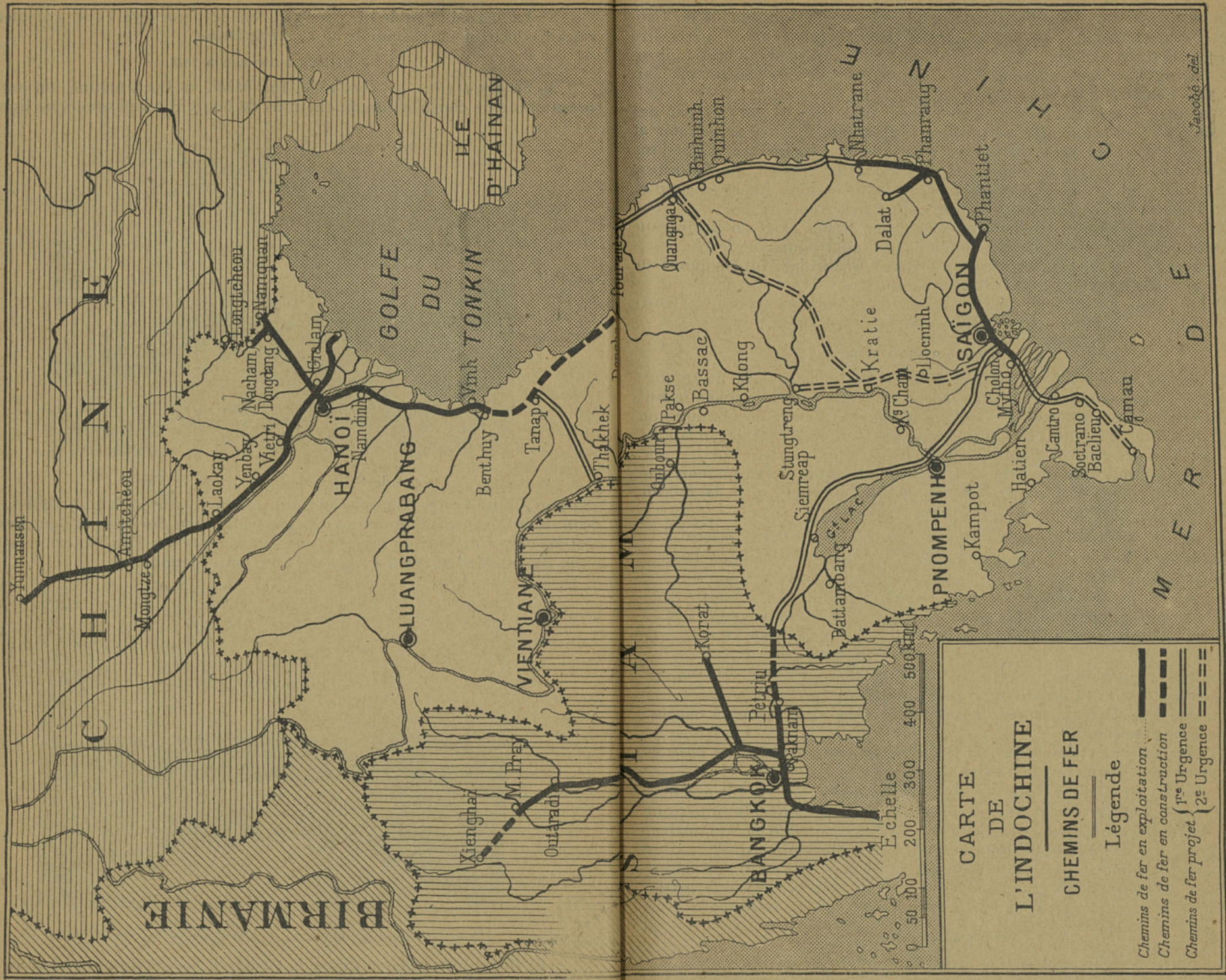
Ligne de Saïgon-Mytho. — Pont de Tan-An.

Saïgon à Vinh-Long. Son exécution fut réduite à celle de Saïgon-Mytho, tronçon dont la construction paraissait devoir être peu onéreuse et dont l'exploitation devait donner de précieux renseignements sur l'utilité, pour la Colonie, de l'établissement d'un réseau ferré plus étendu.



Ligne de Hanoi à Namquan. — Traversée de la ville d'Hanoi.

B) *Hanoi-Namquan ou Ligne du Quang-Si*. — Les dures et pénibles campagnes de la pacification du Haut-Tonkin nécessitaient, de 1885 à 1894,



NOTA. — La ligne projetée Pnom-Penh-Frontière du Siam a été portée par erreur au nord du Grand Lac du Cambodge; elle doit passer au sud et par Battambang.

l'entretien de nombreux effectifs dans les régions de Langson et de Cao-Bang. La construction d'une voie ferrée de 0 m. 60 fut reconnue nécessaire dès 1889. Cette voie devait aller de Phu-Lang-Thuong (point le plus rapproché de Lang-Son, accessible en tous temps aux chaloupes venant de Haï-phong) à Langson.

Les travaux commencèrent en mai 1890, mais furent entravés par des difficultés de tout genre. La main-d'œuvre était rare, difficile à recruter et à maintenir dans un pays malsain et fréquemment exposé aux incursions de bandes de pirates qui, cachés dans l'inextricable massif du Caï-Kinh, attaquaient les chantiers pour s'emparer des approvisionnements et emmener en otage les Européens dont ils espéraient tirer rançon.

Pour relier Hanoï à Gia-Lam et aux autres lignes alors en projet, on envisageait la traversée du Fleuve Rouge par un pont pour voie ferrée.

L'ouvrage, commencé dans les premiers mois de 1898, fut inauguré en février 1902. Sa longueur totale est de 1.680 mètres.

Depuis cette époque, la voie ferrée relie directement Hanoï à la frontière de Chine sur 169 kilomètres de parcours.

II. — Période de 1898 à 1910.

En même temps que s'exécutait la dernière partie de la ligne du Quang-Si, un vaste programme de chemins de fer était mis à l'étude, dans le but d'assurer la défense du territoire et d'augmenter la capacité économique de chacun des cinq pays de l'Union indochinoise, en facilitant les relations entre eux et la pénétration dans les pays voisins.

Ce programme soumis au Parlement, devant lequel il fut soutenu par le gouverneur général Doumer lui-même, fut approuvé par la loi du 25 décembre 1898. Il est résumé au tableau ci-dessous :

Désignation des Lignes	Longueur approx.	Dépense approx.
Haïphong à Hanoï et Laokay.....	381 kilom.	50.000.000 fr.
Hanoï à Nam-Dinh et Vinh.....	326 »	32.000.000 »
Tourane à Hué et Quang-Tri.....	175 »	24.000.000 »
Saïgon au Khanhhoa et au Lang-Bian.	650 »	80.000.000 »
Mytho à Vinh-Long et Cantho....	93 »	10.000.000 »
Ensemble.....	1.625 kilom.	196.000.000 fr.

La réalisation du Programme de 1898 comporte :

- 1° Lignes actuellement exploitées par la Colonie : Hanoï-Vinh, Tourane à Dongha, Saïgon à Nhatrang.
- 2° Lignes actuellement exploitées par la Compagnie concessionnaire des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan.

La partie tonkinoise de cette ligne, de Haïphong à Laokay, fut exécutée par la Colonie, celle-ci devant, aux termes mêmes de la Convention de Concession de 1901, la remettre toute construite à la Compagnie concessionnaire, ce qui fut fait pour le tronçon Haïphong-Viétri, en novembre 1903.

Sur la deuxième section, entre Yên-Bay et Laokay, dans un pays désert et malsain, on éprouva de grandes difficultés pour se procurer de la main-d'œuvre, et la construction ne put atteindre Laokay qu'en avril 1906.

III. — Période de 1910 à 1920.

En 1911, les différentes lignes du programme fixé par la loi du 25 décembre 1898 étaient achevées, sauf :



Frontière Sino-Tonkinoise. — La Ligne de chemin de fer à Loakay.

le Saïgon-Khanhoa, dont les travaux continuaient ;
le Saïgon-Mytho-Cantho, qui n'avait pas été entrepris.

Mais les difficultés de recrutement de main-d'œuvre au cours de la guerre et l'élévation générale des prix paralysèrent les travaux de telle sorte, que le tronçon Dong-Dang-Nacham ne fut ouvert au trafic qu'en 1921.

IV. — Situation actuelle.

Le Dong-Dang-Nacham est la dernière section ouverte au trafic. Mais au nombre des premières préoccupations du Gouvernement de l'Indochine figure le développement du réseau actuel de chemins de fer ; l'achèvement du Transindochinois, qui reliera la Porte de Chine au Siam, en passant par les capitales des Pays de l'Union Indochinoise, et la construction des lignes nouvelles qui serviront de débouché au Laos sont sérieusement envisagés : la construction du Vinh-Dongha a été reprise avec activité et l'on peut compter qu'en 1925 le rail reliera Hanoi à Hué. Pendant que les travaux de réalisation du Transindochinois entre ces deux capitales sont en cours d'exécution, les études pour la liaison par voie ferrée entre Hué et Nhatrang-Saïgon d'une part, et Saïgon-Pnom-Penh et la frontière du Siam de l'autre sont également commencées. Une mission d'études poursuit d'autre part l'achèvement de la liaison de Krongpha-Saïgon (ou le futur Transindochinois) avec Dalat, le grand sanatorium édifié sur le plateau salubre et pittoresque du Langbian, par l'étude d'un chemin de fer de montagne qui reliera Dalat à Krongpha, terminus actuel de l'embranchement du Langbian.

Vers la fin de l'année 1922 ont commencé d'autre part les études d'une ligne nouvelle dans le Nord-Annam, ayant pour but d'offrir au Laos un débouché sur le golfe du Tonkin, et dont le tracé d'ores et déjà est envisagé dans la région Tanap-Takkeck.

Enfin la prolongation du Saïgon-Mytho vers Soctrang et Bacieu est également prise en considération comme projet de première urgence.

*
**

LA NAVIGATION MARITIME ET FLUVIALE.

Port de Saïgon.

Le port de commerce de Saïgon est situé sur la rivière de Saïgon, à 45 milles de l'intérieur des terres.

Son importance croissante est accusée par la progression caractéristique du mouvement des navires : le nombre des entrées des bâtiments de haute mer était de 473 en 1885. Il s'est élevé, en 1920, à 769 unités, accusant un tonnage total de 1.389.644 tonnes et a atteint, pour 1921, le chiffre de 835 unités, représentant un tonnage de 1.591.221 tonnes.

Pendant la même année 1921, le nombre des unités sorties est de 828, soit un tonnage de 1.590.739 tonnes, ce qui donne pour le mouvement total des entrées et sorties du dernier exercice un tonnage de 3.181.960 tonnes.

Mais si l'on envisage, outre les bâtiments de haute mer, les unités fluviales, les jonques et la petite batellerie, on arrive à plus de 4 millions de tonnes, se décomposant comme suit :

Navires maritimes et fluviaux.....	2.971.430 tonnes
Chaloupes chinoises et jonques de mer.	260.686 —
Jonques et sampans de rivière transportant les marchandises jusqu'aux navires dans le port de Saïgon.....	1.045.705 —
Soit au total.....	4.277.821 tonnes

Ces chiffres dépassent de 285.000 tonnes environ, le tonnage de l'année 1919. Saïgon se classe ainsi parmi les grands ports français, après Marseille et le Havre.

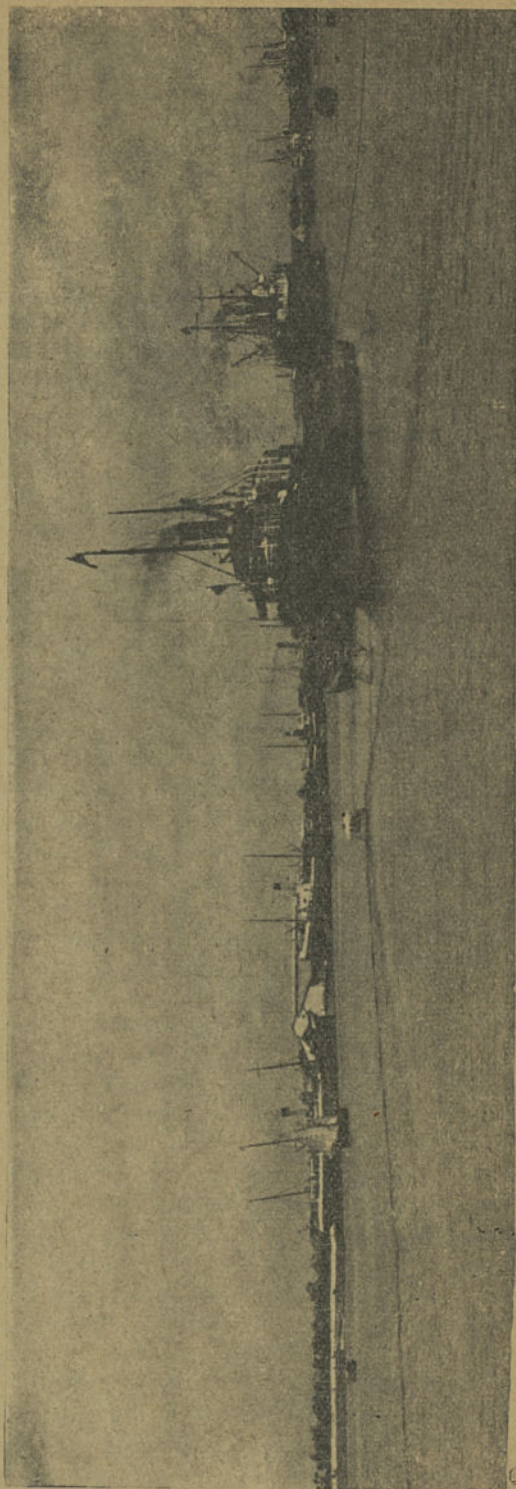
Le gros excédent des sorties sur les entrées est dû à l'importance atteinte par les exportations des riz et dérivés de Cochinchine; celles-ci, qui atteignaient seulement 56.000 tonnes en 1860, sont passées en 1880 à 293.000 tonnes, 747.000 en 1900 et 1.020.000 en 1921. En 1922, elles dépassent 1.530.000 tonnes.

Cette ascension remarquable montre la production croissante des rizières de Cochinchine; elle témoigne de la fécondité de l'œuvre entreprise par l'Administration française dans le développement du réseau de canaux qui, assurant au mieux la culture du riz et servant en même temps de voies d'accès vers les quais de Saïgon-Cholon, sont devenus l'organe essentiel de la vie et du développement de la Cochinchine.

Il y a lieu de prévoir, dans un avenir rapproché, la jonction au port maritime de Saïgon du port fluvial de Cholon; les deux ne font économiquement qu'un groupe unique et doivent être gérés de la même façon.

Port de Haïphong.

Dès le début de l'occupation, l'Administration française s'était préoccupée de doter le Tonkin d'un port en eau profonde. Des solutions diverses furent envisagées et notamment la créa-



Le Port de Saïgon, capitale de la Cochinchine (500.000 habitants).

tion d'un port en baie d'Along. Haïphong, sur le Cua-Cam, fut choisi finalement et des travaux importants ont dû être envisagés dès 1890 pour le rendre accessible aux navires venant du large.

L'amélioration de son chenal d'accès et du port lui-même n'a cessé de faire l'objet d'importants travaux.

Sur le Mékong.

Le Mékong mesure environ 4.500 kilomètres (quatre fois et demie la Loire), de sa source dans le Thibet à la Mer de Chine. Au point de vue indo-chinois, il constitue dans sa partie inférieure l'élément principal du riche réseau de voies navigables du Cambodge et de la Cochinchine, et par son cours moyen l'unique débouché naturel du Laos, isolé des autres pays de l'Union par la Chaîne Annamitique.

Le Mékong débouche dans la Mer de Chine par neuf bras, dont le Mékong proprement dit (embouchure du Cua-Tien), est le seul praticable aux navires de mer qui remontent jusqu'à la capitale cambodgienne. Ces navires sont généralement des bateaux faisant le cabotage dans les mers de Chine et particulièrement avec les Philippines (commerce de bœufs, buffles, etc., etc...).

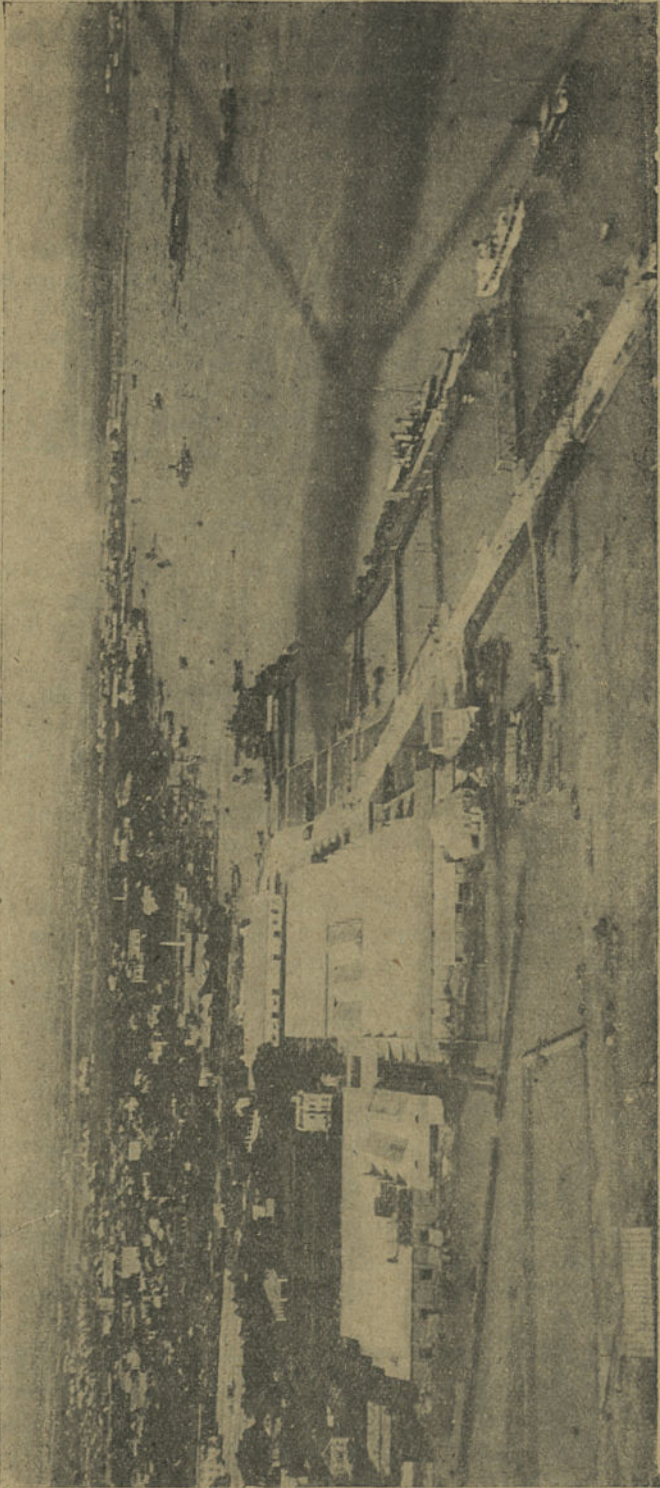
Les autres bras du Mékong sont utilisés par la navigation intérieure : au Cambodge même, la navigation à vapeur se fait sur près de 1.200 kilomètres aux hautes eaux et sur plus de 600 kilomètres aux basses eaux ; en Cochinchine, elle atteint une importance considérable, le réseau des voies navigables (rivières et canaux) atteignant 2.000 kilomètres. Sur certains canaux, le tonnage brut annuel dépasse 2.500.000 tonnes (Rach Cat) et 2.000.000 de tonnes (Chogao, Mangthit) ; il n'y a en France que quelques canaux qui aient un mouvement comparable à celui de ces voies.

Ce réseau aboutit à Cholon, grand port fluvial de Saïgon, le plus important des ports fluviaux d'Indochine, tant par son étendue que par le trafic intense du riz qui s'y fait : c'est là que se trouvent réunies les rizeries d'où sortent les riz exportés de Cochinchine, et Cholon a exporté en 1920 1.400.000 tonnes de produits décortiqués et reçu plus de 1.700.000 tonnes de paddy. Ce trafic considérable (le mouvement moyen annuel du port est d'environ 3.000.000 de tonnes), ajouté à celui du port de Saïgon, donne un total dépassant $\frac{7}{10}$ millions de tonnes de marchandises manutentionnées.

Le Moyen et Haut Mékong n'est navigable ni toute l'année, ni sur tout son cours ; des interruptions de trafic au moment des basses eaux, et des hauts fonds non navigables apportent au commerce fluvial des entraves considérables ; et les voyageurs et marchandises subissent, de vapeurs en vapeurs, de pirogues en pirogues, des transbordements nombreux, variables d'ailleurs suivant l'instant de la crue.

Aussi la durée des trajets est-elle longue : de Saïgon à Luang-Prabang le voyage dure, d'après les horaires réguliers, eux-mêmes susceptibles de retard, 32 jours dans les conditions les plus favorables, et 44 jours aux plus mauvais moments, soit une vitesse commerciale moyenne de 2 à 3 kilomètres à l'heure. Pour Ventiane, cette durée varie de 16 à 20 jours, soit encore moins de 4 kilomètres à l'heure en moyenne.

L'un des plus importants de ces obstacles est le haut fond qui, un peu en amont de Kratié, entre Phmacred et Prek-Kakott, au Cambodge, oblige pendant la période des basses eaux à transborder par pirogue sur un parcours d'une dizaine de kilomètres.



Le Port d'Haiphong vu d'avion (20.000 habitants).
(Sur un bras gauche du Fleuve Rouge, non loin de son embouchure dans la baie d'Along.
Voir carte ; La Sidérurgie au Tonkin.)

Cette situation qui dure cinq à six mois de l'année est d'autant plus regrettable qu'en amont de Khône, et jusqu'à Ventiane, le service peut être assuré pendant dix mois par des bateaux de dimensions beaucoup plus grandes et de capacité plus considérable.

La question des transports fluviaux au Laos est donc commandée par le secteur Kratié-Khône, qui constitue, en saison des basses eaux, un véritable étranglement. Or, des études sérieuses ont démontré qu'il ne semble guère possible d'aménager un chenal navigable.

Le Mékong ne constituera donc jamais pour les productions du Laos un débouché de premier ordre. Il faut donc suppléer à l'insuffisance des débouchés naturels dont dispose le Laos par la construction de routes ou de voies ferrées, notamment par la route coloniale n° 13 Saïgon-Kratié. Cette dernière, qui est en cours de construction, mettra Kratié à 253 kilomètres seulement du grand port indochinois, alors que la distance entre les deux villes, par voie d'eau, atteint 625 kilomètres. En outre l'étude du projet d'une voie ferrée Tanap-Takkek va être entreprise. Cette voie reliera directement le Mékong au Golfe du Tonkin.

Sur le Bassin du Fleuve Rouge.

Le Tonkin est doté d'un important réseau de voies navigables constituées par le Fleuve Rouge, ses deux affluents, la Rivière Claire et la Rivière Noire, et ses nombreux défluent, qui, avec le Thai-Binh, couvrent de leurs mailles tout le delta.

Citons le Song Kinh-Tay qui devient le Cua-Cam dans sa partie inférieure ; le Lach-Tray qui relie Haïphong au Thai-Binh ; et enfin le Canal des Bambous, qui relie le Thai-Binh au Fleuve Rouge, et le Day qui relie directement le Fleuve Rouge à la mer.

Le Lach-Tray et le Canal des Bambous sont particulièrement fréquentés par les nombreuses chaloupes et jonques qui font du trafic entre Haïphong et Hanoï ou Nam-Dinh.

Surtout pour le Fleuve Rouge et ses affluents, il y a lieu de distinguer la saison des hautes eaux de la saison sèche. Pendant la première, qui va du 15 juillet au 15 octobre, la navigation à vapeur est possible sur une longueur approximative de 700 kilomètres, à savoir sur tout le parcours du Fleuve Rouge en pays tonkinois, de Viétri à Chobo sur la Rivière Noire, et de Viétri à Tuyên-Quang sur la Rivière Claire.

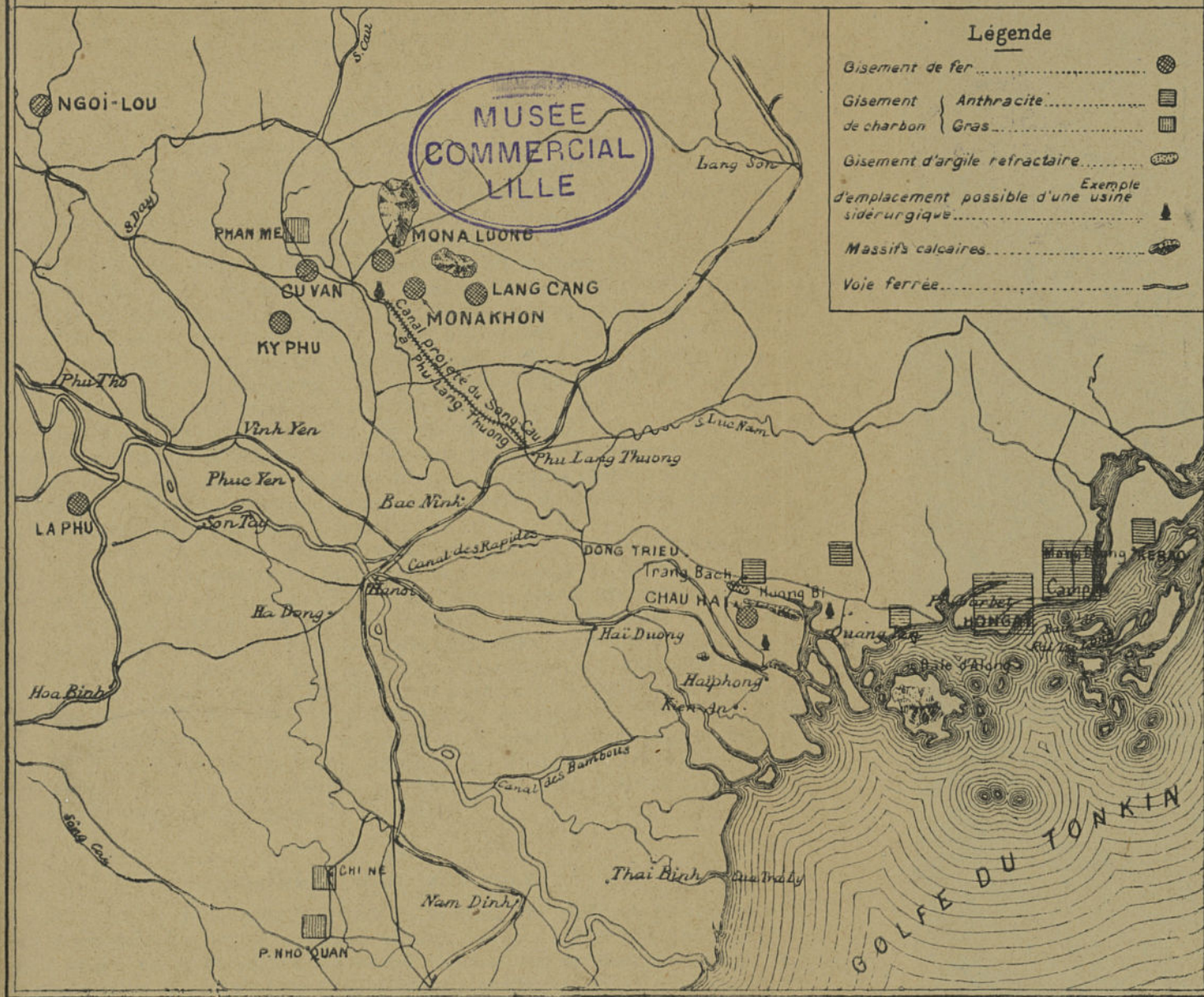
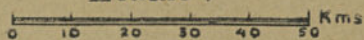
Pendant la période des basses eaux, la navigation à vapeur n'est plus possible que sur une longueur de 450 kilomètres, le Fleuve Rouge et ses deux affluents présentant en de nombreux points des difficultés à la navigation. Les autres cours d'eau cités sont navigables à toute époque, sauf le Canal des Bambous dans sa partie voisine du Fleuve Rouge, où par suite du manque d'eau durant les premiers mois de l'année, les chaloupes sont fréquemment arrêtées. Néanmoins on peut dire que toutes les riches provinces du Delta voisins du Fleuve Rouge peuvent facilement écouler par eau leurs produits sur Haïphong.

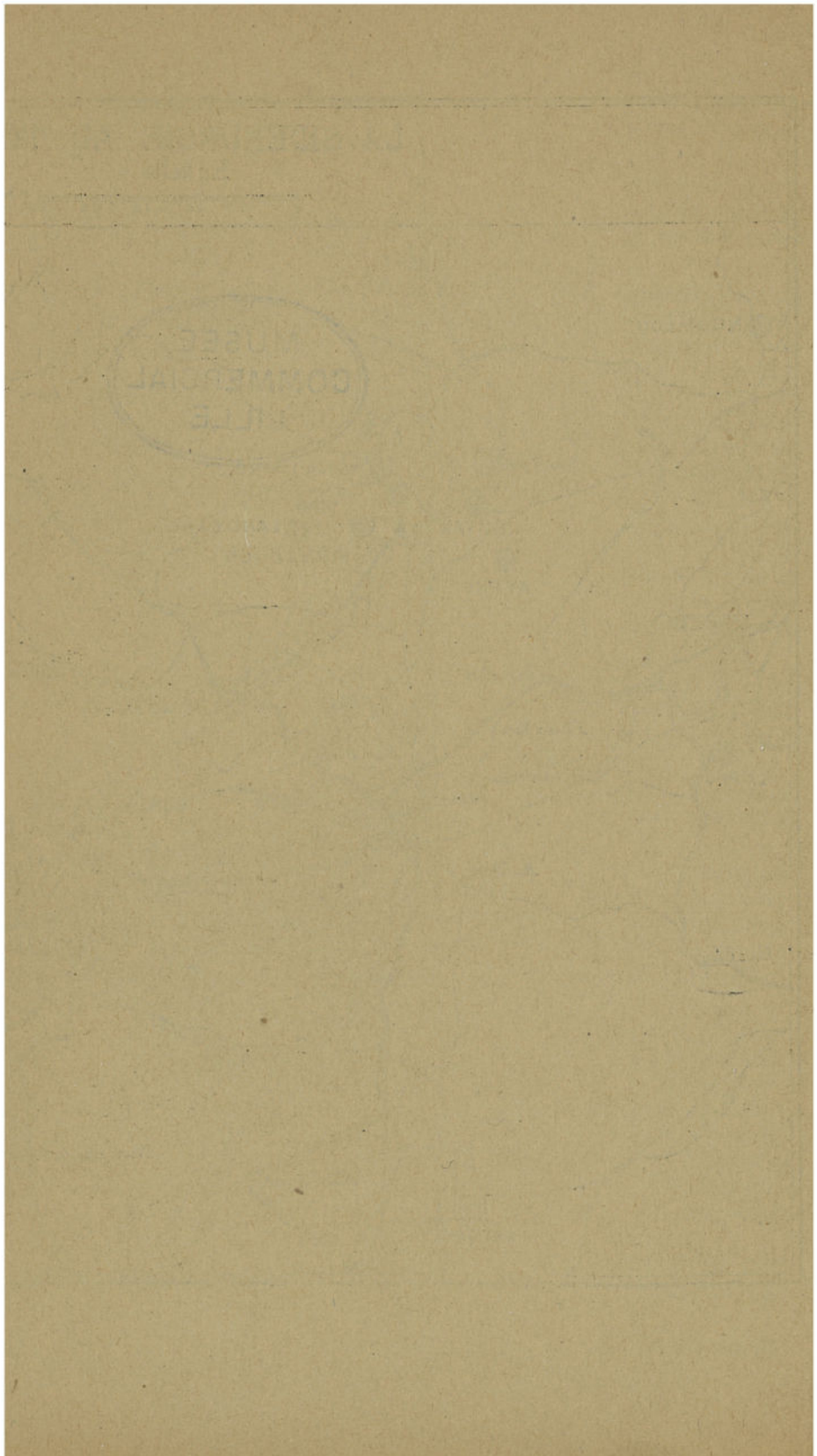
Les ports fluviaux, dont les principaux sont Hanoï et Nam-Dinh, ont fait l'objet de travaux de protection contre l'ensablement ou les déplacements de lits du fleuve.

Des services subventionnés de correspondances fluviales fonctionnent régulièrement depuis 1907.

LA SIDERURGIE AU TONKIN

Echelle :





Voies navigables de l'Annam.

La longueur du réseau de voies navigables en Annam peut être évaluée à 600 kilomètres pour les canaux et à 2.400 kilomètres pour les cours d'eau naturels. Les sampans circulent sur toute la longueur du réseau en toute saison et la navigation des chaloupes se fait sur une longueur de 1.000 kilomètres pendant les cinq mois de la période des hautes eaux (entre septembre et février) ; pendant le restant de l'année, la navigation à vapeur est limitée à une longueur approximative de 300 kilomètres.

*
****LA PÊCHE.**

La pêche est une industrie très prospère en Indochine. Mais l'effort colonisateur européen en Indochine, qui s'est porté principalement sur le commerce et l'industrie, n'a encore rien fait de sérieux pour l'organisation de pêcheries modernes, capables d'approvisionner en poisson la plus grande partie de l'Extrême-Orient. Pourtant, en Indochine et surtout au Tonkin, une entreprise moderne de pêche maritime aurait les plus grandes chances de succès pour de nombreuses raisons : d'abord toutes les populations d'Extrême-Orient consomment le poisson frais, séché, salé ou sous forme de saumure (*nuoc-nam*). Le produit de la pêche s'écoulerait avec la plus grande facilité, non seulement sur les marchés locaux : Hanoï, Haïphong, Nam-Dinh, mais encore à Hong-Kong, à Singapore, aux Philippines, au Yunnan, dans tous les pays qui entourent l'Indochine. *Le golfe du Tonkin est une des régions les plus poissonneuses du monde* ; il suffit pour s'en rendre compte de constater la présence dans les eaux tonkinoises, non seulement de barques annamites, mais encore de nombreuses jonques chinoises venues de Pakhoï ou de Hoï-Hao, et qui, malgré un matériel de pêche très rudimentaire, s'en retournent pleines à couler.

Le poisson du Tonkin offre l'avantage de se conserver plus facilement, étant donné la température relativement basse des eaux où il vit. L'institution au Tonkin de la pêche au chalut est d'autant plus à préconiser, qu'elle favoriserait aussi une de nos industries locales : celle de la construction des bateaux ; les lieux de pêche étant très près de la terre, on pourrait se contenter de 150 à 200 tonneaux, pour la construction desquels l'industrie locale est fort bien outillée. Quant aux filets, la haute région tonkinoise produit déjà toute la ramie qui serait nécessaire à leur confection.

L'organisation de la pêche maritime au chalutier paraît attirer en ce moment d'une façon particulière l'attention des Français d'Indochine, et il faut espérer que l'on enregistrera prochainement une réalisation dans ce domaine si intéressant et jusqu'ici si délaissé¹⁾.

*
****L'HYDRAULIQUE AGRICOLE²⁾.**

Bien qu'en Indochine un certain nombre de cultures intensives se soient développées depuis quelques années (hévées, arbres cotonniers, cannes à sucre, etc.), la culture du riz est de beaucoup la plus importante, et nécessite pour les terrains de production un coefficient élevé d'irrigation à l'hectare.

1) « Le Courrier d'Haïphong », reproduit dans l'« Echo de Paris » du 1^{er} septembre 1922.

2) Note rédigée par l'Inspection générale des Travaux publics de l'Indochine.

En conséquence, les questions d'hydraulique agricole dans un pays où le régime des eaux fluviales et atmosphériques est très irrégulier, prennent une importance capitale, et les problèmes à résoudre sont multiples : hydraulique simple (irrigations par gravité), hydraulique fluviale (crues du Fleuve Rouge et du Mékong), hydraulique ondulatoire (propagation des marées dans les canaux de Cochinchine). Nous nous bornerons aux travaux hydrauliques du Tonkin, qui sont les plus importants. Ils concernent l'irrigation des terres et la défense contre les inondations du Fleuve Rouge, laquelle est d'une importance primordiale pour la prospérité du pays.

A. — Travaux de défense contre les inondations.

Le Fleuve Rouge et ses défluent sont endigués, de sorte que le niveau des crues dépasse de beaucoup celui des terrains de culture. C'est ainsi qu'à Hanoï le Fleuve Rouge atteint en 1917 la cote 11,64, alors que les rizières environnantes sont en moyenne à la cote 5,00. On imagine d'après cet exemple combien est redoutable le danger qui menace le Delta pendant plusieurs mois de chaque année.

La rupture d'une digue est toujours un désastre : elle cause la perte de la récolte sur pied, ruine les villages voisins dont les maisons de terre sont emportées comme des fétus de paille, et dont le bétail, et parfois même les habitants périssent dans les flots. En outre, les eaux qui se précipitent par la brèche ouverte entraînent des sables qui forment un cône de déjection s'étendant parfois très loin dans la campagne, rendant impropre à la culture une superficie considérable.

L'origine des digues du Fleuve Rouge remonte à sept siècles environ.

La question s'est souvent posée de la suppression des digues. La proposition était *a priori* séduisante. Dans l'esprit de quelques-uns, le Fleuve Rouge serait ainsi devenu un second Nil déposant chaque année sur les rizières son limon fertilisant. Les hauteurs de crues réparties sur toute l'étendue du pays seraient réduites à quelques décimètres, et l'amendement des terres par le limon déposé eût largement compensé l'impossibilité de la deuxième récolte.

Après une étude consciencieuse, au cours de laquelle les Annamites les plus éclairés furent consultés, il fut reconnu, en 1905, qu'il était absolument impossible de supprimer les digues. Il faut donc assurer leur efficacité aussi complète que possible et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer leur résistance aux efforts considérables de destruction du fleuve, efforts dont on se fera une idée si l'on sait que le débit du Fleuve Rouge peut atteindre jusqu'à 30.000 mètres cubes par seconde, et qu'à la crue de 1917, 40 milliards de mètres cubes d'eau ont déferlé par les brèches ouvertes dans les digues.

Ces ruptures de digues peuvent se produire soit par imbibition, soit par simple pression, soit par siphonnement.

Aussi une surveillance active des digues pendant la saison des hautes eaux doit-elle être exercée de façon permanente. Les indigènes contribuent activement à cette surveillance. Jour et nuit les villages maintiennent sur leurs digues des gardiens. A la moindre inquiétude, ils alertent les habitants qui, conscients de toute l'importance du désastre qui les menace, accourent sans retard pour prendre les mesures nécessaires.

On voit par ce qui précède l'importance vitale des travaux de défense contre les inondations.

Aussi cette question a-t-elle fait l'objet d'études de la part de tous les ingénieurs qui se sont succédés au Tonkin. On est arrivé maintenant à connaître suffisamment le régime du Fleuve Rouge pour savoir quels remèdes on peut porter à ce danger permanent, pour l'atténuer dans la mesure du possible par la consolidation des digues existantes (environ 2.000 kilomètres) et l'aménagement des défluent du Fleuve Rouge.

B. — Irrigations.

Exposées aux inondations du Fleuve Rouge pendant la saison des hautes eaux, les cultures demandent à être irriguées pendant la saison sèche.

Avant l'arrivée des Français dans le pays, les indigènes ne semblent pas avoir envisagé de mesures sérieuses propres à donner à leurs rizières l'eau qui leur fait défaut à la saison sèche. Ils n'avaient construit que des écluses rudimentaires établies dans de mauvaises conditions, sans aucune notion de la science hydraulique agricole. Leur effet était à peu près nul.

Le Delta produit en particulier deux récoltes de riz : celle dite du cinquième mois correspondant à la saison sèche, celle du dixième mois correspondant à la saison pluvieuse. C'est donc pour l'amélioration de la récolte du cinquième mois que les travaux d'irrigation proprement dits doivent être entrepris, deux procédés s'offrant pour amener l'eau aux terres, par gravité, ou par élévation mécanique.

a) IRRIGATIONS PAR GRAVITÉ. — Des essais ont d'abord été entrepris sur une superficie restreinte, dans la plaine de Kep, province de Bac-Giang.

Les eaux nécessaires à l'irrigation sont dérivées du Song-Thuong et retenues à Cau-Son par un barrage de 140 mètres de longueur comportant un déversoir de 70 mètres. Un canal de 8 kilomètres de longueur amène les eaux à l'origine du réseau de distribution. Dans l'intervalle un déversoir de 54 mètres de longueur permet de maintenir à un niveau sensiblement constant le plan d'eau à la prise d'origine de ce réseau.

Le réseau des canaux comprend :

- 1° Un canal principal de 33 kilomètres de longueur ;
- 2° 32 km 200 d'artères et sous-artères ;
- 3° Un réseau d'artéριοles atteignant un développement de 300 kilomètres environ.

Des barrages régulateurs et des déversoirs sur le canal principal, des vannages de prise à l'origine des artères, des sous-artères et des artéριοles, des siphons, des aqueducs, des buses, des descentes d'eau, des ponts en fer ou en maçonnerie, des passerelles en bois complètent le système qui fonctionne depuis 1914.

La superficie totale intéressée est de 7.500 hectares.

Les dépenses de construction s'élèvent à 675.599 piastres, soit 90 piastres par hectare irrigué et l'entretien revient à environ 1 piastre par an et par hectare irrigué.

Les travaux de la plaine de Kep, exécutés en 1906, ont montré ce que pouvait produire l'irrigation des terres tonkinoises : la valeur moyenne des terres irriguées a plus que triplé en passant de 60 piastres à 200 piastres l'hectare, et leurs propriétaires sont devenus les meilleurs clients des usines d'engrais phosphatés.

L'essai était donc concluant et l'on se mit à l'œuvre pour étudier et réaliser d'autres systèmes analogues, en premier lieu les travaux d'irrigation du Vinh-Yên intéressant une superficie de 17.000 hectares ; ils comportent un barrage de dérivation, un réseau de canaux de distribution et

tous les ouvrages de régularisation, de prise et de distribution nécessaires. Les travaux commencés en fin 1914 ont été mis en service en 1922.

L'inauguration des canaux d'irrigation du Vinh-Yên a eu lieu le 24 février 1923, au milieu d'une grande affluence et en présence de la mission parlementaire, alors en Indochine.

Ces travaux permettront de mettre en valeur une vaste superficie de rizières et de donner à la récolte une plus-value annuelle nette de 750.000 piastres (à 6 - 8 francs).

Le gouverneur général par intérim Baudouin a exposé à cette occasion, dans un important discours, toute la politique d'hydraulique agricole de l'Indochine. Après avoir rappelé qu'il a été procédé au renforcement des digues protégeant le pays contre les inondations si fréquentes autrefois, il a résumé les travaux en cours et indiqué ceux qui sont projetés pour le drainage des terres basses de Cochinchine et l'irrigation de l'Annam, du Tonkin, et, plus tard, de la plaine cambodgienne. Il a fait ressortir l'effort déjà fait sur le budget général pour assurer la réalisation de ce premier programme de travaux, qui comporte l'aménagement en dix ans de 2.600.000 hectares, moyennant une dépense de 50 millions de piastres. Une seconde tranche de travaux, portant sur les dix années suivantes, comportera une dépense de 80 millions de piastres et l'irrigation de 1.200.000 hectares.

L'irrigation par gravité n'étant pas toujours possible, le *pompage* doit être envisagé dans beaucoup de cas.

Des expériences ont été faites à Phu-Xa, immédiatement à l'amont de Hanoï, qui ont permis d'établir le coefficient d'arrosage et par suite d'estimer les dépenses à prévoir pour l'application de ce système d'irrigation.

Sont projetées les irrigations suivantes :

Kesat Nord	40.000 hectares.
Kesat Sud	80.000 —
Bac-Ninh Nord	45.000 —
Hadong Nord	31.000 —
Hadong Sud	21.000 —
Sontay.	14.000 —
Sontay Nord	10.000 —
Phu-To.	10.000 —

Total..... 251.000 hectares.

Les frais sont estimés à 11.475.000 piastres, soit 45 piastres par hectare.

Dans le pays d'Annam, on pourra irriguer, tant par gravité que par pompage, plus de 300.000 hectares, et au Cambodge environ 500.000, par l'établissement d'une usine électrique utilisant les chutes de Sambor et fournissant l'énergie nécessaire pour irriguer par pompage les terres avoisinant les rives du Mékong.

En Cochinchine, les travaux exécutés comportent la création et l'entretien de canaux à grande section, permettant le mouvement des eaux sous l'influence de la marée et des crues du Mékong, de manière à assurer au mieux la culture du riz sur les terres déjà cultivées, et sur celles qui sont ouvertes à la culture par les canaux neufs.

Ces canaux servent en même temps à la circulation normale des habitants et au transport des marchandises et produits du sol jusqu'aux divers marchés du pays et surtout, en ce qui concerne le riz, jusqu'aux usines et aux quais d'embarquement du port de Saïgon-Cholon.

Ces voies d'eau sont l'organe essentiel de la vie et du développement de la Cochinchine. Leur exécution se poursuit depuis près de vingt-cinq ans avec une régularité et un succès qui frappent fortement les Cochinchinois et tous ceux qui viennent en Cochinchine.

En 1920, les travaux ont été poursuivis avec une activité particulière, le cube extrait dans l'année atteignant 7.161.996 m³, pour une dépense de 1.296.104 \$.



Dragage des Canaux en Cochinchine.

L'utilité de ces travaux est mesurée par l'augmentation constante du riz d'exportation, qui est passé de 500.000 tonnes en 1898 à 1.020.000 tonnes en 1920, et à plus de 1.500.000 tonnes en 1921. En outre, les irrigations rendront possibles, dans des conditions profitables, la culture de la canne à sucre, du coton, du cocotier, etc...

*
**

LES FORÊTS INDOCHINOISES ¹⁾.

Il n'est pas possible de dire exactement quelles sont les surfaces couvertes par les forêts en Indochine. Les évaluations données il y a quelques années au Service Forestier, à titre d'indication sur les étendues boisées à soumettre à son action, fixaient ainsi qu'il suit ces surfaces dans chacun des pays de l'Union

¹⁾ Notice rédigée par la Direction des Services économiques de l'Indochine.

Tonkin.....	35.000 km ²	(surface totale du pays : 105.000 km ²)
Annam.	60.000 —	— : 150.000 —
Cambodge. . . .	40.000 —	— : 175.000 —
Cochinchine . .	18.000 —	— : 56.000 —
Laos.....	160.000 —	(très incertain) : 214.000 —

Si ces chiffres exprimaient la réalité, son taux de boisement classerait l'Indochine parmi les pays les plus boisés du globe ; les forêts occuperaient presque la moitié de la superficie totale. Mais il est bien loin d'en être ainsi.

Les renseignements qui suivent sur l'état actuel des forêts dans chacun des pays formant l'Union Indochinoise, proviennent de la documentation fournie par la mission d'inspection de l'agriculture (mission Chevalier 1917-1918 pour ce qui concerne le Tonkin) et les chefs des Services Forestiers locaux pour les autres pays.

Principales essences.

Le nombre des diverses essences constituant les peuplements des forêts indochinoises est si grand qu'il n'est même pas possible de se limiter à la nomenclature des essences dites « classées » dans chaque pays de l'Union, c'est-à-dire des essences reconnues les meilleures.

Pour l'ébénisterie de luxe, l'essence la plus représentée existant dans les forêts de l'Indochine entière est le *Go-ou Gù*, appartenant au genre *Sindora* (*Légumineuses Caesalpiniées*) ; ils fournissent un bois de luxe pour l'ébénisterie. Les plus beaux donnent un bois ayant, fraîchement abattu, une teinte jaune moiré qui se fonce de plus en plus, devient d'un brun rouge avec des reflets brillants ; le bois, vu sous certaines incidences, semble pénétré par la lumière sur quelques millimètres. Ce bois prend un très beau poli, mais devient à la longue de couleur de plus en plus foncée, parfois même noire, avec, toujours, des reflets moins sombres, d'un rouge brun. Très employé dans la menuiserie de luxe.

Très voisins comme qualité et employés aux mêmes usages, bois de luxe également, mais ne se trouvant pas au Tonkin, ni dans le Nord et Centre Annam, les *Cam-Liên*, au bois d'un rouge franc veiné de noir ; le *Cam-Xe*, un des bois les plus durs, quoique flexible ; le *Cam-Lai* et le *Trac* (tous deux du genre *Dalbergia*, *Légumineuses Papilionacées*) au bois le plus recherché, dont la couleur, rouge sombre en général, se nuance de noir, de violet.

Les meubles en *Trac*, en particulier les fauteuils (fauteuils chinois) atteignent actuellement des prix très élevés. Un autre arbre de la même famille (*Cassia siamea*) (du Sud-Annam), donne le bois de perdrix, d'un effet remarquable en ébénisterie, lorsqu'il est convenablement débité et poli.

Le *Lim* (*Erythrophlaeum Fordii*, *Légumineuses Caesalpiniées*), bois de fer, un des plus intéressants parmi les bois d'Indochine et qui d'ailleurs est connu en Europe, a presque disparu des forêts du Tonkin où il fut autrefois très abondant, et ne se trouve plus en grosses quantités que dans le Nord-Annam. Excellent bois de construction, de charpente, de menuiserie, d'une conservation on peut dire indéfinie, à condition de ne pas employer l'aubier.

C'est le *Lim* qui a fourni les superbes colonnes des palais royaux à Hué, d'un si grand effet. De même, sont en *Lim* les colonnes des grandes pagodes, des églises (l'église de Phat-Diêm, dans la province de Ninh-Binh, au Tonkin, est à ce point de vue remarquable) et, dans un ordre d'idées tout différent, toutes les traverses de chemin de fer de la ligne ferrée Hanoï-Benthuy (dans le Centre-Annam, ligne Tourane-Hué-Dongha, on emploie des traverses métalliques).

Le *Dang-Huong* (*Pterocarpus*, *Légumineuses Papilionacées*), dont il existe plusieurs espèces, à bois jaune, rouge, bois de senteur (dont le bois de rose, *Huê-Moc*, semble bien être une espèce ou variété) donne de belles planches pour lit de camp. Le *bois de rose*, très rare, ne se trouve que dans une partie du Centre-Annam (et au Laos) dans des régions d'accès tellement difficile qu'on ne peut en sortir, et à dos d'homme, que des pièces de très petites dimensions.

BOIS DE CONSTRUCTION. — Le *Xoay* (*Dialium cochinchinense*, des *Légumineuses Caesalpiniées*), au beau bois rouge brun, d'une dureté telle qu'il peut remplacer le gaïac.

Avec la famille des *Légumineuses*, celles des *Diptérocarpées* contribuent à fournir la grosse majorité des bois exploités en Indochine. De plus, les espèces de cette famille forment des peuplements où ils sont nettement prépondérants. Ce sont, en général, de forts beaux arbres à grands fûts droits bien élancés, arbres de futaie par excellence.

Tout d'abord le *Sao* (*Hopea odorata*), bois de construction de toute première qualité, représentant pour la Cochinchine et le Sud-Annam ce qu'est le Lim au Tonkin et Nord-Annam, très employé par l'arsenal de Saïgon, et par le Service des chemins de fer (traverses).

Le *Tau* (*Vatica tonkinensis*), un des *bois de fer*, n'existe qu'au Tonkin et dans le Nord-Annam, vaut le Lim, si même il ne lui est pas supérieur.

Le *Lou-Tau* (*Vatica Dyeri*), le meilleur de tous les bois essayés en Indochine pour la distillation de l'acétone et du méthylène.

Le *Kiên-Kiên*, dont le genre botanique n'est pas encore déterminé, cantonné surtout dans le Centre-Annam, où il sert à presque tous les usages : construction, charpente, menuiserie et ébénisterie courante.

Enfin, les *Dau* (genre *Dipterocarpus*) aux nombreuses espèces, dont certaines très utiles, car, en plus du bois de construction de bonne qualité moyenne, elles fournissent une oléorésine dite huile de bois, qui fait l'objet d'un très grand commerce.

Une mention spéciale doit être faite des *Bang-Lang* ; le *Bang-Lang* (genre *Lagerstroemia*, des *Lythriacées*, *Trabeck*, *Sralao* au Cambodge, *Sang-Le* dans le Nord-Annam) forme des peuplements presque purs ; les arbres atteignent des dimensions considérables, mais souvent se creusent à l'intérieur ; ce bois est remarquable surtout par sa flexibilité et pour cela très employé dans la confection des barques et avirons ; il se débite facilement en planches qui ne se fendent pas ; une variété, le *Bang-Lang moiré*, donne un fort beau bois d'ébénisterie, de couleur gris clair. Les loupes de *Bang-Lang* (assez rares), sont très appréciées pour la fabrication des meubles de luxe, en raison de la contexture du bois et de sa couleur très claire.

Le *Bang-Lang* fut employé pendant la guerre à la fabrication des hélices d'aéroplanes.

Comme essence fort intéressante et fréquente, on doit citer le *Goi* (*Amoora* ou *Aglœa gigantea*, des *Méliacées*), qui peut atteindre jusqu'à 40 mètres de haut.

Le bois de *Goi*, d'un assez beau rouge qui, à l'air, devient de plus en plus foncé, est flexible, de densité moyenne, se travaille facilement ; a été employé en grandes quantités pendant la guerre par la Direction de l'Artillerie à Hanoï, pour la fabrication de montures de fusil.

Le *Vap* (*Mesua ferrea*, *Guttifères*) devenu rare, autrefois très employé comme pieux, résiste bien sous l'eau.

La famille des *Cupulifères* est très abondamment représentée, mais surtout au Tonkin et en Annam, particulièrement par des arbres appartenant au genre *Quercus*, les *Gie*, dont le bois, de qualités variables suivant les espèces, est employé aux mêmes usages que le chêne en France.

Les *Conifères* sont représentés par les peuplements de *Pins du Tonkin* (12.000 hectares environ), ceux du Nord-Annam, mais surtout ceux du Lang-Bian et du Laos (Tranninh, Cammon) et enfin ceux du Cambodge, province de Kompong-Thom ; ce sont des pins à deux et à trois feuilles.

Dans les régions montagneuses du Centre-Annam on a trouvé le *pin de l'Himalaya*, pin à cinq feuilles, vers mille mètres d'altitude. A cette famille appartiennent les bois précieux du Tonkin : *Pemou* (*Fokienia Hodginsii*) et *Samou* (*Cunninghamia sinensis*) ; ils ne se rencontrent que sur les montagnes et donnent le bois de cercueil si recherché des Chinois ; on n'exploite d'ailleurs que les arbres abattus autrefois et laissés sur le sol de la forêt (anciens rays) ; la coupe des arbres sur pied est actuellement formellement interdite, de même que celle du *Hoan-Dan* ou *Santal du Tonkin* (*Dacrydium elatum*), remarquable par le polymorphisme de ses feuilles, essence assez rare, mais qu'on retrouve dans certaines montagnes d'Annam et même au Cambodge.

BAMBOUS. — Etant donnée leur importance, les bambous sont à classer parmi les essences constituant de véritables forêts. Le bambou offre même cette particularité d'être la seule essence formant des peuplements absolument purs sur de très grandes surfaces.

Les bambous existent en très grande abondance dans toute l'Indochine, où ils couvrent parfois des milliers d'hectares d'un seul tenant ou à peu près, comprenant une soixantaine d'espèces identifiées botaniquement et fournissant à tous les besoins des indigènes.

Une des plus grandes forêts de bambous est, en Cochinchine, la « Mer des Bambous », qui s'étend dans les provinces de Thudaumot et de Tayninh, des deux côtés de la rivière de Saïgon et va jusqu'au Cambodge.

Enumérer les divers emplois du bambou dans la vie de l'indigène reviendrait à énumérer tout ce qui lui est nécessaire pour vivre. Le bambou est utilisé depuis la confection des plus menus objets jusqu'à la construction des maisons, et même des immenses norias de sept à huit mètres de diamètre utilisées, parfois jusqu'à dix ou douze ensemble, pour enlever l'eau d'une rivière et la déverser dans les conduits et canaux d'irrigation.

Aucune manifestation de la vie indigène à laquelle le bambou ne participe pas ; vie matérielle : maisons, sièges, petits meubles, articles de ménage de toutes sortes, récipients, vannerie, sparterie, confection de nattes et stores ; vie intellectuelle, religieuse et artistique : manches de pinceaux, motifs de décoration, étuis, cadres, boîtes, coffrets finement sculptés, instruments de musique, depuis la flûte la plus simple, répandue partout, jusqu'au khène laotien aux nombreux tuyaux et réalisant une miniature d'orgue. Les pousses du bambou sont comestibles, et les graines valent celles des céréales cultivées (un Européen d'Annam, inspecteur de la Garde indigène, avait fabriqué, pendant la guerre, du pain bis avec de la farine de bambou).

Malgré son utilité, le bambou est souvent une plaie en forêt ; à la suite d'une coupe un peu claire, il devient envahissant et il est ensuite très difficile de le faire disparaître.

De même souvent, après le passage de l'incendie, le bambou s'installe et empêche ainsi la véritable forêt de s'emparer du sol ; certaines variétés

naines de bambous sont un véritable fléau, envahissant les forêts voisines où elles étouffent les rejets.

*
**

RÈGLEMENTATION FORESTIÈRE.

Le domaine forestier est divisé en domaine *réserve* et en domaine *protégé*.

Dans les réserves exploitables, les coupes annuelles sont cédées, soit par adjudication, soit par marché de gré à gré, soit enfin par contrat à long terme (intéressant de grandes surfaces) d'une durée maximum de 30 ans.

L'exploitation est soumise aux conditions d'un cahier des charges générales et aux clauses particulières spéciales de chaque marché, en particulier pour le prix de vente.

Les forêts protégées sont ouvertes à l'exploitation libre sous certaines conditions : paiement d'un « permis de coupe » et du prix de vente ou « redevance » ; interdiction d'abattre des arbres n'ayant pas atteint un diamètre déterminé fixé pour chaque essence ou chaque catégorie d'essences ; couper les arbres au ras de terre, ne pas exploiter comme bois de feu les arbres d'essences classées.

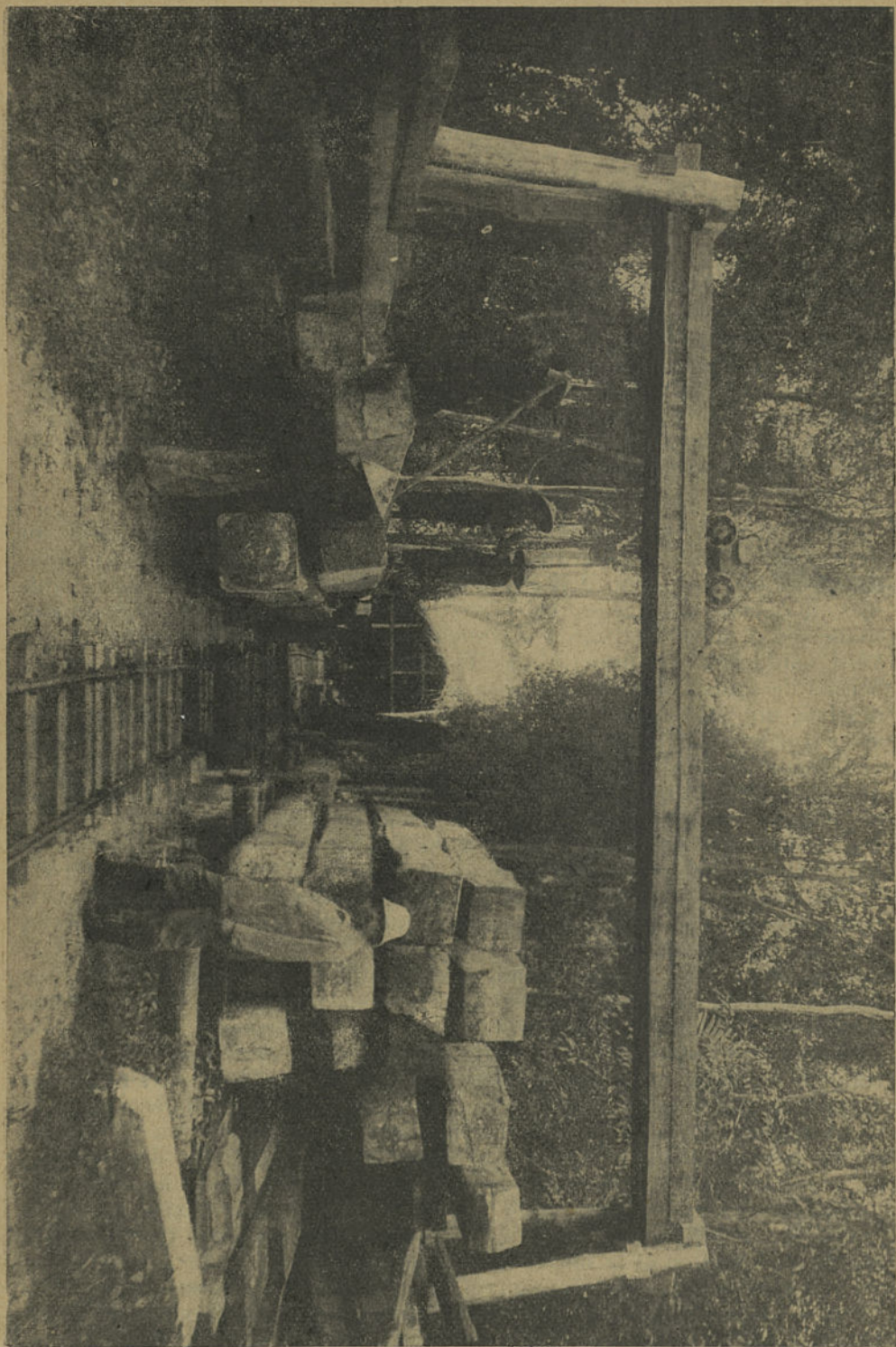
L'Exploitation forestière au Tonkin.

Entièrement entre les mains des indigènes, l'exploitation des forêts du Tonkin est effectuée sans ordre ni méthode, suivant des procédés d'une routine séculaire. Exception doit être faite, cependant, pour les coupes organisées en réserve, aménagées, balivées et visitées par des gardes européens et indigènes et dont le nombre augmente rapidement chaque année. Après s'être conformés aux prescriptions des règlements forestiers en prenant les permis de coupes obligatoires, les marchands vont où ils veulent, achètent des bois qui sont déjà coupés par des indigènes auxquels ils ont consenti des avances, construisent leurs radeaux et descendent ensuite dans le Delta. Là, ils sont soumis, en certains points, à la vérification d'un agent forestier qui dénombre les billes de bois, les cube, les marque du marteau de l'État et les laisse ensuite circuler, après paiement des redevances.

Le principal poste de vérification du Tonkin est Viétri, là où la Rivière Claire (à gauche) et la Rivière Noire (à droite) se jettent dans le Fleuve Rouge. C'est par excellence le poste clef, où stationnent les radeaux, comprenant jusqu'à mille billes, radeaux d'une largeur de 15 à 20 mètres et dont la longueur atteint 60 mètres et au delà.

En 1901, une réglementation spéciale autorisa la cession de lots de forêts pour dix ans, moyennant une redevance territoriale, à toute personne solvable qui s'engagerait à exploiter suivant les règles sylvicoles et sous la surveillance d'agents forestiers. Cette réglementation ne donna pas tous les résultats qu'on attendait car, là encore, les Européens bénéficiaires ne purent agir par eux-mêmes et s'adressèrent à des intermédiaires indigènes chargés de la surveillance sur place et du recrutement des bûcherons. Les Européens se contentèrent d'être des bailleurs de fonds, versant des avances, qu'ils se faisaient rembourser en bois. Malgré les difficultés et les aléas, une Compagnie forestière qui compte aujourd'hui vingt ans d'existence, a pu réaliser des bénéfices réguliers, en même temps que le Service forestier assurait la régénération et la sauvegarde de la forêt.

Le système du début, consentant des cessions pour dix ans, a été transformé (1914) en vente par adjudication pour une durée de vingt ans. Une nouvelle entreprise française a pris naissance sous ce nouveau régime.



Une Exploitation forestière en Annam.

Le Tonkin est loin de suffire à sa propre consommation en bois et fait appel au Nord-Annam pour presque toutes ses fournitures de Lim, de Gu et pour une grande partie des bois d'autres essences. Aussi n'est-il pas question d'exportation de bois du Tonkin ; il faut d'abord régénérer ses forêts et les rendre capables de suffire aux besoins des industries locales dont certaines consomment de très grosses quantités de bois : par exemple les exploitations minières, qui trouvent maintenant quelques difficultés à s'approvisionner en poteaux ; la cimenterie de Haïphong, qui consomme environ cinquante mille mètres cubes de bois par an pour la confection des barriques de ciment : il y a là un sérieux débouché pour les bois non classés. La situation est devenue sérieuse au point que les industriels songent à effectuer eux-mêmes des plantations ; la cimenterie de Haïphong a même déjà commencé sur un vaste périmètre.

En Annam.

Sud-Annam. — Dans le Sud-Annam, on exploite surtout, comme bois d'œuvre, les grosses pièces de bois de construction et d'ébénisterie (Sao, Dâu, Bang-Lang, Sang-Da), qui trouvent un débouché toujours facile à Saïgon et à Cholon ; de plus, une partie de ces bois est expédiée en Chine par les ports de Saïgon, de Bangoï et d'autres ports de la côte (Lagi), où les jonques chinoises viennent s'approvisionner à la saison favorable.

Dans ces régions du Sud-Annam, il est possible d'exploiter de grosses pièces ; le terrain est parfois accidenté, mais jamais à un point tel qu'il rende la sortie de ces grosses pièces impossible ; il n'est pas rare de voir, par exemple, huit à dix et jusqu'à seize paire de buffles attelés à une pièce de Sao de plusieurs mètres cubes, pour la traîner du lieu d'exploitation à la gare la plus proche. Mais la présence du chemin de fer, qui transporte les bois en quelques heures à Saïgon, et en tous temps, est un avantage immense ; les tarifs de transport sont élevés, mais on ne craint pas ce qui arrive souvent dans le Centre et le Nord, où les bois ne peuvent sortir que flottés, où tantôt c'est la sécheresse qui met les cours d'eau à sec et empêche le transport, tantôt c'est l'inondation qui met obstacle au transport des bois ou qui emporte des stocks en dépôt sur les bériges.

Ces exploitations conduisent rapidement à l'épuisement des forêts en bonnes essences. La chute des arbres crée des trouées souvent très grandes, augmentées par le bris des arbres que casse en tombant l'arbre exploité ; aucun recépage ne suit la coupe ; les mauvaises essences, à croissance rapide, envahissent les trouées au détriment des bonnes.

L'exploitation enlève beaucoup plus de bois en un an qu'il ne s'en constitue. Si l'on y ajoute ce que détruisent les incendies et les rays, on comprendra que le tableau de la situation n'est pas poussé au noir.

Dans le Centre-Annam et dans le Nord-Annam : la situation n'est pas meilleure ; le gaspillage de bois y est encore plus grand par suite des difficultés de vidange et de transport.

Ces difficultés font que les bûcherons, en général, ne coupent pas les très gros arbres, qui dépérissent sur pied et c'est l'arbre adulte que l'on enlève et qui disparaît le plus vite.

En Cochinchine.

Dans les régions de plaine ou en terrain très peu accidenté, l'exploitation et la vidange sont assez faciles : par exemple dans l'Ouest, sillonné de canaux ; dans l'Est, en général, les pièces en grume sont tirées par des

buffles et arrivent ainsi soit aux gares du chemin de fer, soit aux dépôts, près des fleuves, où on les met en radeaux. Ce trainage par buffles est onéreux et n'est pas toujours possible. Les voies fluviales sont souvent coupées de rapides : en particulier, les rapides de Trian sur le Donai qui, pendant longtemps, ont fait obstacle au transport et par cela même à l'exploitation des immenses forêts en amont, particulièrement riches en Saos de fortes dimensions ; depuis une dizaine d'années, une voie ferrée (propriété d'une Société privée) vient en amont de ces chutes et ainsi cette région a été ouverte à l'exploitation. Cette Société a monté en Cochinchine, il y a un peu plus de dix ans, une scierie mécanique très importante, ainsi qu'une usine de distillation du bois.

Mais, par contre, toutes les forêts où l'exploitation n'offrait pas de grandes difficultés ont été exploitées à outrance : aussi la Cochinchine (comme le Tonkin) ne suffit pas à sa consommation et doit se ravitailler au Cambodge et en Annam.

Au Cambodge.

Au Cambodge, le commerce des bois d'œuvre est accaparé par les Malais, quelques Chinois et rares Annamites et Cambodgiens. Trois Européens exploitent également des bois d'œuvre.

Le commerce de bois de feu est entre les mains des Chinois et des Annamites, tandis que les Chinois sont les seuls maîtres du marché des sous-produits.

Plusieurs scieries mécaniques sont installées au Cambodge, disposant d'un outillage perfectionné à grand rendement.

Les huit dixièmes des bois d'œuvre sont vendus sur place à des acheteurs venant de Cochinchine. Les prix suivent les fluctuations de l'offre et de la demande.

Jusqu'à ce jour, les bois et autres produits forestiers du Cambodge n'ont fait l'objet d'aucun mouvement commercial important avec l'Europe.

Les propriétaires de scieries mécaniques ont tenté, antérieurement à 1914, d'exporter en France des bois de luxe et des bois ordinaires. Mais leurs envois furent si peu importants qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte. Toutefois, ces industriels étudient sérieusement la question depuis plusieurs années et feront des expéditions importantes dès que le taux du fret le permettra.

Au Laos.

A part les bois nécessaires à la consommation du pays, le Laos n'exploite guère que du Teck et en petites quantités, transporté par voie fluviale jusqu'à Saïgon. Il se fait une très grosse exploitation de *Lui* (*Palmiers Rhapsis*), transportés également sur Saïgon ; de cardamome, de sticklac et de benjoin exportés au Tonkin.

*
**

CONCLUSIONS.

La situation des forêts dans les différents pays de l'Union Indochinoise, telle qu'elle vient d'être exposée, n'apparaît pas très brillante.

Et pourtant on peut dès maintenant envisager l'avenir en toute confiance et sécurité. Tout d'abord la création des réserves forestières a déjà soustrait aux dévastations près de deux millions d'hectares ; les surfaces réservées de 1901 à 1915 inclus forment un total de 752.349 hectares. De 1916 à 1921, elles font un total de 1.063.216 hectares, qui sera porté, dans

le courant de l'année 1922, à près de 2.500.000 hectares, soit la moitié de la surface indiquée comme suffisante aux besoins de la colonie.

Certaines de ces forêts réservées, exploitées méthodiquement, donnent un rendement soutenu qui permet de conclure des marchés pour fournitures importantes ; aussi plusieurs d'entre elles ont-elles déjà fait l'objet de contrats à long terme.

Peu nombreux encore ces dernières années, les contrats de ce genre sont à présent demandés par les capitalistes de la métropole, ayant en vue non seulement l'exploitation et le commerce du bois, mais aussi le travail des bois sur place, l'utilisation des sous-produits, la fabrication de la pâte à papier (bambou).

Les peuplements de pins : Tonkin, Annam (province de Dong-Hoï), Cambodge, sont en exploitation par le gemmage ; et il se peut que les voies d'accès au Lang-Bian, actuellement à l'étude, permettent bientôt une exploitation commerciale des immenses peuplements de pins (pins à deux et trois feuilles) qui couvrent cette région.

Depuis de nombreuses années, une entreprise industrielle a monté en Cochinchine une usine de distillation du bois, utilisant surtout le « Lau-Tau », une *Diptérocarpée* qui donne de très bons résultats, pour la production d'acétate de chaux.

La question la plus difficile à résoudre, celle de la sortie des bois d'œuvre de la forêt et du transport jusqu'aux gares ou aux voies fluviales, est actuellement sur le point de recevoir une solution pratique par l'emploi des tracteurs à chenilles.

Un essai fut entrepris par un autre exploitant avec un tracteur à quatre roues motrices, à moteur très surélevé et muni d'un dispositif tel que les quatre roues restent toujours en contact avec le sol.

Dans ces conditions, avec une dépense qui n'atteint pas quinze piastres par jour, on fait le travail de deux et même de trois attelages de quinze à vingt paires de buffles chacun, en pleine forêt, à la vitesse de 4 kilomètres à l'heure. En employant un triqueballe, on peut débarder deux ou trois pièces de bois en terrain plat et faire des étapes de 30 kilomètres par jour.

Ainsi, les possibilités d'utiliser au mieux les richesses forestières de la colonie se trouvent accrues dans des proportions énormes.

Il y a place pour de grosses installations forestières industrielles : il en existe, et de florissantes ; un assez grand nombre de scieries mécaniques sont en activité dans chaque pays. Un certain nombre de sociétés forestières sont en formation. Mais on ne saurait trop recommander à ceux qui voudraient venir s'installer en Indochine pour y faire l'exploitation et le commerce des bois de se documenter sur place même.

Les reconnaissances en avion, avec prise de vues photographiques, rendraient de très grands services dans l'étude des projets de réserve. Ces reconnaissances fixeraient les idées sur la surface, la situation, les vides et claires, la densité des peuplements particuliers, emplacements et surfaces de forêts de bambous, etc., et suppléeraient au manque actuel de personnel pour faire les délimitations.

Plusieurs réserves forestières ne sont pas levées faute de personnel ; les reconnaissances en avion et les photos permettraient une première division en séries, tout au moins de mettre à part ce qui est en vides, ce qui a été exploité à outrance, signaleraient les surfaces sur lesquelles la forêt existe réellement.

L'Administration serait vite à même de renseigner, et sans erreur, les capitalistes prêts à engager de fortes sommes dans des sociétés forestières. Celles-ci trouvent tous les ouvrages et brochures sur les produits forestiers de l'Indochine à l'Agence Economique de l'Indochine à Paris, 20, rue La Boétie.

Les récentes demandes de contrats à long terme émanant de capitalistes français et résidant en France, sont pour l'Indochine une excellente chose ; l'avenir est aux grosses exploitations avec outillage moderne, grâce à l'emploi des tracteurs automobiles et grâce aux facilités de transport qui iront augmentant sans cesse. On arrivera ainsi à installer les industries sinon en forêt même, du moins pas très loin, de sorte que (sauf dans le cas de commerce de bois d'œuvre), au lieu d'avoir à transporter des pièces lourdes, encombrantes, laissant, après débit et façonnage, un certain déchet, on transportera des produits déjà façonnés, valant davantage sous un moindre volume et avec un poids réduit ; enfin, on utilisera ainsi non seulement tout le volume des fûts, mais aussi les branches, dont certaines (branches de Lim) sont capables de donner du bois d'œuvre.

*
* *

MINES DU TONKIN.

I. — Combustibles.

PRODUCTION ET EXPORTATION. — Les charbonnages du Tonkin constituent la principale richesse minière de la Colonie.

CHARBON ANTHRACITEUX. — Le principal bassin houiller, d'âge rhétien (secondaire), dont l'exploitation fut commencée dès 1884, est le bassin de charbon maigre de la baie d'Along et du Dong-Trieu, qui se développe en arc de cercle sur une longueur de 180 kilomètres depuis les approches de Moncay à l'Est, jusqu'à Sept Pagodes à l'Ouest.

SA QUALITÉ. — Le charbon extrait a la composition moyenne ci-après, qui le classe dans la catégorie des houilles maigres anthraciteuses :

Matières volatiles	8 à 12 %
Cendres.	2,5 à 7 %
Carbone fixe	87 à 88 %
Soufre.	moins de 1 %
Pouvoir calorifique	7.000 à 8.400 calories.

C'est un excellent combustible qui brûle sans fumée et ne produit pas de mâchefer ; grâce à l'emploi du tirage forcé (tirage Howden, par exemple, à bord des bateaux), il peut être employé seul pour la chauffe des chaudières, même à l'état de tout venant ou, à la rigueur, de menu. Par mélange avec de la houille grasse, on obtient un bon charbon à vapeur qui peut être brûlé par les locomotives et par tous les navires ; avant la découverte du charbon gras au Tonkin, on utilisait à cette fin le charbon japonais, mais les grandes Compagnies de navigation commencent aujourd'hui à s'approvisionner à Haïphong d'un mélange de charbon maigre de Hongay (60 %) et de charbon gras tonkinois (40 %).

SITUATION DES MINES. — Les mines du bassin de la baie d'Along ont une situation privilégiée : leurs principaux sièges d'exploitations sont à ciel ouvert, et à proximité des ports naturels en eau profonde accessibles aux navires de 4.000 à 6.000 tonnes (Hongay, Port Courbet, Port Wallut).

Les produits de la région du Dong Trieu peuvent être facilement dirigés sur Haïphong par chalands de 100 tonnes qui remontent les voies fluviales jusqu'àuprès des principales mines situées non loin du Song-Da-Bach (prix du transport : 0 \$ 80 par tonne en moyenne).

CHARBON GRAS OU DEMI-GRAS. — On a récemment découvert au Tonkin deux gisements de charbon gras ou demi-gras également d'âge rhétien qui, sans présenter, à beaucoup près, la même richesse que le bassin anthraciteux, et sans être aussi bien placés, offrent néanmoins un grand intérêt pour la Colonie, auparavant tributaire du Japon pour cette catégorie de combustibles.

COMMERCE DU CHARBON. — Les charbons tonkinois trouvent de nombreux débouchés.

La Société des charbonnages du Tonkin étant la productrice de beaucoup la plus importante, on aura une idée des principaux débouchés extérieurs par la statistique des sorties de charbon du port de Hongay pour l'année 1921.

Pavillon	Nombre de Navires	Jauge nette	Sorties en tonnes
Japonais	113	161.535	364.498
Anglais	58	91.839	152.473
Chinois	4	4.147	5.694
Français	3	3.763	6.300
Américain	2	3.230	5.709
Russe	1	1.492	2.600
Totaux	181	266.006	537.274

DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION. — Tous les exploitants font en ce moment de gros efforts pour développer leur production.

La *Société de Hongay* se propose d'investir un capital de 26 millions de francs dans ses travaux neufs.

La *Société des Anthracites du Tonkin* qui, constituée récemment, a acquis les charbonnages de Maokhé et de Trang-Bach dans le Dong-Trieu, s'outille en vue d'une exploitation rationnelle de ces beaux gisements.

La *Société des Charbonnages du Dong-Trieu* cherche à faciliter l'évacuation de ses produits en prolongeant son chemin de fer minier jusqu'au Song Da-Bach, où serait aménagé un port en rivière.

La production des charbons gras et mi-gras est aussi en progression, mais est encore loin de pouvoir répondre aux besoins de l'industrie locale : le bassin de Phan-Mé (20.000 tonnes en 1920 et 32.000 tonnes en 1921), ne pourra être mis sérieusement en valeur qu'après l'achèvement du canal reliant la région minière de Thai-Nguyèn au réseau fluvial navigable du Tonkin, près de Phu-Lang-Thuong, canal dont le creusement doit être commencé en 1922.

En ce moment, la situation commerciale des mines de combustible est très bonne et la production ne peut souvent pas satisfaire la demande. Moins bonne est la situation des mines métallurgiques, résultat des conditions anormales d'après-guerre.

II. — Mines de Zinc.

Les minerais de zin, qui constituent actuellement, après la houille, la richesse la plus importante du sous-sol indochinois, se rencontrent principalement dans le vaste massif calcaire d'âge primaire compris entre la Rivière Claire, le Fleuve Rouge, et la voie ferrée de Hanoï à Langson.

Dans les zones superficielles où l'on travaille aujourd'hui, ce sont surtout des calamines, ou minerais oxydés (carbonate et silicate de zinc) passant généralement en profondeur à des blends (sulfure de zinc), d'allure plus nettement filonienne, déjà exploitées dans certaines mines anciennes comme celle de Lang-Hit.

Nombre de ces gisements étaient connus des Chinois, qui délaissaient le plus souvent les calamines pour chercher l'argent, associé au plomb, mais en retiraient aussi parfois le zinc destiné à la fabrication des sapèques.

A partir de 1905, lorsque les explorations minières purent s'effectuer facilement dans tout le pays, on vit se succéder les découvertes des mines de Trang-Da (1905), de Lang-Hit (1906), de Thanh-Moi (1907), de Chodien (1908) et de Yen-Linh (1909), pour ne citer que les principales.

La région minière dite de Chodien est située au Nord du hameau de Ban-Thi, à 20 kilomètres à vol d'oiseau à l'Est du Song-Gam, affluent de gauche de la Rivière Claire, dans laquelle il se jette. Le minerai est évacué par le Song-Gam, dans des sampans de huit à quinze tonnes suivant la saison, et transbordé à Tuyen-Quang dans des chalands remorqués de 50 à 100 tonnes.

Mais, pour relier le port de Na-Don à la région minière, il a fallu construire en région accidentée un chemin de fer de 32 kilomètres de développement (voie de 0 m. 60). La gare terminus est à Ban-Thi.

L'établissement d'ouvrages de cette importance pour une mine calaminaire est rare, mais est justifié par la richesse du gisement de Chodien, constitué par de puissants amas dans les calcaires.

Le minerai, débourbé, s'il y a lieu, dans un petit atelier, est calciné à Banthi ; le gros est passé aux fours à cuve (5 fours donnant chacun 18 tonnes de calciné par jour) et, s'il est menu, au four à réverbère (6 fours de 3 t. 5 chacun).

III. — Mines d'Étain et de Tungstène.

a) SITUATION DU BASSIN MINIER. — MOYENS D'ÉVACUATION. — Les mines d'étain et de tungstène du Tonkin sont situées dans le massif granitique du Pia-Ouac, à 10 kilomètres environ à l'Ouest de Nguyễn-Binh et à 56 kilomètres de Cao-Bang. On y accède, du delta, par la voie ferrée jusqu'à Na-Cham (180 kilom.), par route carrossable de Na-Cham à Nguyễn-Binh, via Cao-Bang (153 kilom.), et par un sentier muletier de Nguyễn-Binh à Tinh-Tuc (12 kilom.) et au delà.

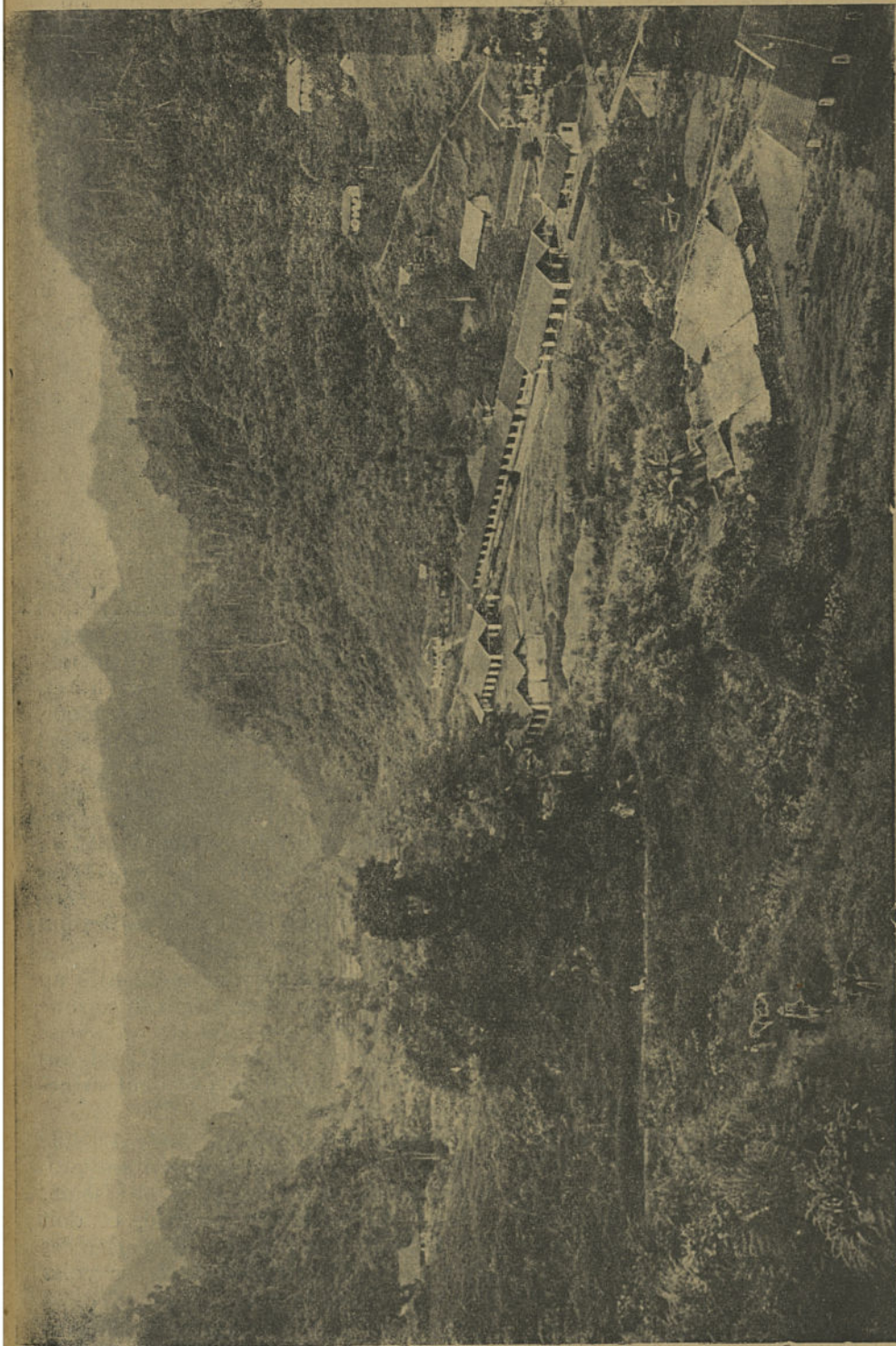
Les minerais suivent en sens inverse la même voie ; les frais de transport jusqu'au port d'embarquement d'Haiphong atteignent de 50 à 60 \$ par tonne, suivant les mines.

IV. — Gisements divers.

Nous donnons ci-après quelques indications sur les principaux gisements qui ont été l'objet de travaux de recherches.

PLOMB ARGENTIFÈRE : NGAN-SON. — La plupart des mines de zinc renferment des minerais de plomb plus ou moins argentifère. En dehors de ces gisements, le plomb a été signalé, le plus souvent associé à la blende et à la pyrite de fer, dans une quarantaine de gisements au moins, au voisinage de la plupart desquels on retrouve des amas de scories d'importance variable.

CUIVRE. — On a signalé des gisements de cuivre constitués par des veines ou lentilles minéralisées en malachite, azurite et phillipsite, notam-



Mines de Zinc de Chodien. — La Gare de Ban-Thi.

ment sur les bords de la Rivière Noire : le gîte de Van-Sai a donné lieu à une tentative d'exploitation.

FER. — Le fer est abondant au Tonkin, mais n'a été l'objet que de petites exploitations généralement indigènes, insuffisamment développées pour permettre de juger de l'importance des gisements.

Des travaux de reconnaissance ont, toutefois, été entrepris dans les environs immédiats de Thai-Nguyễn (Molinhام, Monaluong, Cuvan, etc.), où paraissent se rencontrer des amas de puissants minerais (hématite et magnétite), très riches et d'une grande pureté, qui, en raison de leur situation, méritent de retenir l'attention des métallurgistes français.

La création d'une industrie sidérurgique rencontrerait, en effet, au Tonkin, à première vue, des conditions qui paraissent extrêmement favorables en Extrême-Orient.

Il est clair qu'une telle tentative ne peut réussir que si elle est faite à une échelle assez grande pour obtenir un bon rendement économique du haut-fourneau, et si elle est menée avec toute la compétence technique désirable.

Le moment semble venu d'entreprendre l'étude sérieuse de la question.

Le creusement, qui a été commencé en 1922, d'un canal bordant la lisière Nord du delta et établissant une communication entre le Song-Cau et le Song-Thuong, permettra aux chalands de 250 tonnes de remonter jusqu'à Thai-Nguyễn et reliera ainsi par un mode de transport fort économique cette localité au port de Haïphong, au bassin anthracifère du Dong-Trieu et de la baie d'Along, et à l'important gisement de terres réfractaires de Trang-Bach. Ce canal passera d'ailleurs à proximité des gisements de fer, mentionnés plus haut, qui se trouvent pour la plupart à l'Est de Thai-Nguyễn ; et, d'autre part, un chemin de fer minier de 10 à 15 kilom. suffira à y amener, de Thai-Nguyễn, le charbon à coke du bassin de Phan-Mé, Lang-Cam, dont l'extension sur plusieurs kilomètres de longueur a été démontrée par de récentes recherches, et dont le développement n'est subordonné qu'à l'aménagement des moyens d'évacuation et à l'investissement des capitaux nécessaires pour la préparation de toute exploitation souterraine sérieuse. Si l'on ajoute que la région de Thai-Nguyễn, aussi bien que celle du Dong-Trieu ou de la baie d'Along, abonde en rochers calcaires, l'on sera fondé à conclure que les circonstances locales se prêtent admirablement à la réalisation technique d'une usine sidérurgique.

En fait, les conditions qui s'offrent à la fabrication sont meilleures au Tonkin que dans les pays d'Extrême-Orient à industrie européenne, comme le Japon, qui n'a que peu de minerai de fer et doit recourir à d'onéreuses importations (689.000 tonnes en 1920) ou comme les Indes néerlandaises qui possèdent, à Célèbes, des gisements considérables d'un excellent minerai de fer, mais n'ont que de mauvais combustibles.

Le problème commercial est plus délicat. L'Indochine, malgré l'aide très sérieuse que pourrait donner à une aciérie débutante l'exécution prochaine du nouveau programme de chemins de fer, ne peut, à elle seule, absorber toute la production d'une usine d'importance normale, et doit chercher des débouchés au dehors. Mais c'est un lieu commun de parler des possibilités qu'offre à cet égard la Chine, cet immense pays où les voies ferrées sont encore si rares, malgré l'abondance de la population.

D'autre part, des émissaires du Japon sont venus à Hanoï nous demander d'exploiter nos mines de fer de l'Indochine française. Aujourd'hui, le

Japon va s'approvisionner dans les Indes anglaises, où la « Tata Iron and Steel Co » se serait engagée à lui fournir 100.000 tonnes de fonte par an pendant plusieurs années (*Génie Civil*, 3 décembre 1921). La possibilité de se réserver de tels débouchés assurés pour sa fonte peut faciliter grandement les débuts d'une usine à fer.

Aussi, notre puissante sidérurgie française songe légitimement à se faire une place de première importance sur le marché d'Extrême-Orient.

*
**

MINES DE L'ANNAM.

I. — Mines et Gisements de Combustibles.

Le charbon se rencontre en Annam dans les mêmes formations géologiques qu'au Tonkin : on y connaît de la houille maigre, anthraciteuse, d'âge secondaire, et des charbons ligniteux d'âge tertiaire.

Au Sud-Est de Tourane s'étend un vaste bassin houiller, exploité à Nong-Son, mais débordant singulièrement en tous sens les limites de la concession de ce nom.

II. — Mines et Gisements métalliques.

OR. — MINE DE BONG-MIËU. — L'Annam possède, à Bong-Miêu, la seule mine d'or qui ait été l'objet d'une exploitation européenne importante en Indochine. Cette mine, qu'entourent des gisements de nature analogue, se trouve au milieu des montagnes dans la province de Quang-Nam, à 100 kilomètres environ au Sud-Sud-Est de Tourane.

*
**

L'INDUSTRIE AU TONKIN.

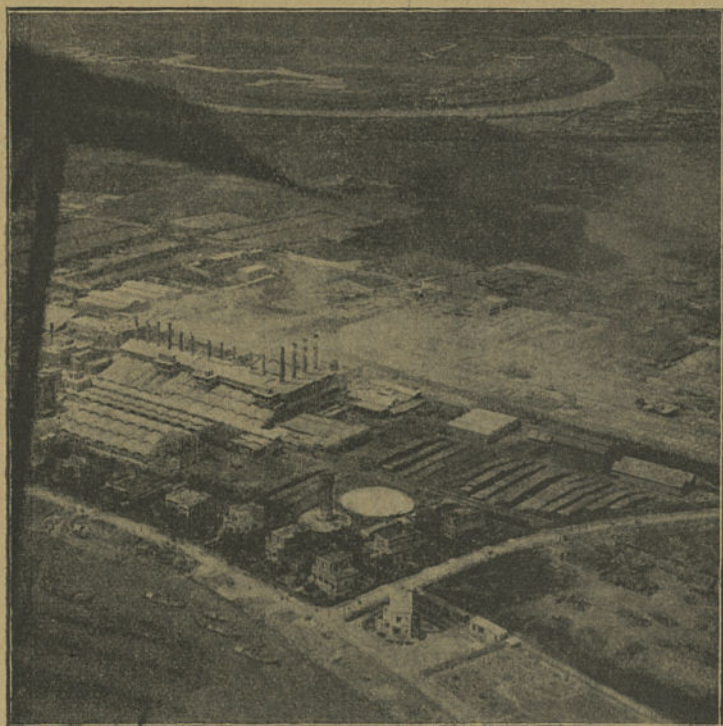
Le pays de l'Union où l'on peut prévoir le plus beau développement d'une industrie cependant déjà puissante et variée, est manifestement le Tonkin ; l'abondance et la robustesse relative de la main-d'œuvre, la richesse du sous-sol, en minerais et surtout en houille, y créent des conditions particulièrement favorables. A signaler que non seulement les grèves proprement dites, mais encore les conflits de caractère collectif avec les ouvriers y sont jusqu'à présent à peu près inconnus.

Les principaux centres industriels du Tonkin. — Au Tonkin, les facilités d'approvisionnement en matières premières et le recrutement de main-d'œuvre ont amené le groupement des usines dans quelques centres, dont les principaux sont *Haïphong*, *Hanoi*, *Nam-Dinh* et *Dapcau*.

A. — Haïphong.

La ville de Haïphong, par les voies de communication maritimes et fluviales qui la desservent, par sa proximité des riches bassins houillers de Hongay et du Dong-Trieu, est celle qui a vu se grouper les plus importantes industries.

C'est à Haïphong qu'on trouve la belle cimenterie, connue dans tout l'Extrême-Orient, qui, créée par la *Société des Ciments Portland Artificiels de l'Indochine* (société anonyme fondée en 1899, au capital de 2 millions de francs), occupe actuellement plus de 30 Européens et plus de 3.000 ouvriers, tous Annamites ; la production de cette usine, dont la qualité est celle des meilleures marques européennes, atteint 150.000 tonnes par an et sera prochainement doublée par l'adjonction d'un turbo-alternateur de 3.000 HP et par la construction, en prolongement de l'usine actuelle, d'une nouvelle usine équipée selon les derniers perfectionnements apportés à l'industrie du ciment.



Haïphong. — La Cimenterie (vue prise en avion).

A l'autre extrémité de la ville, vient d'être achevée la construction de la puissante usine de la *Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient* (capital : 11.250.000 francs porté, par une récente émission, à 20 millions de francs) ; avec des moyens encore inconnus en Indochine, disposant de la force produite par une centrale électrique de 2.000 kilowatts, l'usine fabrique dès maintenant de la soude caustique, du chlorure de chaux à haute teneur, de l'extrait d'eau de Javel, de la chaux blutée ; elle prévoit pour un avenir rapproché la fabrication de l'hydrogène gazeux, des acides carbonique liquide, chlorhydrique, sulfurique, du carbure de calcium ; elle compte ensuite aborder le problème des engrais chimiques. Le succès de cette entreprise fera honneur à la colonisation française et favorisera grandement l'établissement de nouvelles industries et le développement d'industries existantes qui ont été parfois gênées par des difficultés d'approvisionnement en produits chimiques.

Haïphong possède des ateliers de constructions mécaniques bien outillés, dont les deux plus importants sont ceux de la *Société de Constructions Mécaniques* et les *Ateliers Maritimes*. Les premiers occupent de 350 à 400 ouvriers, fournissent des chaudières marines, des machines à vapeur, dont une à triple expansion de 550 HP, tout un outillage agricole et de mine, des machines-outils ; ils se livrent à la construction de chaloupes, remorqueurs, chalands en bois et en acier ; leur champ d'action s'étend de plus en plus.

Les *Ateliers Maritimes*, qui ont récemment considérablement agrandi leurs installations et occupent plus de 1.200 indigènes, se livrent à des constructions maritimes de toutes sortes et peuvent entreprendre les tra-

vaux les plus variés : construction de ponts métalliques, de réservoirs, etc... Ils ont entrepris la construction du grand barrage de Bai-Thuong (fonçage à l'air comprimé) qui, dans le Nord-Annam, permettra l'irrigation de 70.000 hectares de rizières.

Nous trouvons encore dans le même centre : la *Société des Phosphates du Tonkin*, au capital de 100.000 piastres, qui étend peu à peu ses opérations de première utilité pour l'agriculture de ce pays et a atteint, une production annuelle de 10.000 tonnes, une fabrique de briquettes et d'agglomérés en construction, une tuilerie et briqueterie mécanique moderne ; une verrerie dont le succès s'affirme de jour en jour ; une filature de coton qui emploie près de 900 Annamites et a su adapter sa fabrication aux besoins des indigènes, qui apprécient de plus en plus ses produits ; plusieurs rizeries, dont l'une, construite par la *Société des Rizeries Indochinoises* (au capital de 4 millions de francs), dispose de 250 HP et utilise plus de 300 ouvriers, avec un outillage complet et moderne permettant d'obtenir des riz de choix et une capacité de production de près de 200 tonnes de riz de première qualité par vingt-quatre heures ; une huilerie-savonnerie fondée par le groupe des rizeries indochinoises et qui, équipée pour produire journellement 20 tonnes d'huile et 10 tonnes de savon, traite les huiles de coco, d'arachide, de coton et de ricin, distille les gemmes de pins pour obtenir l'essence de térébenthine et la colophane et possède encore d'autres ateliers annexes ; une petite fabrique de peinture, utilisant l'huile de bancoulier, huile siccatrice de toute première qualité.



Haiphong. — L'Usine de Produits chimiques (vue prise en avion).

En résumé, Haïphong fait déjà figure de grande ville industrielle, avec des formes d'activité très variées et est appelée à conquérir à ce point de vue l'une des toutes premières places en Extrême-Orient.

B. — Hanoï.

C'est à Hanoï que la *Société Française des Distilleries de l'Indochine*, dont nous avons déjà parlé, a son siège administratif. Fondée en 1901 et faisant suite aux anciens établissements A. R. Fontaine et Cie, elle possède trois distilleries au Tonkin et une en Cochinchine. Les trois usines du Tonkin peuvent traiter ensemble 54.000 tonnes de paddy annuellement et l'usine de Cholon (Cochinchine) près de 50.000 tonnes. La force motrice totale dont elles disposent est de 1.000 chevaux.

La Société est en train de construire à Cholon une rizerie de 500.000 tonnes, une huilerie, une usine pour la fabrication des produits azotés.

La *Société des Tabacs de l'Indochine*, au capital de 6 millions de francs, occupe près de 700 personnes ; ses produits sont diffusés sur tous les points du globe et elle contribue à alimenter les marchés européens de tabacs en feuilles. (Voir au Chap. II : Le Tabac au Tonkin.)

La *Société des Tanneries d'Indochine* mérite une mention spéciale par l'exemple qu'elle donne du travail d'adaptation à la Colonie.

L'Usine d'Electricité de Hanoï dépend de la *Société Indochinoise d'Electricité* (capital : 2.500.000 francs), qui assure la distribution du courant continu alimentant les appareils d'éclairage et de force motrice de Hanoï et Haïphong ; elle dispose d'une force totale de 2.500 chevaux à Hanoï et de 1.200 à Haïphong ; à Hanoï elle transforme une partie de son courant en alternatif pour transporter au grand poste de T. S. F. de Bac-Mai (près Hanoï) la puissance nécessaire à ce poste.

Parmi les autres entreprises industrielles, citons la fabrique de poteries fines et de porcelaine Hop-Loi, exclusivement annamite, qui s'équipe à l'européenne, dont les produits commencent à concurrencer sérieusement les porcelaines ordinaires importées de Chine et du Japon.

Signalons encore des briqueteries, dont l'une a été créée également par un Annamite ; une brasserie, des fabriques de boutons, de peinture.

Comme on le voit, Hanoï est, ainsi qu'Haïphong, en passe de devenir une grande cité industrielle. La ville a même déjà ses foires annuelles, dont la quatrième aura lieu du 2 au 16 décembre 1923.

Les commerçants français désireux d'y participer trouveront à l'*Agence de l'Indochine*, 20, rue La Boétie, à Paris, une liste de commerçants établis dans le pays, qui se chargeraient éventuellement de les représenter, s'ils ne voulaient pas envoyer de personnel français.

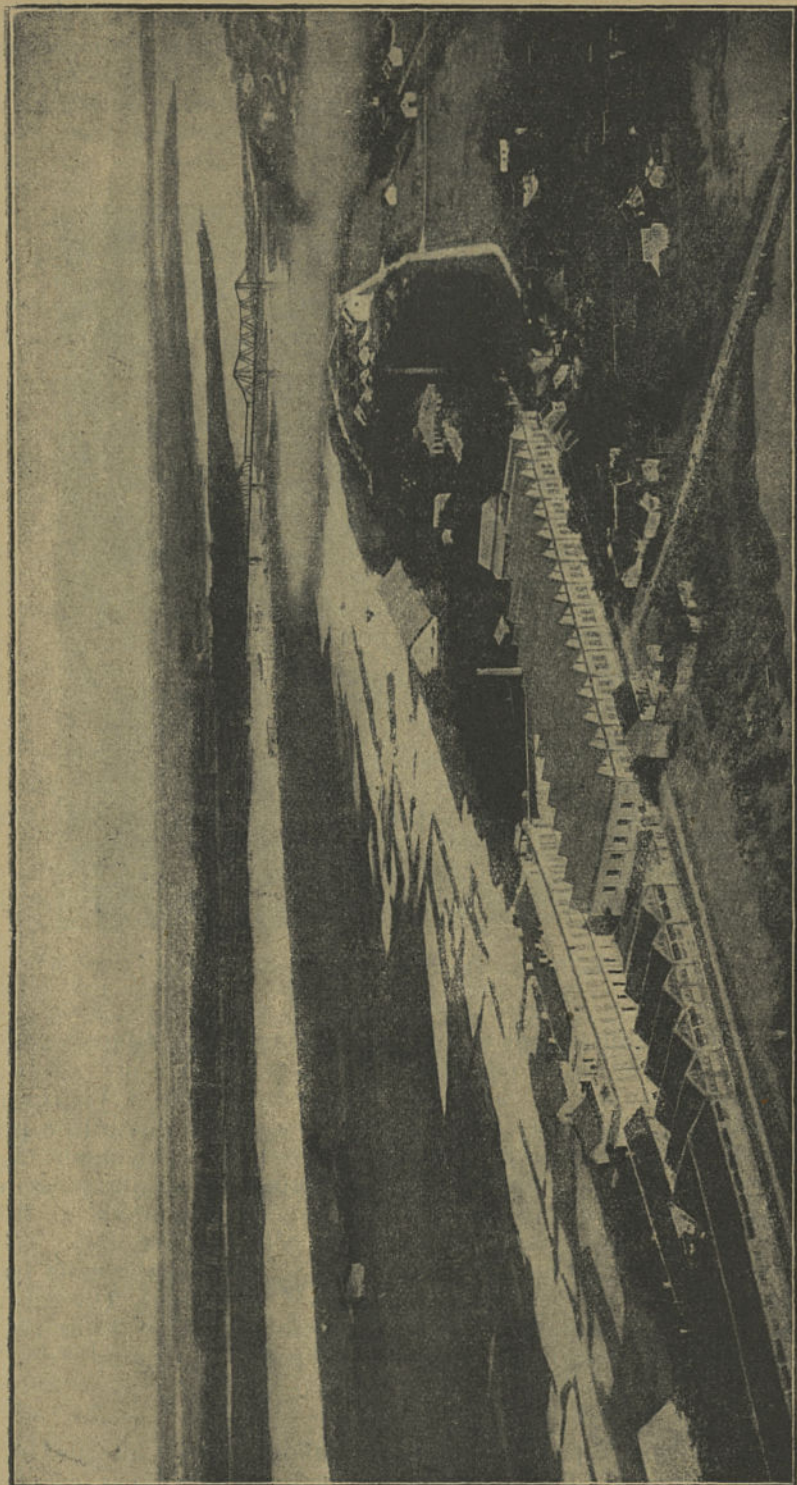
Des tarifs spéciaux de transport entre Marseille et Haïphong seront accordés aux marchandises envoyées de France à cette importante manifestation commerciale ¹⁾ :

C. — Nam-Dinh.

Les anciens Etablissements Emery et Tortel, aujourd'hui *Société Franco-Annamite Textile et d'Exportation*, possèdent un important atelier de moulinage et de tissage, avec un matériel muni des derniers perfectionnements.

La *Société Cotonnière du Tonkin*, au capital de plus de 3 millions de francs, y possède une usine où elle traite le coton d'une façon complète,

¹⁾ « Echo de Paris » (16 juin 1923).

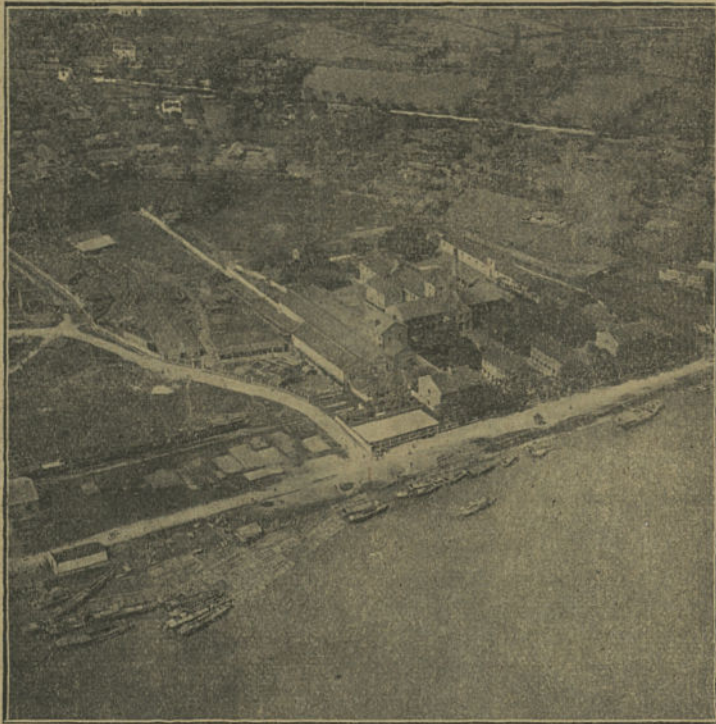


MUS
COMME
LILL

Hanoï. — La Manufacture de Tabac et le Pont Doumer.

depuis la préparation des filés pour la vente aux tisserands indigènes, jusqu'à la fabrication des cotonnades pour la vente aux Européens, en passant par toute une gamme de tissus à l'usage des Annamites et des Chinois.

Nam-Dinh nous montre, en outre, une distillerie de la *Société Française des Distilleries de l'Indochine* et quelques autres usines, dont des briqueteries et une tuilerie.



Nam-Dinh. — La Distillerie (vue prise en avion).

D. — Dap-Cau.

Le principal établissement de ce centre industriel est la papeterie de la *Société des Papeteries de l'Indochine*.

Cette Société, au capital de 2.500.000 francs, possède à Viétri, sur les bords du Fleuve Rouge, une fabrique de pâte à papier qui utilise presque exclusivement comme matière première le bambou, si abondant dans la haute région tonkinoise, amené à Viétri par flottage ; avec une puissance de 350 chevaux, cette usine consomme annuellement 1.200 tonnes de bambou et produit dans le même temps 280 tonnes de pâte à papier.

La *Papeterie de Dap-Cau*, avec 500 chevaux, livre chaque mois 190 tonnes de papier constituant plus de dix variétés différentes. On consultera avec fruit, sur cette question du papier de bambou, de paille de riz, etc., l'ouvrage technique récemment publié par l'Agence Economique de l'Indochine à Paris.

E. — La-Pho.

Enfin, pour clore cet exposé rapide de l'effort français au Tonkin, nous signalerons, comme exemple de ce qu'on peut attendre de la grande sou-

plesse et de l'habileté de la main-d'œuvre tonkinoise, lorsqu'elle est bien commandée et bien traitée, une petite industrie très spéciale, dont l'adaptation à l'Indochine a d'ailleurs demandé beaucoup d'intelligence et d'esprit d'observation. Nous voulons parler des *ateliers de raffinage de gomme-laque* de La-Pho, sur la Rivière Noire ; en peu de temps, des paysans, hommes et femmes, qui chaque année, la saison de traitement de la gomme-laque terminée, retournent à leurs travaux, ont réussi à gagner les tours de main de leurs initiateurs, des Hindous, passés maîtres dans leur art, qu'on avait fait venir à grands frais et qui s'étonnent grandement d'un résultat dont l'obtention devait, dans leur esprit et d'après leur expérience des choses de l'Inde, être subordonnée à un long apprentissage et à une spécialisation complète.

*
**

LA SITUATION COMMERCIALE.

Avec de telles ressources, il n'est pas étonnant que le commerce indo-chinois puisse être assuré du plus brillant avenir, puisqu'il atteint 50 % de celui de l'Algérie, dépasse de 252 % celui de la Tunisie, de 241 % celui du Maroc et de 343 % celui du Sénégal.

En 1921, le chiffre d'affaires de l'Indochine s'est élevé à 2 milliards 554 millions de francs, et le commerce spécial qui représente des ventes réelles et des consommations, a atteint 2 milliards 97 millions de francs, avec une balance commerciale qui s'est soldée par 482 millions de francs en faveur des exportations.

Quant au tonnage du commerce de 1921, c'est le plus élevé que l'Indochine ait connu jusqu'à cette date, soit 3.038.000 tonnes.

Ces chiffres prouvent suffisamment le développement croissant et rapide de la colonie.

Parmi les principaux produits exportés, nous devons citer le riz, le maïs, les légumes secs, le coprah, le café, les sucres, la cannelle, les poissons secs et salés, le coton en laine, le coton non égrené, le caoutchouc, le ciment, les minerais de zinc, etc...

L'Indochine, d'autre part, achète des tissus, des farines de froment, des sucres raffinés, des vins ordinaires, des pétroles raffinés et des essences, des fers, des aciers, tous les articles confectionnés, etc...

Ses clients sont l'entrepôt d'Hongkong, la France et ses colonies, les Indes néerlandaises, Singapore, le Japon, la Chine, etc. Pour la première fois, et il y a lieu de s'en féliciter, la France et ses colonies figurent au premier rang des importations.

Mieux qu'aucun autre pays, l'Indochine a supporté la crise mondiale ; on pourrait même dire qu'elle y a presque échappé, en constatant la rapidité de son évolution économique et la régularité de sa balance commerciale¹⁾.

*
**

LA SITUATION ECONOMIQUE DE L'INDOCHINE EN 1922.

Le 18 décembre 1922, a eu lieu la séance solennelle d'ouverture de la session ordinaire de 1922 du Conseil de gouvernement de l'Indochine, sous la présidence du gouverneur général par intérim, M. Baudoin.

Selon l'usage, M. Baudoin a résumé dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion, les traits généraux de la situation économique de l'Indochine

¹⁾ Henri de Guiringaud, dans l'« Exportateur Français » (5 décembre 1922).

au cours de l'année 1922. De ce discours, nous retenons les passages suivants ayant trait à la situation financière, industrielle et commerciale de notre grande colonie d'Extrême-Orient :

« La riziculture demeure la base de l'économie indochinoise. Sans doute le record des exportations des cours établi en 1921 ne sera pas battu en 1922, mais l'écart restera peu important entre les deux exercices.

Parmi les cultures introduites dans la colonie, celle du café est en progression ; les cours accusent une hausse importante et la récolte s'annonce comme excellente, malgré les ravages du « borer », dont de patients spécialistes étudient et multiplient les antagonistes.

Par contre, l'industrie du caoutchouc a souffert de la crise du prix de vente, crise due à la lourdeur des stocks et à l'insuffisance de la consommation. Le Gouvernement de l'Indochine n'a pas ménagé ses deniers pour aider les planteurs de la Cochinchine à la supporter ; mais il appartient à la Métropole d'examiner si l'utilité d'assurer son ravitaillement en matières premières de ses propres colonies ne justifierait pas l'établissement d'une protection douanière.

Les cultures du poivre, du cocotier, du maïs, du tabac procurent à la colonie des ressources appréciables. Il y a lieu de signaler que la culture de la canne à sucre en Cochinchine, et celle du coton au Cambodge, sont appelées à prendre une extension considérable. Enfin, les résultats en sériciculture ont amené l'industrie métropolitaine à envisager l'édification d'usines et la culture du mûrier sur de vastes espaces.

Dans le Nord de l'Indochine, la puissance industrielle suit une marche ascendante.

L'extraction des charbonnages tonkinois aura, en 1922, dépassé pour la première fois un million de tonnes, dont 600.000 destinées à l'exportation.

La hausse des métaux a permis aux mines de zinc de reprendre leur activité et l'on escompte l'exploitation prochaine de gisements d'autres métaux, tels que le fer, l'étain, l'or et l'argent.

Si l'on envisage l'ensemble des transactions commerciales, malgré le léger fléchissement de la valeur totale des sorties de riz, les échanges extérieurs de l'Indochine pendant les trois premiers trimestres de 1922 atteignent un montant de 1.743 millions de francs pour le commerce spécial, c'est-à-dire à peu près les mêmes chiffres que l'année précédente.

La diminution des exportations est en effet compensée presque exactement par l'augmentation des importations. Cet accroissement des entrées, qui signifie développement de l'outillage économique, et amélioration des conditions d'existence de la population, est d'autant moins à regretter que la balance commerciale de la colonie reste créditrice (de 250 millions de francs pour les trois premiers trimestres 1922) et que la Métropole en est la principale bénéficiaire.

La prospérité de la situation économique entraîne une activité indispensable dans l'exécution du programme des grands travaux.

Les travaux du réseau routier (28.000 kilom.) et du réseau de chemins de fer (plus de 2.000 kilom.) ont reçu une intensification nouvelle. Déjà sont en pleine activité les chantiers du chemin de fer Vinh-Dongha (300 km.) et ceux de la ligne à crémaillère (40 km.) du sanatorium de Dalat. De nombreuses études s'achèvent également. Les projets relatifs aux irrigations et travaux de défense contre les inondations reçoivent leur exécution au Tonkin, en Annam, au Cambodge. Le creusement de canaux nouveaux se poursuit sans arrêt en Cochinchine.

L'outillage industriel s'accroît d'année en année dans les ports de Saïgon-Cholon-Haïphong-Tourane-Pnom-Penh.

Les procédés modernes d'assainissement interviennent de plus en plus dans l'aménagement des villes, tandis que se multiplient les établissements d'assistance et que s'achèvent les *sanatoriums* de Dalat, de Chapa, du Tamdao et du Bokor¹⁾.

Enfin des efforts incessants sont faits pour réaliser les conditions favorables à une organisation touristique rationnelle et à la propagande qui lui est indispensable à l'extérieur²⁾. »

A ce sujet, *La Science et la Vie* (mars 1921), publiait les intéressants détails que voici :

« Nous apprenons avec plaisir la fondation, à Haïphong, de l'Union Automobile et Touristique du Tonkin et Nord-Annam. Ce groupement, qui a pour but de développer l'automobilisme et de faciliter le tourisme, a obtenu le patronage des hautes autorités du Tonkin, de l'Annam et du Laos. Ses administrateurs rappellent à nos camarades que l'Indochine possède déjà 4.000 kilomètres de routes où l'automobile peut aisément passer, 5.000 kilomètres de canaux et de rivières navigables et que plusieurs compagnies de navigation côtière et fluviale peuvent transporter les touristes. Les moyens de communication se perfectionnent régulièrement.

D'autre part, l'Union A. et F. organisera des excursions et assurera le gîte et la nourriture, etc. Toutes ces entreprises seront portées à la connaissance des intéressés par la voie d'un bulletin. Pour recevoir ce dernier, écrire au *Président du Conseil d'administration de l'Union Automobile et Touristique du Tonkin et Nord-Annam*, 26, rue Francis-Garnier, à Haïphong. »

*
**

SERVICES AGRICOLES DE L'INDOCHINE.

Les Services Agricoles de l'Indo-Chine étant très étendus, demandent à la Métropole un nombre considérable de fonctionnaires. Voici, à titre d'orientation pour ceux qui pourraient s'y intéresser, une notice sur les situations d'avenir qui peuvent s'y créer.

Les Services Agricoles de l'Indochine sont assurés par un personnel européen comprenant des inspecteurs en chef, inspecteurs, sous-inspecteurs et des agents principaux.

La hiérarchie et la solde du personnel des Services Agricoles sont fixées de la façon suivante :

Grades	Solde	Supplément colonial
Inspecteur en chef de 1 ^{re} classe....	18.000 francs	5.915 piastres
— — 2 ^e classe....	17.000 —	5.715 —
Inspecteur de 1 ^{re} classe.....	15.000 —	5.315 —
— 2 ^e classe.....	14.000 —	5.115 —
— 3 ^e classe.....	13.000 —	4.915 —
— 4 ^e classe.....	12.000 —	4.715 —

¹⁾ Ces sanatoriums, très confortablement aménagés et admirablement situés sur le versant de montagnes boisées, permettent aux Européens de prolonger leur séjour en Indochine. Ils doivent cependant pouvoir se retremper, après quelques années, au pays natal.

²⁾ Communiqué par la « Société d'Etudes et d'Informations Economiques », 282, boulevard Saint-Germain, Paris (7^e).

Grades	Soldé	Supplément colonial
Sous-Inspecteur de 1 ^{re} classe.....	10.000 francs	4.275 piastres
— 2 ^e classe.....	9.000 —	3.990 —
— 3 ^e classe.....	8.000 —	3.705 —
— stagiaire.....	7.000 —	3.315 —
Agent principal	7.000 —	3.315 —
Agent stagiaire	6.000 —	2.920 —

Le supplément colonial s'ajoute à la solde pendant la présence effective dans la Colonie. Le taux de la piastre varie actuellement entre 6 et 8 francs.

Aux traitements ci-dessus s'ajoutent des indemnités pour charges de famille (110 piastres par enfant) et des indemnités de zone en piastres, variables suivant les résidences (Saïgon, 30 piastres par mois ; Hanoï, Haïphong, Tourane, Hué, 20 piastres par mois, etc.). Ces indemnités sont majorées de 10 piastres pour la femme et de 10 piastres pour chacun des enfants présents à la Colonie.

Recrutement. — Les agents principaux stagiaires sont choisis :

1° Parmi les anciens élèves diplômés de la section agricole de l'Institut National d'Agronomie Coloniale ;

2° Parmi les anciens élèves diplômés de l'Ecole Coloniale d'Agriculture de Tunis, ou de l'Ecole Nationale d'Horticulture de Versailles ayant accompli un stage de 18 mois dans un des établissements scientifiques de la Colonie.

Les sous-inspecteurs stagiaires sont choisis parmi les anciens élèves diplômés de l'Institut National Agronomique (ingénieurs agronomes) ou des écoles nationales d'agriculture (ingénieurs agricoles).

Les ingénieurs d'agronomie coloniale (anciens élèves diplômés de la section agronomique de l'Institut National d'Agronomie coloniale) sont dispensés du stage et admis directement à la 3^e classe du grade de sous-inspecteur ; ils sont admis directement à la 2^e classe du même grade, s'ils sont en outre pourvus du diplôme d'ingénieur agronome.

Les candidats qui, satisfaisant aux conditions ci-dessus, justifient qu'ils ont rempli pendant deux ans au moins un emploi soit dans un service de l'Etat ou des Colonies, soit dans une institution agricole subventionnée par l'Etat et entretenue avec son concours, peuvent être admis dans le cadre local à des grades et classes supérieures d'un an de deux échelons à ceux qui résulteraient de l'application des dispositions ci-dessus. Ce surclassement leur est attribué sur l'avis d'une commission spéciale, nommée par le Gouverneur général, qui tiendra compte de la nature et de la durée de leurs services antérieurs.

Les candidats à un emploi ne doivent pas avoir dépassé l'âge de 30 ans, à moins d'avoir des services antérieurs à l'Etat, qui sont admis pour une période de cinq ans seulement.

Toute demande d'admission, établie sur papier timbré à l'adresse du Gouverneur de l'Indochine, doit être accompagnée des pièces suivantes :

- 1° Une expédition en due forme de l'acte de naissance.
- 2° Un extrait du casier judiciaire ayant moins de 3 mois de date.
- 3° Un certificat de bonnes vie et mœurs ayant moins de 3 mois de date.
- 4° Un état signalétique et des services militaires, délivré par le commandant du bureau de recrutement dont relève le candidat.
- 5° Un certificat de visite et de contre-visite délivré par des médecins militaires, constatant que l'état de santé du candidat lui permet de servir

en Indochine. A Paris, l'aptitude physique est constatée par le Conseil supérieur de Santé au Ministère des Colonies.

6° La copie certifiée conforme des titres universitaires.

Le dossier ainsi constitué doit être adressé au Directeur de l'Agence Economique de l'Indochine, 20, rue La Boétie, à Paris. Le délai qui s'écoule entre le dépôt de la demande et la nomination est de deux mois au maximum.

Avancements. — Un tiers des emplois de sous-inspecteur de 3^e classe est réservé aux agents principaux. Les avancements leur sont accordés un quart à l'ancienneté et trois quarts au choix.

Les avancements en grade et en classe du personnel des services agricoles de l'Indochine ont lieu exclusivement au choix, sauf l'exception prévue ci-dessus et pour les emplois de sous-inspecteur de 2^e et de 3^e classe, qui sont accordés un quart à l'ancienneté et trois quarts au choix.

Voyages. — Les fonctionnaires indochinois rejoignent leur poste aux frais de la colonie. Ils voyagent à bord des bateaux sur réquisition et n'ont aucune avance à faire pour la traversée. La famille du fonctionnaire (femme et enfants) bénéficie des mêmes avantages. Les fonctionnaires de l'Indochine ont droit, lorsqu'ils reçoivent une première destination, à une indemnité de départ colonial égale à un mois de solde de présence et peuvent obtenir la veille de leur embarquement une avance à titre remboursable égale à deux mois de solde de présence.

Classement. — Les fonctionnaires dont la solde de présence dégagee de tous accessoires va de 6.000 à 9.999 francs sont classés à la 3^e catégorie du tableau annexé à l'arrêté du 28 juin 1921 et voyagent en 2^e classe à bord des paquebots-poste. Ceux dont la solde est égale ou supérieure à 10.000 fr. voyagent en 1^{re} classe.

Les fonctionnaires dont la solde de début est de 9.000 francs voyagent à titre exceptionnel en 1^{re} classe.

Congés. — Les fonctionnaires en service en Indochine ont droit à un congé administratif de six mois, voyage non compris, pour un séjour ininterrompu de trois ans dans la colonie. En cas de maladie, ils peuvent bénéficier de congés de convalescence, quel que soit leur temps de séjour en Indochine.

Retraites. — Le personnel des Services Agricoles est placé, au point de vue des pensions, sous le régime du décret du 5 mai 1898, portant création d'une caisse locale des retraites. Pension d'ancienneté acquise à 25 ans de services, dont 20 au moins en Indochine, congés compris. Pensions proportionnelles après 15 et 20 ans de services.

Conditions d'existence. — Le coût de la vie varie actuellement avec le genre d'existence que l'on mène ; en prenant comme exemple une personne vivant d'une façon simple mais cependant confortable, le prix de la vie peut être établi de la façon suivante :

Célibataire.	de 200 à 250 piastres par mois.
Ménage sans enfant	de 250 à 300 — —
Ménage avec trois enfants	de 350 à 400 — —

à déduire 15 % environ pour les personnes habitant l'intérieur.

Dans les hôtels, le prix de la pension (nourriture et chambre) varie de 100 à 180 piastres pour un célibataire, et de 160 à 210 par mois pour un ménage.

Pour tous renseignements, s'adresser au Directeur de l'Agence Economique de l'Indochine, 20, rue La Boétie, Paris (8^e).

*
**

**AU TOMBEAU DU GOUVERNEUR GENERAL,
FEU M. MAURICE LONG.**

Nous avons dit, au début de ce chapitre, que — en dehors de ses richesses naturelles, — l'Indochine doit son prodigieux essor économique surtout à trois hommes : Paul Doumer, Albert Sarraut, Maurice Long.

Ce dernier n'étant plus de ce monde, qu'il nous soit permis de nous incliner respectueusement devant sa tombe, en reproduisant ici quelques passages des émouvants adieux que lui fit son compatriote M. Joseph Pouzin, député de la Drôme :

« Les journaux ont conté les divers épisodes des funérailles de Maurice Long, député de la Drôme, ancien ministre, gouverneur général de l'Indochine. A Colombo, première cérémonie en terre étrangère ; à Marseille, cérémonie officielle, où les autorités civiles, militaires et religieuses étaient présentes ; à Chabrillan, un dernier acte, le plus intime et le plus émouvant : la reprise par le sol natal des cendres de son illustre enfant.

La basse vallée de la Drôme, non loin du Rhône. Dévalant du sud vers la rivière, une longue arête molassique dont un château ruiné couronne la croupe : c'est Chabrillan.

Voici au penchant du coteau, non loin de là, la maison familiale de Maurice Long. Elle est blanche et fraîche sous ses toits uniformément gris, couleur de l'argile d'ici. C'est la ferme rustique que des générations successives ont agrandie et que le dernier occupant a fait embellir avec amour sans la dénaturer.

La vie et la mort même du plus illustre enfant de ce modeste village sont fécondes en enseignements.

Sa vie. Sa vie politique. Elle fut brève, coupée d'éclipses au début, triomphante ensuite. Ses origines rurales étaient proches. Il les rappelait volontiers. Je lis encore cette phrase de l'une de ses affiches électorales de 1902 : « Mon grand-père était granger du marquis de Chabrillan ».

Enfant d'un métayer de chez nous, ce gouverneur d'un grand empire !

Quelle superbe réalisation du vieil adage du grand Napoléon : « Le plus simple troupière porte dans son sac le bâton de maréchal ! ». Et quel hommage grandiose à la démocratie qui ouvre, même aux plus modestes de ses enfants, d'aussi brillantes perspectives d'avenir !

Puis — je n'hésite pas à le redire ici — cet homme sut, là-bas, ne se laisser inspirer que par les meilleures qualités de son âme, et pratiquer un profond respect à l'égard de ces croyances qui furent et qui demeurent la meilleure armature morale d'une race.

Sa mort est féconde, elle aussi, en enseignements.

Nous avons vu cet homme qui avait parcouru le monde et régné là-bas, désirer revenir dans la maison paternelle, y reposer une dernière fois et parcourir à nouveau les chemins de son village pour se rendre au lieu du repos éternel où l'attendent les siens.

Le village et la maison, ces berceaux de la vie et du travail ; l'église, cette volière des âmes ; le cimetière, coin étroit de ce vaste sol d'où tout sort et où tout revient : voilà les thèmes émouvants qu'ont évoqués les funérailles de Maurice Long. Voilà du moins ceux que je veux retenir à cette

heure. Ils sont faits pour accorder les hommes entre eux malgré d'apparents désaccords. Sage est qui se laisse inspirer par eux tour à tour !¹⁾. »



M. Maurice Long,
Gouverneur général de l'Indochine.

Le poste éminent de Gouverneur général de l'Indochine n'est pas resté longtemps vacant. Depuis février 1923, il est occupé par M. Martial Merlin, dont nous avons déjà esquissé la carrière, en parlant de l'A. O. F. et de notre coton colonial. Ce que cet homme d'action, cet organisateur éminent fut pour nos possessions africaines, nous garantit ce qu'il sera pour notre « Perle des Indes »²⁾.

En effet, M. Merlin, âgé aujourd'hui de 62 ans, ayant débuté en 1887 dans sa carrière, dispose d'une riche expérience coloniale. Les services éminents qu'il rendit dans différents postes et sa profonde connaissance des

¹⁾ « Echo de Paris », 13 mars 1923.

²⁾ Voir Chap. II, p. 27.

choses africaines lui valurent d'être appelé en qualité de secrétaire général de l'Afrique occidentale française, auprès du gouverneur Roume, et c'est à son initiative que l'on doit les réformes administratives, politiques et économiques qui ont fait la prospérité de nos importantes possessions. Pendant la guerre, il dirigea l'expédition du Cameroun et de la portion du Congo que nous avons cédée à l'Allemagne.

Après avoir été quelque temps à la tête de notre colonie de Madagascar, M. Merlin revint, en septembre 1919, mais cette fois en qualité de gouverneur général, en Afrique occidentale.

M. Merlin quitte ce beau poste pour aller diriger notre domaine indo-chinois, où il saura, sans nul doute, continuer ses heureuses traditions.

Par la force des choses, *l'Indochine va devenir la « métropole seconde » de la France en Extrême-Orient*, elle jouera le rôle de tutrice, de grande sœur à l'égard des autres colonies françaises du Pacifique, enfin vis-à-vis de la Chine, encore troublée et anarchique, elle peut devenir un centre d'attraction économique, un foyer de rayonnement intellectuel de premier ordre dans ce Pacifique immense, autour duquel gravitent des centaines de millions d'habitants, et qui sera demain le théâtre des grandes luttes économiques internationales.

Il importe qu'elle tire de sa situation exceptionnelle à ce sujet le rendement maximum. C'est à quoi travaille le *Comité du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture de l'Indochine* (Bureaux : boulevard Haussmann, à Paris) ,et son président, M. Léonard Fontaine, l'a précisé avec force et éloquence lors de la réception officielle du nouveau gouverneur, M. Merlin, au siège du Comité (24 mai 1923).

Après avoir rappelé le brillant développement de l'Indochine, dû à des hommes dont les qualités françaises : dévouement, ténacité, audace ingénieuse ont vivifié des indigènes intelligents, héritiers d'une civilisation ancienne et affinée, M. Fontaine a dit cette phrase, dont le grand public français doit méditer toute l'importance : « *Vous constaterez que l'Indochine possède aujourd'hui une influence mondiale, que la politique du gouvernement général dépasse ses frontières pour devenir une politique vraiment continentale et asiatique.* »

Dans sa réponse, M. Merlin définit sa conception de la mise en valeur de l'Indochine comme un double problème. *Problème de circulation* : développement des ports, des routes, des canaux ou rivières et des voies ferrées. *Problème de production* : développement et amélioration de la grande richesse locale, le riz, mais, en même temps, effort très fécond à fournir pour augmenter les autres richesses de la colonie : caoutchouc, coton, tabac, soie, bois précieux. Parlant des richesses minières du Tonkin, M. Merlin eut cette heureuse formule qu'elles *peuvent faire de ce pays la Belgique de l'Indochine* ¹⁾.

Nous pouvons donc clore ce chapitre avec cette formule pleine de promesses d'avenir : Les destinées de l'Indochine sont en de bonnes mains !

¹⁾ « Echo de Paris » (1^{er} juin 1923).

Le Maroc, la Clé de notre Domaine colonial.

La clé de notre domaine extérieur. — L'Œuvre du Maréchal Lyautey pendant la Grande Guerre. — La situation économique au Maroc. — Le rayonnement économique du Maroc. — Les grandes affaires du Maroc. — Montagnes et cours d'eau. — Routes et Chemins de fer. — L'Inauguration de la ligne Rabat-Fez. — Les Ports. — Un Voyage au Maroc : Taza; Fez; Meknès; Kénitra et la forêt de Mamora; Rabat et le Bou-Regreg; Fedhala ou la ville-champignon; Casablanca; Mazagan; Saffi et Mogador; Marrakech. — De France au Maroc. — Les Caravanes de la Compagnie Transatlantique. — En Avion. — L'Œuvre accomplie. — Ressources animales. — Ressources végétales. — La Science au service des Colonies : Un Institut scientifique à Rabat. — La Colonisation favorisée par l'œuvre de Pasteur. — Situation des Fonctionnaires. — Conseils aux Emigrants. — Notre Armée noire et le raid Citroën à travers le Sahara. — Le Transsaharien. — La Propagande coloniale.

L'Exposition de Marseille a fait lever de vastes espoirs ; mais elle a aussi laissé quelque inquiétude chez ceux qui ont su regarder et réfléchir.

Par sa magnificence, par ses dimensions, l'Indochine, étalant ses palais et ses lacs sur le plus large espace, dominait toutes nos autres possessions. Elle seule était vraiment chez elle ; les autres, plus ou moins resserrées, présentaient l'aspect ordinaire des foires. En somme, il y avait d'une part l'Indochine, et d'autre part tout le reste.

Voilà qui suffit pour que, chez bien des Français, le rêve oriental cache la réalité africaine.

Et si, quittant ces splendeurs, on allait jusqu'au port, on le trouvait encombré de bateaux désarmés dont quelques-uns, transformés en restaurants ou en hôtels, offraient refuge à la cohue des voyageurs ou des émigrants, depuis plusieurs semaines en panne, tandis que les marchandises s'accumulaient sur les quais et que les inscrits maritimes s'assemblaient à la Bourse du Travail, où péroraient les entrepreneurs de grève !

Richesses coloniales et misères maritimes. Ces deux spectacles forment un douloureux contraste et comportent d'utiles enseignements.

Oh ! je n'ignore pas que des associations, des ligues puissantes, s'efforcent de réagir contre notre détresse navale, et je conviens volontiers qu'il faut que nos jeunes gens sachent qu'il y a une marine française.

Mais il faudrait surtout que les hommes mûrs, ceux qui peuvent avoir une action sur le Parlement, les électeurs en un mot, sachent que *nous n'avons pas de marine, et qu'il est dangereux de n'en pas avoir.*

Allons-nous entreprendre, sans marine, de faire une politique insulaire, une politique anglaise ?

Je ne dirai pas, parodiant un titre connu : « Faites une marine ou lâchez l'Asie » ; mais je pense très sincèrement qu'en l'état actuel de notre marine, la plus grave erreur serait de fonder nos espoirs sur nos colonies lointaines, et qu'avant de surélever l'édifice, il faut consolider sa base.

Cette base est en Afrique.

C'est donc la liaison étroite, solide de la Métropole avec notre empire africain qui constitue l'idéal colonial le plus propre à assurer notre prospérité et notre force dans le monde de demain.

Ne nous faisons pas d'illusions. Si nous ne sommes pas forts avant dix ans, et si la constatation de cette force n'inspire pas à l'Allemagne et à d'autres le respect qu'on accorde toujours à ceux qui la possèdent, nous serons exposés à d'intolérables exigences, sinon à une formidable agression.

Or, toutes nos colonies, sans aucune exception, s'ouvrent sur l'Océan : Océan Atlantique ou Océan Indien. En temps de paix, les transports, en très grande partie effectués par des bateaux étrangers et à des prix que le change amplifie démesurément, sont extrêmement onéreux ; en temps de guerre, ils le seraient davantage encore et ne nous apporteraient les ressources de notre domaine colonial qu'avec une désespérante lenteur, en supposant, bien entendu, que nous puissions disposer de bateaux étrangers et conserver la maîtrise de nos communications interocéaniques, hypothèses dont il n'est pas besoin de souligner l'extrême fragilité.

Il n'en est pas de même pour l'Afrique du Nord, dont les transports, tout au moins en ce qui concerne l'Algérie, s'effectuent sous pavillon français, et dont il nous est possible, en construisant une flotte méditerranéenne adéquate à son rôle, d'assurer en temps de guerre la liberté des communications. *Que demain le Transsaharien soit construit, et les immenses ressources de notre Afrique totale, pouvant déboucher sur la Méditerranée, resteront, quoi qu'il arrive, à notre disposition. Or, ces ressources, toutes les statistiques l'ont manifestement établi, ces ressources en hommes, en matières premières, en produits alimentaires, sont infiniment plus importantes que celles de toutes les autres colonies réunies. Elles seraient bientôt doublées, en espèces et en quantités, si, par un plus complet retour au système des concessions, nous pouvions intensifier le peuplement français de l'Algérie, d'où pourront alors se déverser sur l'Afrique centrale les cadres nécessaires pour mettre en valeur des populations et des territoires dont la stagnation, pour une bonne part, est proche du déclin.*

Déjà nos rois, Henri IV, Louis XIII, Louis XIV, et leurs deux grands ministres, Richelieu et Colbert, avaient compris que, obligée à un double effort par son incomparable situation continentale et maritime, la France, éternel objet de la jalousie et des convoitises de ses voisins de terre et de mer, ne pouvait demeurer forte et prospère qu'à la condition de fonder, en dehors de son territoire, un solide réservoir de ressources en hommes et en richesses ; et ils avaient créé le Canada, ce magnifique foyer d'essaimage français, et les Indes, ce merveilleux centre de rayonnement économique et moral ! Ils avaient aussi compris que, pour communiquer avec ces lointains domaines, il fallait une marine puissante, capable de procurer la maîtrise des mers ; et ils avaient créé des flottes de commerce et de guerre qui pendant plus de deux siècles, furent inégalées.

Ainsi, ils avaient réalisé la doctrine intégrale d'un empire colonial producteur de force et de richesse, et d'une marine adéquate à cet empire.

La production et les transports, ces deux termes d'un même problème, marchaient de front. *Et quand, sous Louis XV, la marine périclita, l'empire colonial s'effondra.* Grande leçon qu'on a trop perdue de vue.

Aujourd'hui nous avons, suivant la légendaire expression de Prévost-Paradol, cette « chance suprême » de posséder à nos portes, sur l'autre rive de la Méditerranée, la plus belle terre de peuplement qu'une grande nation puisse désirer : l'Afrique du Nord et particulièrement l'Algérie, par où (quand le Transsaharien va être construit, et il va l'être), l'essaimage français pourra déborder sur l'Afrique centrale ; puis, au delà des océans, cette splendide emprise sur l'Orient, inépuisable source de richesses, admirable foyer de rayonnement, qu'est l'Indochine ; entre les deux, Madagascar ; sans parler des autres parties de notre domaine extérieur.

En vérité, nous sommes comblés. Et si nous pouvions retirer de cet immense et fertile empire le rendement qu'il contient en puissance, notre situation dans le monde de demain serait assez forte pour défier les événements. Nous pourrions vivre sur nous-mêmes, lorsque sera résolu (ce qui ne saurait tarder), le problème de l'utilisation des alcools et des huiles pour actionner les moteurs, et qu'une plus rationnelle mise en valeur de nos colonies nous permettra de ne plus rien acheter à l'étranger en matières premières et en produits alimentaires, achats qui aujourd'hui paralysent notre relèvement économique.

Voilà la face de la médaille ; elle est superbement frappée, le revers est moins beau, parce que nous n'avons pas conservé, entre nos colonies et notre marine, ce parallélisme, cet équilibre, qu'avaient réalisés Richelieu et Colbert.

Et ce n'est pas la moindre leçon qu'aura donnée Marseille aux visiteurs de son Exposition, de leur avoir montré, dans un saisissant contraste, la splendeur de notre domaine colonial et la faiblesse de notre marine, la puissance de notre production et la désorganisation de nos transports, désorganisation soulignée par la grève des inscrits maritimes.

Si c'est là le résultat qu'ont cherché à obtenir les mauvais bergers qui mènent ces derniers, ils ont réussi peut-être au delà de leurs espoirs, car leurs manœuvres criminelles ont incité le Parlement à reviser une loi qui avait sa pleine justification à l'époque de la navigation à voiles, où le métier de matelot exigeait des spécialités expérimentées, mais qui aujourd'hui, avec la navigation à vapeur, n'a plus de raison de subsister.

Sachons donc assurer avec nos propres moyens notre défense nationale. Sachons, par la constitution d'une flotte méditerranéenne rationnellement conçue, par l'intensification du peuplement français en Algérie, par la construction du Transsaharien, organiser, puis souder à la France tout notre domaine africain ¹⁾.

Si nous ne faisons pas cela, nous laisserons dans la poche de l'Angleterre la clef de la plus grande partie de notre domaine extérieur. J'admets que cette clef sera entre des mains amies ; mais il ne faudrait pas moins la

¹⁾ A ce sujet, la France fera bien de méditer comme il le mérite le télégramme suivant, et de prouver par une forte recrudescence de sa natalité, qu'elle n'est pas « un peuple qui décline » :

« ROME, 4 juin 1923. — M. Mussolini est rentré aujourd'hui à Rome, après un voyage de quelques jours en Vénétie, où il a eu l'occasion de prononcer plusieurs discours, dont les journaux relèvent des passages tels que celui où le Premier italien, après avoir rappelé la grandeur maritime de Venise, a affirmé que « la Méditerranée doit être et sera « mare nostrum », et celui où, faisant allusion à la nécessité de l'expansion qu'impose à l'Italie son exubérante population, il a proclamé qu'« un peuple qui surgit a des droits vis-à-vis des peuples qui déclinent ».

demande, le cas échéant. Et ce n'est pas là, je pense, un arrangement dont pourraient se contenter la majorité des Français qui veulent qu'après avoir été victorieuse, la France reste, non pas isolée, mais indépendante.

Pour cela, il faut évidemment de la méthode, de la suite dans les idées, et surtout, aux hommes qui, détenant les grandes charges coloniales ont fondé une doctrine, la durée nécessaire pour l'appliquer.

Peut-on douter de cette vérité fondamentale quand on voit ce qu'a pu faire au Maroc, en douze années, un Lyautey ; quand on sait ce qu'a coûté à l'Algérie d'erreurs, de tergiversations et de retards de n'avoir pas conservé plus longtemps à sa tête un Bugeaud ¹⁾.

*
**

L'ŒUVRE DU MARÉCHAL LYAUTEY PENDANT LA GRANDE GUERRE.

Voici le tableau saisissant que *La Marche de France*, de M. Emile Hinzelin (juin 1920), fait de l'œuvre du grand pacificateur du Maroc :

« Ce que la France peut faire lorsqu'elle trouve, pour diriger les efforts de ses fils, un chef selon l'esprit et le cœur de sa race, le Maroc nous le montre de la façon la plus saisissante.

Au Maroc, l'action économique fut très hardie pendant la guerre. Elle s'y est exercée sous trois formes principales : développement intensif des travaux publics ; maintien de la vie économique locale ; manifestations commerciales destinées à la développer et à préparer la substitution du commerce français au commerce austro-allemand.

La politique de développement des travaux publics est apparue au général Lyautey, dès l'origine de la guerre, comme la plus efficace, suivant sa formule : « *Tout chantier ouvert vaut un bataillon* ».

L'activité imprimée aux travaux publics donnait aux indigènes l'impression du maintien de la richesse et de la puissance de la France ; elle développait leur bien-être matériel, attirant la main-d'œuvre par l'appât des salaires, ouvrant au trafic de nouveaux débouchés. Elle prouvait, par la création d'hôpitaux et d'écoles, notre souci d'améliorer le sort des indigènes. Même, par certaines constructions somptueuses, et, par exemple, en provoquant l'entretien ou la restauration de monuments d'art, souvent rivaux de ce que la civilisation hispano-mauresque a laissé de plus parfait en Andalousie, elle touchait le cœur et l'esprit d'une race fière de son passé, jalouse de ses traditions.

Le maintien de la vie économique locale sauvait de l'oisiveté une population laborieuse, âpre au gain. Il permettait de créer des industries nombreuses qui n'existaient pas avant la guerre et qui, maintenant, livrent sur place certains produits difficiles à importer (ciments, briques, ouvrages en métaux, meubles) ; on instaurait ainsi, avec la collaboration de l'indigène, un véritable apprentissage professionnel. Les manifestations commerciales, inaugurées par la création de musées commerciaux, ont abouti à l'Exposition de Casablanca, en 1915, à la Foire de Fez, en 1916, à la Foire de Rabat, en septembre 1917.

L'effort militaire a été allégé par cette intelligente politique. On en citerait de nombreux exemples. Abd el Selan, protégé autrichien de Larache, qui, en juin 1915, avait été le principal chef de guerre des harkas, se dérobait, malgré sa défaite, à toutes les offres de soumission ; en septembre 1915, il accepta sans réserve toutes les conditions imposées, pourvu qu'on

¹⁾ Le général Aubier, dans l'« Echo de Paris », 4 novembre et 9 décembre 1922.

lui permit de visiter l'exposition de Casablanca. Depuis lors, c'est lui qui commande les tribus chargées de nous couvrir sur le front de l'Ouergha. En politique indigène, déclare Lyautey, il n'y a pas de petites choses ; « il faut faire flèche de tout bois ».



Le Maréchal Lyautey.

En même temps, la richesse agricole se développait. Alors que le Maroc avait envoyé à la France, en 1915, 100.000 quintaux de blé, il a pu, en 1916, fournir 235.000 quintaux de blé, 1.145.000 quintaux d'orge, 18.000 quintaux de maïs.

Si le grand Lorrain Lyautey a pu réaliser une œuvre pareille, c'est d'abord par la souplesse et l'étendue d'une intelligence toujours en éveil. C'est aussi parce que la guerre amena, dans les services du Maroc, un grand nombre d'officiers de complément, provenant des carrières civiles, rompus aux méthodes pratiques, pénétrés du sens des réalités.

Dans les services des chemins de fer, dans les chefferies du génie arrivaient des ingénieurs sortant de la grande industrie et des entreprises privées ; il en était de même pour les services économiques ou financiers.

« La guerre, disait Lyautey dans un de ses beaux rapports, réalise ici peu à peu le cadre idéal d'officiers et de fonctionnaires, en me donnant des hommes préservés de la tare souvent incurable de la déformation professionnelle, de l'intransigeance hiérarchique et de la prétention à l'infailibilité, ces plaies du fonctionnarisme civil et militaire. Ce sont des hommes chez qui l'esprit d'initiative est intact et le sens de l'action créatrice prédomine. Tous en viennent à parler la même langue et à comprendre qu'une armée, un gouvernement général ne se mènent pas à coups de règlements ni d'ordres rigides, mais comme une usine, une compagnie commerciale, en faisant un appel constant à toutes les idées, en provoquant toutes les initiatives. »

L'histoire citera, comme un modèle d'énergie, la lettre du 22 août 1914 par laquelle le général de division Lyautey, commissaire résident général au Maroc, invité par télégramme à « réduire l'occupation du Maroc à celle des principaux ports de la côte », pour envoyer en France la presque totalité de ses contingents actifs, opposait sa conception personnelle aux instructions reçues. Il comprit et montra qu'il devait, au contraire, préserver ce qu'il appelait *l'armature avancée, le contour apparent*.

Au lieu de se mettre à la côte en évacuant l'intérieur, Lyautey eut l'idée courageuse de dégager le littoral, de vider tout l'intérieur en poussant ce qui pouvait rester disponible vers l'avant, afin de laisser intacte l'armature extérieure. Malgré ces dispositions, il envoyait à la France les contingents qu'elle avait demandés, en maintenant notre drapeau sur nos marches extrêmes partout où il avait été planté.

En dépit des légendes, nous savons coloniser quand nous sommes dirigés. Ne peut-on pas espérer que, avec le concours d'une presse moins occupée de scandales, l'opinion publique consentira à s'intéresser aux questions coloniales.

Aussi, *ce qu'il faut avant tout, c'est rendre la politique coloniale populaire dans notre démocratie*. L'œuvre est facile ; il suffit d'évoquer les faits, de montrer les innombrables services que peuvent nous rendre nos possessions d'outre-mer, de montrer aussi que la France remplira son devoir envers ses nouveaux enfants en les enrichissant, en les instruisant, en leur donnant une part au moins de ce bien-être dont nous jouissons.

Accroissons, décuplons, centuplons la production de nos possessions extérieures. Un réalisme scientifique et libéral, voilà ce que nous souhaitons pour nos colonies.



LA SITUATION ECONOMIQUE AU MAROC.

Au lendemain du traité de Fez (30 mars 1912), qui établissait le protectorat de la France sur le Maroc, et lorsque le général Lyautey en eut pris les rênes en mains, il se trouvait en face de la situation suivante : au point de vue politique, un Etat anarchique, dont l'histoire n'est qu'une longue suite de troubles sanglants, de renversement de dynasties et dans lequel le pouvoir central n'était plus qu'une ombre ; au point de vue économique, un pays sans outillage, tant pour la production que pour les échanges ; un littoral inhospitalier, n'offrant d'autre abri que des rades foraines ou des ports à barcasses ; point de routes, les transports se faisant à dos de chameaux sur

des pistes courant au travers d'un bled sans sécurité ; point de villes européennes ; aucune industrie véritable, en l'absence de tout moyen mécanique.

Somme toute, le Maroc, pays purement agricole, ne produisait que dans la limite de ses besoins ; son exportation était mince, son importation des plus réduites. Il s'agissait donc non de modifier, mais de transformer ; il fallait créer un Maroc nouveau.

L'œuvre économique a, dès le premier jour, fait l'objet d'un programme qui n'a cessé de se développer harmonieusement dans l'unité de vues et d'impulsion, avec l'esprit de réalisation anti-bureaucratique et anti-routinier qui préside au travail du Protectorat. Ce programme, qui tendait à doter le Maroc de l'outillage économique qui lui manquait, comportait trois chapitres : *développement de l'agriculture ; exécution des travaux publics ; urbanisme.*

Le premier chapitre importait singulièrement ; « labourage et pastorage » demeurant les deux mamelles du Maroc.

En l'absence de surfaces inoccupées, il ne pouvait être question d'entreprendre, comme dans certaines de nos colonies africaines, la grande exploitation. Ce n'est qu'en récupérant peu à peu, par un travail méthodique, entrepris en 1913 et poursuivi depuis lors sans interruption, près de 200.000 hectares de terrains domaniaux épars, que le Gouvernement chérifien a pu constituer des lots de colonisation attribués chaque année, pour un prix relativement modique — 100 à 800 francs l'hectare, suivant la situation et la valeur de la terre — et par voie de tirage au sort, aux colons présentant les garanties techniques et financières désirables. A cet effet, ils doivent justifier de la possession d'un capital qui, pour la moyenne colonisation, a été fixé à 80.000 francs environ. En revanche, il leur est accordé un délai de dix ans pour se libérer de leur prix d'achat.

Non content d'assurer aux Européens des terres dont le titre est à l'abri de toute contestation — sécurité appréciable en pays musulman — le Protectorat a voulu les suivre dans leur entreprise et leur venir en aide par des moyens appropriés. A cet effet, il a institué des primes au défrichement (200 francs par hectare pour 1922) et des primes à la motoculture (80 francs). Il a créé, à Rabat, à Meknès et à Fez, des jardins d'essai ; aux environs de Casablanca et de Fez des fermes expérimentales, où sont étudiés l'acclimatation des divers produits agricoles, la sélection des graines et semences, les meilleurs modes de culture et dans lesquelles les futurs colons sont admis à faire des stages d'apprentissage gratuit. S'inspirant de la législation française et pour défendre le cultivateur contre l'entreprise usurière, il a créé des Caisses de Crédit agricole qui, au nombre de sept, ont réparti jusqu'à ce jour plus de 1.200.000 francs de prêts. Les Chambres agricoles sont encore là pour étudier les questions techniques et présenter à l'Administration les vœux des agriculteurs. Enfin, le Service de l'Hydraulique agricole, après avoir dressé l'inventaire des richesses hydrauliques connues et recherché des ressources nouvelles, a établi un programme minutieusement étudié, dont les grandes lignes sont : travaux d'assainissement agricole et de récupération des terrains immergés ; travaux d'irrigation ; construction d'usines hydro-électriques ; alimentation en eau des centres urbains.

Ces mesures ne sont pas demeurées stériles ; la propriété européenne au Maroc s'étend à l'heure actuelle sur environ 200.000 hectares, répartis entre 400 à 500 exploitations, dont beaucoup sont dotées d'un matériel perfectionné et mettent en œuvre les procédés les plus récents.

La culture indigène n'a pas été oubliée. Elle est au contraire l'objet de la sollicitude du Protectorat, qui a créé à son intention des Chambres d'Agriculture spéciales, ainsi que des sociétés agricoles, de prévoyance, de secours et de prêts mutuels, qui permettent notamment à l'indigène de s'assurer collectivement contre les divers risques de l'exploitation agricole et aussi d'acheter et d'entretenir un matériel moderne. Grâce à ces encouragements, le cultivateur arabe et berbère sort peu à peu de l'ornière des procédés routiniers qui limitaient sa production et celle-ci s'accroît d'année en année.

Les résultats ont répondu à l'effort. Dans l'ensemble, l'on peut compter qu'aujourd'hui les cultures annuelles s'étendent sur plus de deux millions d'hectares, dont plus d'un million à l'orge et près de 800.000 au blé.

Mais ce n'est pas tout que de produire la richesse : il faut qu'elle puisse circuler. Il importait donc d'ouvrir la porte du Maroc sur l'extérieur, de lui donner à l'intérieur les voies de communication qui lui manquaient — d'où le programme des grands travaux, objet du deuxième chapitre. Ce programme est presque à terme de réalisation, et le port de Casablanca, entièrement conquis sur la mer, est le premier étonnement de tout visiteur des terres du Protectorat.

Il fallait enfin, pour ne pas se laisser surprendre par les événements, prévoir l'essor rapide des villes, d'où le troisième chapitre du programme : l'urbanisme. Hors des murs de la cité indigène — de la Médina — la ville européenne s'est confortablement et coquettement installée, non pas au gré du caprice de chacun, mais suivant un plan rigoureusement tracé à l'avance, en conformité des lois de la sécurité, de l'hygiène et de l'esthétique ; et dotée, dès avant sa naissance, de toutes les commodités et de tous les ornements propres à son développement futur.

Ici encore, le résultat a répondu à l'effort. Les villes ont surgi de terre avec une étonnante rapidité. Casablanca, par exemple, est une capitale aux édifices imposants, aux voies larges et bien aérées, dont la population, de près de 100.000 âmes, ne comprend pas moins de 35.000 Européens, dont 19.000 Français.

Les Européens, dans l'ensemble du Protectorat, forment une colonie de 60.000 âmes. L'élément alsacien y est particulièrement bien représenté et y joue un rôle assez important. A Casablanca, par exemple, la Société des Alsaciens-Lorrains, placée sous la présidence d'honneur du maréchal Lyauteu, constitue l'association régionale française la plus forte numériquement et une des premières par l'influence qu'elle exerce.

Dans les grandes exploitations agricoles, nous trouvons également quelques Alsaciens de marque. M. Jacques Schlumberger, président du Syndicat d'initiative de Guebwiller, — à son retour d'un voyage au Maroc en novembre et décembre 1920 — donna une conférence des plus intéressantes sur ses impressions dans ce merveilleux pays. Le conférencier introduisit (en esprit, bien entendu) son auditoire dans la ferme d'un Alsacien et lui présenta le personnel indigène, entre autres le gardien, très honnête garçon, *ancien brigand* ; il paraît qu'il est un des rares Arabes qui aient le courage de sortir aussi la nuit. L'apparence de l'établissement est assez primitive, comme celle de colons, au dehors. Par contre, il possède un outillage tout à fait moderne, entre autres des charrues à tracteur mécanique qui vont bientôt arracher à ce sol fertile de plus abondantes récoltes que l'instrument primitif avec lequel les Marocains ne font qu'en gratter un peu la surface.

passant autour des mauvaises herbes. Aussi, la colonisation, si récente, a fait dans ce pays déjà des merveilles.

Grâce à l'afflux de population et de capitaux européens, le commerce extérieur s'est développé dans des proportions inconnues en toute autre colonie ou pays de protectorat ; la valeur en est passée de 57 millions de francs en 1909, 110 millions en 1912 (première année de Protectorat), à plus de 1.200.000.000 de francs en 1920.

Le Maroc, nous l'avons dit, n'est pas encore un pays industriel parce que, ne possédant aucune des sources d'énergie, il doit faire venir son combustible — houille, pétrole, essence — du dehors. Il est donc remarquable qu'il ait pu, dans ces conditions, monter 268 établissements industriels, dont plusieurs importants, représentant un capital global de plus de 173 millions et une force motrice de 14.000 HP. Mais ce n'est là qu'un commencement. Le Maroc dispose, dans la haute région de Taza, d'un précieux réservoir de force hydraulique ; jusqu'ici ce domaine était demeuré en friche, faute de pouvoir être amélioré. Nos récents succès militaires ont mis entre nos mains les biefs supérieurs et les sources des grands cours d'eau qui, bientôt captés, fourniront au Protectorat l'énergie nécessaire aux grandes entreprises. Alors le Maroc, dûment équipé, pourra non seulement se suffire à lui-même, mais redresser le fléau de sa balance économique, qui se ressent désavantageusement de la crise mondiale. Mais, grâce à sa souplesse et à son élasticité, ce merveilleux pays trouvera dans sa robuste jeunesse les forces de réaction qui lui permettront un relèvement rapide dans la voie où le maintient une main énergique et sûre¹⁾.

*
* *

LE RAYONNEMENT ECONOMIQUE DU MAROC.

Ce pays, qui a fait preuve de tant de vitalité et qui, en dix années de protectorat, s'est déjà affirmé comme si largement ouvert au progrès, est, pour l'activité de nos commerçants, un champ d'action de premier ordre, où toutes les initiatives doivent trouver leur place.

Jusqu'à ce jour il n'a déçu aucun des hommes d'affaires qui lui ont fait confiance et qui possédaient quelques-unes des qualités essentielles pour réussir dans un pays neuf et pour y faire triompher l'idée française : de la méthode, de sérieuses connaissances professionnelles et de la persévérance.

Certes, le chemin parcouru est long et les résultats obtenus éminemment brillants, depuis la date de l'établissement du Protectorat français jusqu'à ce jour : nous sommes loin du temps où les sultans ouvraient comme à regret les portes de leur empire aux marchands étrangers et où les caravanes ne parcouraient les pistes mograbines qu'avec la crainte perpétuelle des détrousseurs.

Du trafic commercial intérieur du Protectorat, nous ne dirons qu'une chose, c'est qu'il n'a cessé de se développer pendant ces dernières années, malgré toutes les difficultés rencontrées par ce qui touche à l'activité commerciale. Les chiffres cités par M. Avonde dans l'ouvrage que vient de publier la Résidence générale en font foi.

Malgré une diminution des tarifs pour certaines catégories de marchandises, il y a eu augmentation des recettes générales qui passent de

¹⁾ Léon Barety, député des Alpes-Maritimes, dans l'« Exportateur Français » (23 janvier 1923).

9.592.763 francs en 1919, à 13.046.252 francs en 1920 et atteignent 7.411.282 francs pour les six premiers mois de 1921.

Un organisme de la plus haute utilité a été créé : le *Service du Commerce et de l'Industrie* a maintenant des intermédiaires dans les principales villes du Maroc, ce sont les Offices économiques de Casablanca et de Rabat, les « bureaux économiques » de Meknès, Fez, Marrakech et Safi. Il existe de plus des Chambres de commerce à Casablanca, Rabat et Kénitra et des Chambres mixtes d'Agriculture, de Commerce et d'Industrie à Fez, Meknès, Marrakech, Safi, Mazagan et Mogador. Enfin, une Bourse de Commerce a été créée à Casablanca.

Si, des marchés intérieurs, nous jetons un coup d'œil sur l'ensemble du commerce extérieur, nous voyons le bond formidable qui s'est produit en dix ans !

En 1912, la valeur en francs des transactions totales était de 177.737.723 francs. En 1921, elle était de 559.902.000 francs. Dans ces sommes, en 1912, 110.657.340 francs, et en 1921, 114.033.000 francs revenaient aux importations. Aux exportations, en 1912, on comptait 67.080.383 francs et, en 1921, 455.869.000 francs.

Ces chiffres nous montrent que les importations ont dépassé les exportations. Il en a été de même, tous les ans, de 1919 à 1921 et cette constatation se renouvellera très probablement encore dans les années qui vont suivre. Ce fait s'explique, en ce sens que le Maroc est un pays en pleine période d'outillage économique et d'accroissement démographique au point de vue européen.

La part de la France, dans le commerce marocain, a été de 43,37 % en 1912 ; elle est montée à 63,09 % en 1920, pour le trafic total.

En 1912, 2.752 navires jaugeant 2.414.500 tonnes, dont 714 français, jaugeant 787.804 tonnes, ont fréquenté les ports marocains. En 1920, il y a eu 5.257 navires, dont 2.162 battant pavillon français.

La France est constamment restée le plus important fournisseur du Maroc comme son plus précieux acheteur. L'Angleterre a toujours gardé le second rang. Le chiffre représentant ses transactions est passé de 48.190.373 en 1912 à 282.071.000 en 1920.

Grâce aux efforts persévérants qu'elle faisait, depuis plusieurs années, pour conquérir le marché, l'Allemagne avait réussi, avant la guerre, à se maintenir au troisième rang des pays fournisseurs du Maroc. C'est assez dire que l'interdiction du commerce avec l'Allemagne, édictée en août 1914, interdiction maintenue en principe, par le Dahir du 9 janvier 1920, sauf pour quelques marchandises entrant par dérogation, a laissé une place importante pour les autres pays.

L'Espagne a bénéficié de cette situation et a porté son commerce de 8 millions à plus de 55 millions de francs.

De même, les Etats-Unis sont passés de près de 1 million de francs en 1912 à 44 millions en 1920. Enfin la Belgique a repris son trafic actif avec le Maroc, et la Suède a vu passer son commerce de moins de 1 million $\frac{1}{2}$ à 14 millions $\frac{1}{2}$.

Quelles sont maintenant les principales denrées sur lesquelles ont porté les échanges ? La plus grande part des importations marocaines sont constituées par des produits nécessaires à l'alimentation, à l'habillement et dont, au moins pour certains, de façon plus marquée, la consommation augmente au fur et à mesure de l'accroissement de la population européenne et des besoins des consommateurs indigènes.

Le reste comprend tous les articles et produits contribuant à la valorisation du pays : ce sont les machines de toutes sortes et les matériaux de construction de toute nature, dont les entrées ne cessent d'être en augmentation depuis 1912.

Parmi les denrées alimentaires, les articles d'habillement, d'éclairage et d'usage courant, ceux qui s'adressent à la population indigène comptent régulièrement pour de gros chiffres aux arrivages. Le sucre reste un véritable aliment de première nécessité pour les populations autochtones ; il en entre, chaque année, plus de 50.000 tonnes venant de France, des Etats-Unis, de Belgique, des Pays-Bas. Le thé employé à préparer en le parfumant avec une plante aromatique, une sorte de breuvage national, compte tous les ans aux importations pour près de 5.000 tonnes ; les bougies, dont il entre plus de 4.500 tonnes, fournies en grande partie par l'Angleterre ; le café (1.500 tonnes), arrive au Maroc après avoir été transité par Bordeaux ou Marseille ; le savon, pour la fourniture duquel la France lutte avantageusement avec l'Angleterre.

Les vins comptent pour plus de 12 millions de litres exportés principalement d'Espagne. Les alcools de bouche sont en accroissement constant depuis le moment où, en 1918, leur entrée n'a plus été interdite.

A la fin de l'année dernière, la France tenait le premier rang pour ses exportations au Maroc de viande salée, de peaux, de fromage, de sucre raffiné, de chocolats, de vins mousseux, de bière, de soie artificielle, de draperie, de papiers, de chaussures, etc.

En ce qui concerne les exportations, le Maroc étant un pays exclusivement agricole, presque tous les produits qui en sortent sont des produits naturels ou des produits et déchets d'animaux.

On aurait tort de passer sous silence les larges possibilités que l'empire chérifien offre à l'industrie. Pour les matières premières dont il dispose en abondance, autant que par sa position géographique (Casablanca est à 48 heures de Marseille et de Bordeaux), par le rapide accroissement de sa population européenne aussi bien que par l'empressement des indigènes à adopter nos produits manufacturés, le Maroc est appelé à jouer, à brève échéance, un rôle important dans la production mondiale.

Pour l'instant, ce sont les industries d'alimentation qui tiennent la première place. Elles sont au nombre d'une centaine, et les minoteries, les fabriques de limonade et sirops, ainsi que les huileries, fournissent les deux tiers de ce chiffre.

La construction est représentée par une vingtaine de briqueteries, quelques fabriques de carreaux et tuyaux en ciment, deux usines de chaux et ciments, un petit nombre de scieries mécaniques.

La menuiserie-charpente compte une trentaine d'entreprises et la métallurgie à peu près autant.

D'autre part, les progrès de la pacification dans le Moyen-Atlas ont rendu possible l'exploitation de magnifiques forêts de cèdres et de chênes-lièges. Le tanin est produit en quantités importantes.

Des tanneries s'organisent et l'on envisage la création d'usines pour le traitement des sous-produits de toutes les richesses forestières.

Nous avons déjà relevé l'excellente teneur des terres à phosphates dont l'exploitation commence à peine. Les industries extractives connaîtront bientôt un bel essor. La fabrication des superphosphates et autres engrais suivra sans doute très vite. Quant à l'industrie électrique, elle est en plein développement, depuis la récente pacification des hautes régions de Taza.

Une autre branche d'activité qui paraît devoir porter d'assez beaux fruits, c'est celle de l'industrie des parfums. Le géranium et la rose peuvent être cultivés facilement dans les plaines, et déjà l'on annonce la création d'une usine où l'on se propose de traiter les fleurs sur place.

Un petit nombre de frigorifiques sont par ailleurs en bonne voie d'achèvement. Si le problème de l'engraissement du bétail est finalement résolu, malgré la disette fourragère, cette industrie si utile connaîtra d'heureuses destinées.

Cette rapide énumération suffit à montrer la valeur des ressources que le Maroc peut mettre à la disposition de l'industrie. Le temps est proche où tant de richesses seront exploitées pour le bien commun du Protectorat et de la France.

Cependant, il est utile de ne point oublier, dans l'appréciation de cet essor économique, vraiment phénoménal, que les mesures nécessitées par la période de guerre et le taux élevé des changes anglais, espagnol et américain ont été très favorables au commerce métropolitain. D'où, nécessité pour nos commerçants et industriels de surveiller de très près le marché marocain, qui restera pendant longtemps encore, un débouché intéressant pour ses fournisseurs, tant que se poursuivra l'outillage économique du Maghreb¹⁾.

*
**

LES GRANDES AFFAIRES DU MAROC²⁾.

Disons encore un mot des grandes entreprises qui ont le plus efficacement travaillé à la rapide mise en valeur du Maroc.

Compagnie Marocaine.

La *Compagnie Marocaine*, société commerciale agricole, immobilière, industrielle et de travaux publics, est la plus ancienne société anonyme française établie dans l'empire chérifien. Fondée en 1902 sous les auspices de MM. Schneider et C^{ie}, elle fut la conséquence d'une mission d'études au Maroc confiée par eux au début de l'année 1899 à M. Gaston de Caqueray, alors lieutenant de vaisseau en congé et aujourd'hui directeur de la *Compagnie Marocaine*.

Les progrès de cette société ont été constants. Son capital primitivement fixé à 1.500.000 fr. a été porté à 3.000.000 en 1904. Il fut élevé à 6.000.000 en 1911, avec le concours de l'Union Parisienne dont un administrateur, M. de Frondeville, remplaça M. Eugène Schneider à la présidence du Conseil d'administration, puis à 10 millions l'année suivante.

En juin 1914, M. Boucard, maître des Requêtes honoraire au Conseil d'Etat, succédait à M. de Frondeville, décédé. Une assemblée extraordinaire du 23 décembre 1919 autorisa le Conseil à augmenter le capital jusqu'à 25.000.000, mais dix mille actions nouvelles seulement furent émises en avril 1920. Le capital est, pour l'instant, de 20.000.000 entièrement versés, divisés en 30.000 actions de 500 fr. ; siège social à Paris (2^e), rue Taitbout, 60.

Au moment où le Protectorat devint un fait accompli, elle possédait déjà des agences dans la plupart des villes du Maroc. Aujourd'hui on la trouve à Oudjda, Fez, Meknès, Tanger, Larache, Kenitra, Rabat, Casablanca, Mazagan, Saffi, Mogador, Marrakech, sans parler des localités de moindre importance où sont installées des sous-agences. Tous ces établissements ont à leur tête un chef français, rompu aux affaires et aux usages locaux et parlant la langue arabe. Il est secondé par des collaborateurs européens et des employés indigènes.

La Compagnie Marocaine a ses propres exploitations agricoles, comprenant plusieurs milliers d'hectares cultivés soit en association avec les indigènes, soit

¹⁾ Henri de Guiringaud, dans l'« Exportateur » (9 septembre 1922).

²⁾ Extrait de l'« Illustration Economique et Financière » (12 février 1921).

directement suivant les derniers procédés de la culture européenne ; ainsi elle a mis en train, à 28 kilomètres de Casablanca, la constitution d'un vignoble qui sera sans doute le plus étendu du Maroc. Son cheptel comprend, suivant les saisons, 8 à 12.000 têtes de bétail (boeufs, moutons, porcs, etc.) répartis dans diverses régions, notamment dans celles des Doukkala et du Sebou. Elle a pu ainsi assurer en des moments difficiles le ravitaillement en viande fraîche des troupes stationnées entre Fez et Meknès.

Les affaires industrielles de la *Compagnie Marocaine* semblent appelées à prendre une extension importante. Déjà elle a installé à Casablanca, sous les ordres d'un ingénieur spécialiste, un comptoir électro-technique. En ce qui concerne les Travaux publics, elle a participé à la construction par MM. Schneider et Cie des chemins de fer stratégiques du Maroc ; en outre elle est intéressée avec MM. Schneider et Cie et MM. J. et G. Hersent dans la construction des ports de Casablanca et de Saffi. Elle a signé avec la Compagnie Générale du Maroc, les Compagnies de Paris-Orléans et de P.-L.-M. la convention du 21 juin 1920, par laquelle le Résident général de France au Maroc a accordé la concession de certaines lignes de chemin de fer.

La *Compagnie Marocaine* a été amenée, par l'étendue même de son champ d'action, à coopérer à la création ou à devenir actionnaire de plusieurs grandes entreprises et sociétés d'études ayant pour objet la mise en valeur du Protectorat, notamment les suivantes :

- Union des Mines Marocaines.
- Société Marocaine des Travaux publics.
- Compagnie Fasi d'Electricité.
- Société Marocaine de Charbons et Briquettes.
- Société Générale des Abattoirs municipaux et industriels.
- Compagnie du Sébou.
- Société des Moulins du Maghreb.
- Société de Camionnage marocaine et algérienne.
- Société Marocaine de distribution d'eau, de gaz et électricité.
- Compagnie du Chemin de fer de Tanger à Fez.
- Société des Ports marocains de Mehedyia, Kenitra et Rabat-Salé.
- Société des Chaux, Ciments et Matériaux de construction au Maroc.

Son capital social va être porté de 25 à 50.000.000. Par ses appuis industriels et financiers, par les garanties morales qu'elle offre, par les résultats déjà obtenus, la *Compagnie Marocaine*, doyenne des sociétés anonymes établies au Maroc, peut se placer au premier rang des sociétés qui travaillent à assurer la prospérité du Protectorat.

Société Paris - Maroc.

La Société *Paris-Maroc* est une société anonyme française, constituée en 1912, au capital de 2.250.000 fr. en vue de faire toutes opérations commerciales, industrielles, financières, mobilières et immobilières, agricoles ou minières. Le capital a été porté à 10.000.000 en 1918, par suite de l'extension prise par les affaires de la Société, malgré les hostilités.

La Société a ouvert depuis sa création divers magasins au Maroc : à Casablanca, à Tanger, à Rabat.

A Casablanca, la Société possède l'Hôtel Excelsior, situé au meilleur emplacement de la ville, ainsi que l'Agence Industrielle et Automobile, qui s'occupe spécialement de la vente de tous accessoires industriels, automobiles et électriques.

Depuis sa fondation, la Société a également manifesté son activité par la création de filiales, qui se sont occupées, entre autres, d'affaires industrielles, telles que la Société des chaux, ciments et matériaux de construction au Maroc, la Compagnie Algérienne des chaux et ciments, la Société Marocaine du bâtiment, la Société Industrielle marocaine, etc...

Société Foncière Marocaine.

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs.

Siège social : 5, rue Boudreau, à Paris.

La *Société Foncière Marocaine* a été fondée le 5 juillet 1911, à l'heure où notre action diplomatique au Maghreb achevant son œuvre, notre action économique allait pouvoir se manifester librement.

C'est à Casablanca que la *Société Foncière Marocaine* a porté son gros effort. Son lotissement occupe le centre de la nouvelle ville, non loin de la gare, en face du port en construction. Elle poursuit sur ces terrains, qui ont bénéficié depuis leur acquisition de plus-values considérables, la construction d'immeubles qui continuent le développement de l'important quartier créé par elle.

Elle a, d'autre part, considérablement étendu durant ces dernières années son domaine de Saffi, remployant en achats judicieux la part importante des bénéfices mis en réserve.

Elle conserve en outre des intérêts à Marrakech et à Tanger.

Ses domaines agricoles comprennent plus de 12.000 hectares de bonnes terres ; ils sont groupés sur deux points : vallée du Sébou et région de Kasbah Ben Ahmed, au sud-est de Casablanca. La Société y pratique avec un succès croissant l'agriculture et l'élevage ; à la période préparatoire de culture extensive, peu coûteuse mais de faible rendement, a succédé la mise en pratique des méthodes de culture moderne avec emploi du matériel mécanique.

La Société s'est, d'autre part, adjoint en 1919 une branche industrielle, par l'acquisition d'une fabrique d'agglomérés de ciment. Favorisée par l'essor de la construction au Maroc, cette exploitation a, dès les premiers exercices, donné de brillants résultats et assuré à la Société un supplément de revenus intéressant.

Rappelons enfin que la Société a participé à la constitution de la Société Générale pour le développement de Casablanca, de la Compagnie Franco-Chérifienne et diverses autres affaires marocaines.

Société générale pour le développement de Casablanca.

Siège social : 66, Chaussée d'Antin, à Paris.

Fondée en 1913, au capital de 5.000.000 de francs, divisé en 10.000 actions de 500 francs chacune, la *Société générale pour le développement de Casablanca* a pour objet :

Toutes opérations mobilières et immobilières, financières, industrielles et commerciales, de travaux publics ou particuliers au Maroc.

Les terrains de la *Société générale pour le développement de Casablanca*, situés entre la gare et le port de Casablanca, sont appelés au plus grand avenir, surtout au point de vue industriel, par la facilité de leurs voies d'accès.

Société Agricole du Maroc.

Cette Société a pour objet :

L'achat, la vente, l'échange, la location (tant comme locateur que comme locataire), la mise en valeur et l'exploitation de tous immeubles situés au Maroc ; l'achat, la vente, l'échange et la location (tant comme locateur que comme locataire) de tous bestiaux, instruments aratoires, matériel d'exploitation et produits quelconques, et enfin l'édification de constructions sur les immeubles de la Société et sur les immeubles sur lesquels elle peut avoir des droits.

Son Conseil d'administration se plaît à reconnaître qu'il a trouvé dans le Protectorat français une aide efficace et une organisation économique suffisante pour rendre possibles toutes les transactions commerciales et immobilières.

De son côté, il n'a rien négligé pour améliorer la valeur des propriétés qui constituent l'actif de la société. Principalement, à Casablanca, il s'est appliqué à donner aux lotissements l'aspect le plus agréable, et à obtenir de l'Administration les tracés les plus favorables à la circulation.

Pour répondre au désir du Protectorat, préoccupé par la crise du logement, la *Société agricole du Maroc* a décidé de construire des immeubles. Cette heureuse

initiative et la bonne situation des terrains ont attiré beaucoup de constructeurs vers les lotissements..

Société Immobilière de Casablanca.

Siège social : 3, rue Meissonnier, à Paris.

Fondée en 1919 au capital de 550.000 francs, sous les auspices de la *Société générale pour le développement de Casablanca*, cette Société, aujourd'hui au capital de 1.550.000 francs, a pour but toutes opérations de terrains au Maroc, et notamment l'achat et la vente de terrains et d'immeubles, ainsi que leur location.

Comptoir Lorrain du Maroc.

En 1911, un groupe lorrain, spécialisé dans les lotissements et dans la mise en valeur de terrains, et convaincu, d'autre part, des perspectives d'avenir du Maroc, décida d'y acquérir des propriétés. Cette entreprise prouvait une grande clairvoyance et de la hardiesse. Casablanca ne comptait alors que 2.400 Européens et 35.000 indigènes. Après Agadir, les affaires du Maroc étaient difficiles ; la législation coranique ignorait l'hypothèque, réservant le droit de réméré ; les opérations immobilières se trouvaient ainsi contrariées, et il était difficile de prévoir le prodigieux essor d'une ville, dont le grand port n'existait alors qu'à l'état de projet.

Fondé par des spécialistes de Nancy, Saint-Dié, Epinal et Charmes, le *Comptoir Lorrain du Maroc* peut revendiquer à juste titre sa place parmi les premiers collaborateurs du moderne Casablanca. Il a eu la bonne fortune de posséder parmi ses membres M. Eugène Nathan, l'urbaniste bien connu, qui apporta la méthode qu'il avait expérimentée dans l'Est de la France. S'inspirant des règles de l'Urbanisme, le programme du *Comptoir Lorrain du Maroc* fut de créer des voies spacieuses, éliminant ainsi les ruelles étroites, les dégagements restreints, si caractéristiques au Maroc, pays de soleil et de lumière.

Le premier lotissement créé par le Comptoir servit à dénommer le boulevard de Lorraine et fut appelé le quartier de Lorraine ; sa surface était de 100.000 mètres carrés.

Alors qu'aux colonies apparaissent souvent des sociétés éphémères qui n'envisagent que des spéculations passagères, le *Comptoir Lorrain du Maroc* s'attache au contraire à des entreprises d'avenir, que seuls peuvent mener et activer des spécialistes en matière de lotissements de terrains et avec le dessein formel de contribuer au développement progressif des villes.

Le programme du *Comptoir Lorrain du Maroc* est d'offrir des terrains au public à des prix divers, aux conditions les plus favorables pour les petits et gros acquéreurs et dans tous les quartiers, qu'il s'agisse de terrains à bâtir ou de terrains industriels au centre ou dans la périphérie, avec les plus grandes facilités de paiement.

Le champ d'action du *Comptoir Lorrain du Maroc* ne se bornera pas à la seule ville de Casablanca. Ses opérations s'étendront sur tout le Maroc pour : acheter, vendre et lotir pour son compte personnel ou comme mandataire pour le compte des tiers, les immeubles urbains, suburbains, ruraux, industriels et agricoles.

Le succès d'ailleurs a répondu complètement aux espérances des fondateurs.

Le *Comptoir Lorrain du Maroc* a mis en valeur plus d'un million de mètres carrés à Casablanca depuis sa fondation ; il a obtenu à l'Exposition de Casablanca (Section d'Urbanisme) une médaille d'or.

Pour permettre l'extension de ses opérations, il s'est constitué en Société anonyme Marocaine, au capital de six millions de francs.

Le Siège social est à Casablanca, 82, rue du Général-Drude, avec bureaux à Nancy, 45, rue Gambetta et à Paris, 1, rue de Stockholm.

Bordeaux - Maroc.

Parmi les groupes importants qui ont fondé des sociétés au Maroc en 1920, il convient de citer en premier lieu le groupe *Bordeaux-Maroc*, au capital de

6 millions de francs, qui est destiné à prendre une grande importance dans le Protectorat.

La Société *Bordeaux-Maroc* a principalement pour objet :

L'importation et l'exportation, le transit de tous produits, récoltes, denrées, marchandises de toutes provenances, et toutes opérations et entreprises de transport, navigation, affrètement et armement.

La création, l'acquisition, la prise à bail et l'exploitation de tous comptoirs, agences, magasins, entrepôts, services de manutention.

La participation directe ou indirecte dans toutes opérations industrielles ou commerciales pouvant se rattacher à l'objet social par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou achat de titres ou droits sociaux, fusion, association ou autrement.

Président : M. Guestier, ancien président de la Chambre de commerce de Bordeaux.

Mais *Bordeaux-Maroc*, peu de temps après sa fondation, a décidé de donner une extension plus grande à ses opérations en fondant une nouvelle société : l'*Ifriquia*, et en apportant une large part à la constitution de la *Compagnie Chérifienne de Colonisation*.

Nous sommes heureux de signaler que l'*Ifriquia*, qui a un capital de 2.500.000 francs, comprend parmi quelques-uns de ses gros actionnaires des personnalités indigènes.

Le siège social de cette société est 20, rue de l'Horloge, à Casablanca. Président : M. Roger de Lapeyrouse, industriel.

Ajoutons que la Société *Bordeaux-Maroc*, désireuse d'avoir également une autorité morale, vient d'acquérir le journal *La Dépêche Marocaine*, avec laquelle elle se propose de soutenir les intérêts français dans le domaine politique et économique et de continuer la saine tradition de ce journal, qui est le plus ancien de tous les journaux marocains.

Compagnie Chérifienne de Colonisation.

La *Compagnie Chérifienne de Colonisation*, au capital de 3.000.000 de francs, a son siège social à Casablanca et ses bureaux à Paris, 18, rue de la Pépinière ; elle a pour objet :

1° L'acquisition, la prise à bail, la location totale ou partielle, la vente, l'échange de tous immeubles bâtis ou non bâtis, terrains, propriétés, bâtiments à usage privé, agricole, industriel ou généralement quelconque, l'édification de toutes constructions ;

2° La recherche, l'aménagement, la mise en valeur et l'exploitation de toutes propriétés agricoles et autres ;

3° Tous prêts ou avances hypothécaires ou non, ainsi que toutes ouvertures de crédit en vue de la création d'exploitations agricoles ou autres.

Président : M. Piot, administrateur-délégué de la *Société agricole du Maroc* et de la *Société générale pour le développement de Casablanca*.

Compagnie Algérienne.

Parmi les banques qui se sont attachées à servir au Maroc la cause de l'influence française, la *Compagnie Algérienne* n'a pas manqué de jouer le rôle auquel l'appelaient son passé et son caractère.

Installée dès 1904 à Tanger, l'une des premières parmi les banques qui se sont fixées au Maroc, la *Compagnie Algérienne* a étendu son champ d'action au fur et à mesure des progrès de la pacification.

C'est ainsi qu'elle a successivement créé une succursale à Casablanca en 1906 et des Agences à Oudjda et à Saffi, en 1910, — à Rabat, à Larache et à Mazagan en 1912, — à Marrakech en 1913, — à Kénitra en 1916, — à Mogador et à Fez en 1917, — à Meknès en 1918.

Dans ces différents centres, l'activité de ses agents s'est donnée pour objet notamment d'initier les indigènes à la conception du crédit et de les amener, par une lente éducation, à user de tous les services que l'on peut attendre normale-

ment d'un banquier. Ainsi la *Compagnie Algérienne* a contribué en même temps que les autres établissements qui avaient entrepris la même tâche, au développement rapide du commerce marocain ; son influence s'est également fait sentir avec d'heureux résultats dès que les affaires d'importation ou d'exportation ont pris quelque importance.

La *Compagnie Algérienne* est parvenue rapidement à se classer au Maroc comme l'un des plus importants établissements de crédit du Protectorat.

Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie.

Le *Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* avait songé à étendre ses opérations au Maroc avant même que ce pays fût largement ouvert aux Européens. C'est, en effet, en 1904 qu'était installé le premier Comptoir à Tanger. Ses Agences étaient ouvertes au public en 1910 à Casablanca et à Oudjda, en 1911 à Mogador et à Fez, en 1913 à Mazagan, en 1914 à Marrakech et en 1917 à Meknès.

Le *Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* se borna, tout d'abord, aux affaires de banque courante.

C'est par un dahir en date du 12 août 1913 que fut institué le régime foncier actuel. Mais ce ne fut qu'après la guerre, en décembre 1919, que fut étendu au Protectorat le privilège que le *Crédit foncier de France* exerce par l'intermédiaire du *Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* dans le reste de l'Afrique du Nord française.

En contre-partie des privilèges qui lui sont accordés, le *Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* donnait son concours à la création d'une « Caisse de Prêts Immobiliers », à laquelle il faisait une avance d'un million de francs, sans intérêts.

Cette caisse a pour but de consentir des prêts à longs termes et à faible intérêt aux *Sociétés d'Habitations à bon marché*, dont la création est actuellement réalisée dans plusieurs villes du Maroc et notamment à Casablanca, afin de hâter la solution de la crise du logement.

Une autre branche de l'activité du *Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* fut le concours apporté à de nombreuses sociétés constituées en vue de la mise en valeur du Protectorat. Parmi les plus importantes nous citerons :

La Société foncière Marocaine de la Chaouïa et Maroc.

La Compagnie du Sebou.

Les Magasins généraux et Warrants du Maroc.

La Compagnie Fasi d'Electricité.

La Compagnie des Tramways et Autobus de Casablanca.

*
**

RELIEF ET COURS D'EAU.

Le rapide aperçu qui précède nous ayant donné une idée des richesses inestimables de notre grand Protectorat africain, nous allons entreprendre de faire plus ample connaissance avec ce pays merveilleux, qui depuis dix ans, attire le plus l'attention et les énergies de la Métropole. Si tout notre immense domaine colonial était l'objet d'un engouement analogue, on n'aurait plus à nous accuser de négliger son exploitation. Mais, dans ce cas, il ne resterait peut-être plus, dans la Mère-Patrie, assez de Français pour la cultiver.

Il faut d'ailleurs considérer que, complétant notre empire Nord-Africain, le Maroc, comme l'Algérie, comme la Tunisie, est une *colonie de peuplement européen*, et même plus favorisée que ses devancières, grâce à son climat salubre et varié, à des eaux abondantes et à la grande étendue de ses terres fertiles, du moins dans la région tournée vers la côte atlantique.

Car le Maroc se divise géographiquement en deux parties distinctes : le Maroc occidental et le Maroc oriental ; ce dernier, qui regarde la Méditer-

ranée, n'est que le prolongement aride et presque désert de l'Oranie algérienne.

La principale chaîne de montagnes qui le constitue est l'Atlas, qui s'étend sur plus de 700 kilomètres, du Sud-Ouest au Nord-Est, divisé lui-même en trois chaînons parallèles.

Les plus grandes altitudes de ces chaînes sont d'environ 4.300 mètres pour le Grand-Atlas, dans la région du Djébel-Aiachi, à la source de la Moulouya ; c'est la vallée de ce fleuve qui sépare le Grand du Moyen-Atlas, dont les plus hautes cimes atteignent à peine 3.000 mètres. Quant au Riff, son point culminant est en zone espagnole, à environ 2.500 mètres.

La chaîne du Grand-Atlas est presque partout couverte de neige pendant huit mois de l'année, bien qu'elle ne renferme pas de glaciers, comme les Alpes ou les Pyrénées. Les pluies dans l'Atlas sont assez abondantes pour entretenir, sans qu'ils tarissent, les cours d'eau qui y prennent naissance ; ainsi le Maroc doit à son puissant système orographique le privilège de posséder plusieurs cours d'eau qui ne tarissent jamais : notamment les trois principaux fleuves : la *Moulouya* à l'Est, sur le versant méditerranéen ; le *Sebou*, la grande voie fluviale marocaine, qui prend sa source dans le Moyen-Atlas, au sud de Fez et s'étend dans l'Atlantique, à 40 kilomètres au nord de Rabat, après avoir décrit une infinité de méandres, au travers d'une large vallée marécageuse qui ne demande qu'à être assainie et irriguée pour devenir un des territoires les plus féconds du continent africain ; enfin, tout au Sud-Ouest, au delà des monts, court parallèlement à l'Atlas, le *Sous*, qui se jette dans l'Océan près d'Agâdir.

Quantité de rivières moins importantes sont les affluents de ces quatre fleuves, ou bien, après un cours de peu d'étendue gagnent directement la mer. Quelques-unes de ces dernières sont à peu près à sec en été.

Outre les eaux superficielles, le Maroc renferme de vastes nappes souterraines. Rares sont les terrains dans lesquels des puits ou des forages ne rencontrent pas d'abondantes venues d'eau.

L'orographie et l'hydrographie marocaines associent une insolation constante à un climat tempéré sur la côte, mais dont les variations sont très étendues dans l'hinterland, assurant ainsi à l'ensemble du Maroc une remarquable aptitude aux cultures les plus variées.

On a toujours supposé que le sous-sol marocain est fortement minéralisé ; hypothèse vraisemblable, mais non encore vérifiée. Le pétrole a été entrevu, mais aucune poche exploitable n'a été jusqu'ici repérée.

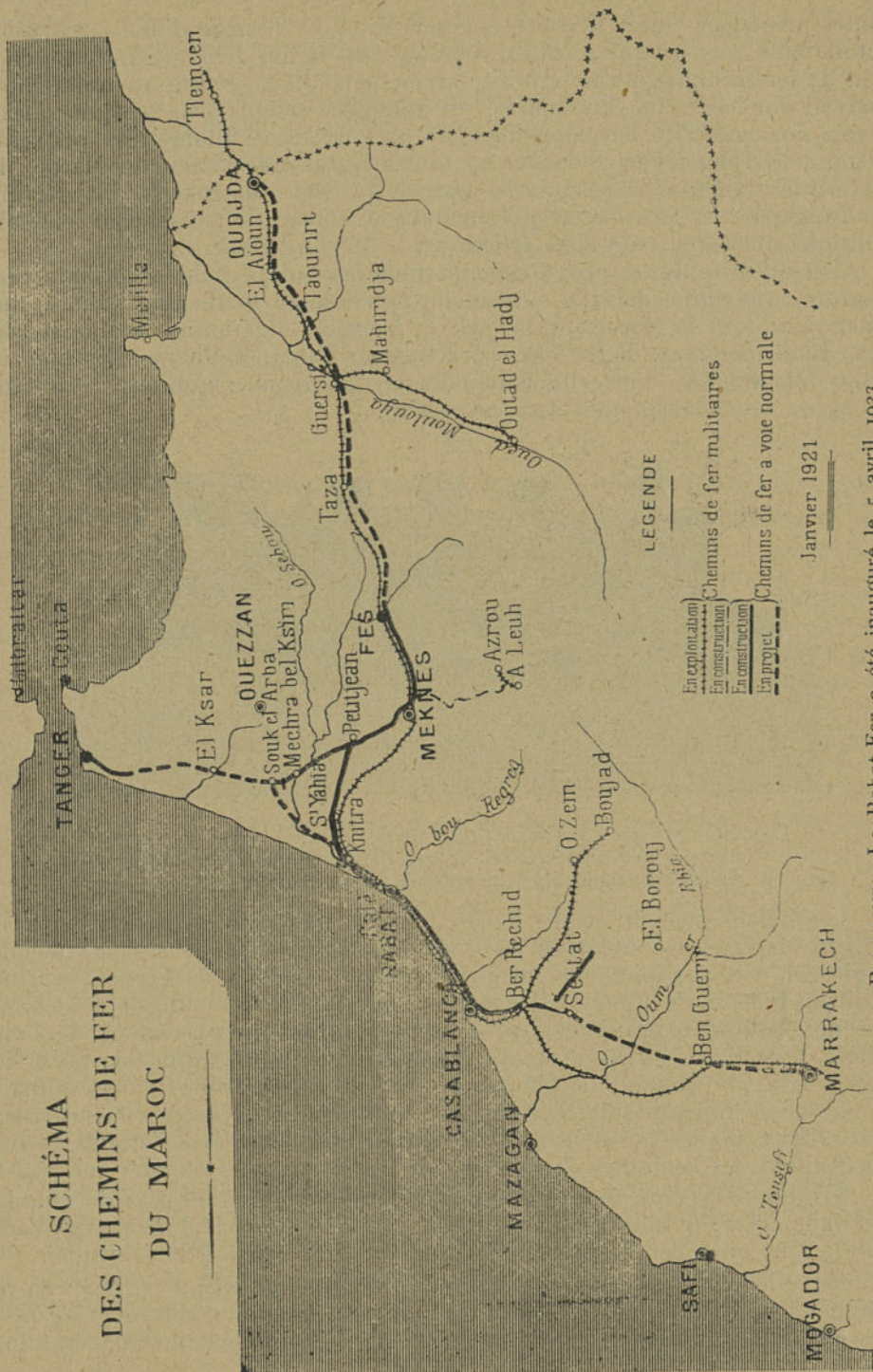
Une seule richesse minérale a été découverte, suivie et approximativement évaluée. Mais — comme nous l'avons déjà dit en parlant de nos principaux produits coloniaux, — à lui seul, le phosphate fossile représente pour le Maroc un patrimoine à exploiter qui confond l'imagination.

*
**

ROUTES ET CHEMINS DE FER.

Les voies ferrées sont les organes absolument indispensables à l'exploitation du Maroc, où l'on ne connaît jusqu'ici que trois instruments de transport : le chameau, le petit chemin de fer militaire à voie de 60 cm., et l'automobile. Le maréchal Lyautey, en multipliant les routes avec une infatigable célérité, a doté le Maroc d'un réseau routier que pourraient envier bien des pays d'Europe et qui justifie le surnom de « perceurs de routes » qui, d'après le témoignage de Baratier, nous a été donné par les populations africaines. Ce réseau, qui dépasse 4.000 kilomètres (3.177 kilomètres de

SCHÉMA
DES CHEMINS DE FER
DU MAROC



LEGENDE

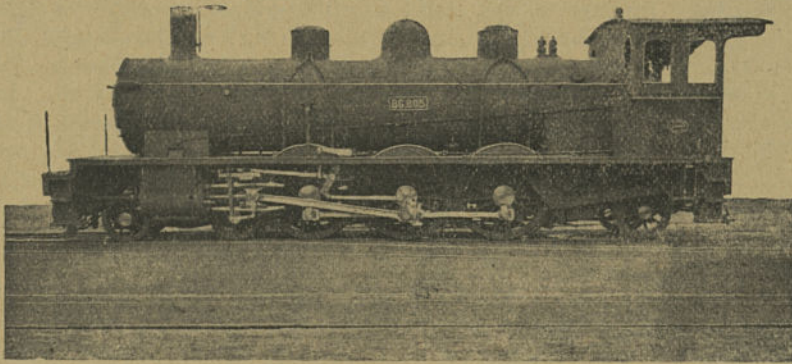
- Chemins de fer militaires
- - - Chemins de fer à voie normale
- En exploitation
- - - En construction
- · · En projet

Janvier 1921

REMARQUE : Le Rabat-Fez a été inauguré le 5 avril 1923.

routes principales, 968 de routes secondaires), est le siège d'une circulation automobile intense, qui vient en aide au trop faible débit du rail. Le chemin de fer militaire à voie étroite, ouvert pendant la guerre au trafic commercial sur ses 1.300 kilomètres, est remplacé depuis peu par un réseau à voie normale d'un développement de près de 1.200 kilomètres, qui comprendra le Tanger-Fez et desservira toutes les grandes villes du Maroc, de la frontière algérienne jusqu'à la capitale du Sud : Marrakech. L'ouverture du Tanger-Fez et du tronçon qui, mettant en relation directe Rabat, capitale politique du Maroc, avec Fez, reliera de ce fait l'intérieur à la côte.

Les diverses lignes projetées et partiellement déjà établies forment une ossature, une épine dorsale, suivant l'expression du maréchal Lyautey, qui s'étend sur tout le Maroc : d'Oudjda (la frontière algérienne) à Marrakech, par Taourirt, Taza, Fez, Meknès, Kénitra, Rabat, Fedhala, Casablanca, Sétat, Marrakech. Sur cette épine dorsale pourront s'embrancher autant de lignes secondaires qu'il sera nécessaire.



Locomotive, type « Pacifique », à voie de 1 mètre, poids 50 tonnes, livrée par la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques à la Compagnie des Chemins de fer de Bône à Guelma.

Leur établissement, avant de donner un vigoureux essor à l'exploitation du Maroc, est à même d'offrir un abondant débouché à notre métallurgie. On a répété bien souvent que la victoire a fait de la France le principal producteur de fonte et d'acier de l'Europe : à la condition toutefois, que nos hauts-fourneaux et nos aciéries trouvent le placement de leur métal. Or le Maroc est là, avec une demande de 200.000 tonnes de rails, de locomotives, de wagons, de charpentes en fer. Plus encore, il faut souhaiter que nos compagnies de chemins de fer adoptent les traverses métalliques produites en France, au lieu des traverses en bois achetées à l'étranger, qui représentent des centaines de millions de francs exportés chaque année.

N'oublions pas que devant la douane chérifienne tous les pays du monde sont égaux. Une production ne peut s'étendre que si on déploie autant d'activité à leur chercher des débouchés que de compétence à la fabriquer.

Actuellement, les chemins de fer militaires reçoivent voyageurs et marchandises ; les premiers, à raison de 30 centimes en 1^{re} classe, 15 centimes en seconde classe, 8 centimes en 3^e classe, par personne et par kilomètre.

Des trains spéciaux, composés d'une voiture automotrice, actionnée à l'essence et d'une remorque, constituent le service de première classe avec

une vitesse commerciale de 30 kilomètres à l'heure, tandis que les trains ordinaires, voyageurs et marchandises, ne marchent qu'à 12 kilomètres à l'heure.

Le tarif des marchandises de petite vitesse varie, suivant les articles et les distances, entre 0 fr. 75 et 1 fr. 50 la tonne kilométrique.

Les futurs chemins de fer à voie normale de 1 m. 44 suivront à peu près les mêmes parcours que la voie militaire, qu'ils sont appelés à remplacer. Leur longueur prévue sera approximativement de 1.200 kilomètres.

En attendant que les embarras financiers de la Métropole se soient atténués, le Protectorat a commencé la construction de divers tronçons avec ses propres moyens. Il espère, sauf imprévu, la mener en cinq années à bonne fin.

On ne peut que s'en réjouir, car la production de ce pays privilégié ne peut se développer, du moins dans l'hinterland, sans l'installation de voies ferrées.

*
**

L'INAUGURATION DE LA LIGNE RABAT - FEZ.

FEZ, 6 avril 1923. — Pour la première fois, un train confortable roulant sur une voie normale, a déposé hier, 5 avril, ses voyageurs en gare de Fez, venant de Rabat.

Après l'inauguration du quai d'accostage du port de Casablanca, c'est là un autre événement non moins important dans l'histoire de notre protectorat au Maroc, très courte, mais si féconde en preuves de notre activité, sous la géniale direction du *grand animateur* qu'est le *Maréchal Lyautey*, qui a reçu à la Résidence les directeurs et les personnalités locales venus pour inaugurer le nouveau chemin de fer, et a offert un grand dîner en leur honneur.

Dans le discours qu'il a prononcé, le Maréchal a rappelé que cette même route qu'ils allaient suivre et qui est aujourd'hui jalonnée de fermes et de terrains de culture, était il y a dix ans désertique et peu sûre.

Le Maréchal a indiqué que de tels résultats n'avaient pu être atteints que grâce à une politique de collaboration étroite avec les indigènes.

Après la réception à la Résidence et la nuit passée à Rabat, le départ s'est effectué pour Fez par le premier train inaugurant officiellement la nouvelle ligne. De la gare provisoire installée sur l'embranchement du port, au pied de falaises que domine la tour Hassan, la voie ferrée se dirige vers Salé, franchissant le Bou-Regreg, sur le pont de la route, un peu en aval du pont définitif en construction. Le train monte doucement vers le plateau, laissant aux voyageurs le temps d'admirer le merveilleux panorama de l'embouchure du Bou-Regreg, de la plage de Salé, de la casbah des Oudaïas.

De Salé à Kénitra, la ligne s'engage dans la campagne marocaine, où déjà on aperçoit le résultat des efforts de nos premiers colons. A Sidi-Taïbi, nous traversons la forêt de la Mamora jusqu'à Kénitra.

Kénitra est déjà une grande gare destinée à desservir un port plein d'avenir.

Les installations du dépôt de machines et des ateliers s'achèvent.

De Kénitra à Petitjean, l'immense plaine du Sebou s'allonge, offrant les contrastes les plus divers, des terres incultes aux plus riches moissons. Déjà, autour des gares, le colon s'installe et commence son labour fécond.

Près de Koebia, station perdue dans la plaine sablonneuse, l'on découvre déjà des milliers de plants d'oliviers.

A Sidi-Slimane, on approche de la ceinture de collines qui bordent la plaine et au pied desquelles est bâti un des premiers centres de colonisation : Petitjean.

C'est à Petitjean que le réseau de la Compagnie des chemins de fer du Maroc vient se souder à la ligne de Tanger à Fez, concédée, comme l'on sait, à la Compagnie franco-espagnole du chemin de fer de Tanger à Fez. Les deux compagnies ont associé leurs efforts pour réunir le plus tôt possible Fez et Meknès à Kénitra et Rabat.

A partir de Petitjean, la ligne s'engage par Bab-Tisra dans la vallée accidentée de l'oued Dom, pour monter sans arrêt, en longeant le pied du Zerhoum, jusqu'à Meknès. Le tracé est sinueux ; les ouvrages d'art se succèdent. En même temps, le voyageur voit se dérouler un paysage pittoresque. De beaux jardins annoncent l'approche de Meknès.

Au delà de Meknès, la ligne continue à monter, franchit la vallée de Ouislane sur un beau viaduc de 40 mètres de hauteur et, après avoir traversé l'oued Madoua, pénètre enfin dans la plaine du Saïis, dominée par les hauteurs de l'Atlas, pour arriver aux remparts de Fez.

Le voyage que nous avons fait hier, de Rabat à Fez, représente le total de 250 kilomètres de voie ferrée. Pour voir passer un de ces nouveaux trains, où, il y a trois jours, le sultan du Maroc fit, pour la première fois ce voyage Rabat-Fez, les populations indigènes étaient massées dans les gares. A Kénitra, à Petitjean, il y eut, aux arrêts rapides, des réceptions par les autorités locales. A Meknès, l'accueil fut plus imposant encore, avec soldats, musique, salves et banquet. Au crépuscule, le train officiel stoppa à Fez. La gare, qui est, comme toutes les autres de la ligne, en dehors de la ville, près des vieux remparts, était envahie par une foule curieuse de voir l'énorme locomotive et les beaux grands wagons ¹⁾.

*
**

LES PORTS.

Viennent ensuite les communications par mer, autrement dit la construction et l'équipement des ports, car c'est par mer, du côté de l'Atlantique, que paraissent s'ouvrir naturellement les accès du Maroc cultivé et soumis, de Tanger à Mogador. Mais nulle part l'accès n'est commode. Du cap Spartel à Mogador, sauf sur quelques points très rares, la côte de l'Atlantique marocain est une côte de fer, une côte sauvage qui mérite pleinement le qualificatif d'*inhospitalière* si souvent employé par les vieux manuels de géographie.

On peut admirer près de Rabat, sur les gigantesques roches en marche d'escalier qui servent de socle à la ville-résidence du côté de la mer, les venues de lames qui coiffaient les grandes tables noires en gradins pour retomber en innombrables filets d'eau et d'écume. Près de Casablanca, sur le promontoire où s'élève le nouveau phare, les coups de bélier de l'Atlantique ont été assez forts pour dissocier des masses rocheuses de plusieurs dizaines de tonnes. Le bateau qui, par mauvais temps, se met *au plein*, selon l'expression maritime, près de tels rivages, est irrémédiablement perdu. Un peu au sud de Casablanca, l'épave de la *Nive*, venue à la côte pendant la guerre, était encore là à la fin de 1918. Sur les parties les plus

¹⁾ Jean Clair-Guyot, « Echo de Paris », (8 avril 1923).

dangereuses de nos côtes de France, il n'y a rien de comparable, pour la sauvage horreur du spectacle, au ressac de certains points de la côte du Maroc.

Il faut donc créer des ports absolument artificiels, avec de longues digues de protection. Ce sont des travaux extrêmement coûteux, qu'il est essentiel, pour le maximum d'efficacité, de concentrer sur un ou deux points. Casablanca, vraie capitale commerciale du Maroc français, était toute désignée pour le grand effort. La longue digue qui s'achève aujourd'hui, les travaux de bassins, de quais et de terre-pleins représentent un effort digne d'admiration.

Aussi toutes les villes de la côte invoquent des motifs pour avoir leur port. Ce sont, du Nord au Sud, sur l'Atlantique : *Kénitra*, près de l'embouchure du Sebou ; 39 kilomètres plus loin, *Rabat* ; 75 kilomètres plus loin, *Fedhala*, qui n'est séparée que par 23 kilomètres de *Casablanca* ; à 110 kilomètres au sud, c'est *Mazagan* ; au delà, à 140 kilomètres, *Saffi* ; 120 kilomètres encore et voici *Mogador*, et enfin *Agadir*, à 160 kilomètres de *Saffi* ; au total, huit villes qui veulent chacune leur port, sur 700 kilomètres, sans compter *Tanger* qui drainera un jour beaucoup de trafic.

Les chemins de fer ont pour mission précisément de relier toutes les agglomérations aux ports dignes de ce nom.

Ces différentes créations donnent lieu à d'immenses travaux. Ceux du port de Casablanca, commencés depuis dix ans, avec des moyens médiocres, dont l'avancement a été ralenti encore pendant la guerre, marchent aujourd'hui à grande allure.

Ils se composent comme base d'une énorme jetée courbe de 1.900 mètres de long, qui défendra la rade contre les coups de mer, qui tous viennent du Nord-Ouest. Cette jetée abrite efficacement les navires de la rade, et les paquebots peuvent, à cette heure, accoster directement à terre, ce qui relève au rang des légendes héroïques les terribles atterrissages en barcasses, qui étaient la terreur des passagers et le fléau des marchandises.

Dans son vaste bassin de 240 hectares, les plus grands navires peuvent s'amarrer et décharger leur marchandise à quai ; le nombre des entrées et des sorties a représenté, en 1921, un tonnage de 2.173.480 tonnes.

Tel qu'il a été conçu et tel qu'il va être aménagé pour 15 à 1.800.000 tonnes, le port de la métropole marocaine, à peine achevé, sera insuffisant.

Le seul embarquement des phosphates si, comme on le prévoit, leur tonnage atteint de 2 à 3 millions de tonnes, l'occupera presque en entier. Aussi, d'importants agrandissements sont déjà prévus. Il y aura lieu, d'autre part, d'équiper les quais, les hangars et les docks avec de l'outillage moderne, qui manque à plusieurs ports français.

Beaucoup de fonte, d'acier, de ciment et d'appareils mécaniques seront à fournir pendant de longues années. Reste à veiller à ce qu'ils ne soient pas fournis par l'industrie étrangère.

L'inauguration du port de Casablanca eut lieu le 4 avril, 1923, en présence des sommités civiles et militaires et d'une foule immense accourue pour admirer les immenses travaux entrepris là, il y a moins de dix ans, pour rendre pratique le débarquement des voyageurs et des marchandises sur un point de la côte africaine si souvent et si furieusement battue par l'Océan, que les tentatives les plus adroitement menées par les navigateurs restaient parfois vaines. On apprendra aussi que pour cette inauguration précédant de deux jours celle de la ligne du chemin de fer Rabat-Fez, de nombreuses personnalités sont venues de France et même d'Amérique et

dont la liste est des plus brillantes. La note prédominante, c'était le sentiment de satisfaction profonde et de réconfort qu'ont éprouvé ici ce matin tous ceux qui ont vu ou revu l'œuvre colossale qui se poursuit au Maroc. Alors que tant de raisons graves nous donnent actuellement de grosses préoccupations, n'est-il pas juste de tourner aussi notre regard jusqu'ici où tant de magnifiques résultats sont obtenus.

Il y a juste un an, quand le Président de la République était venu au Maroc, on lui avait fait visiter la ville nouvelle si merveilleusement sortie du sol, avec ses beaux quartiers, ses usines, ses grands chantiers. On lui avait montré les travaux du port avec la grande jetée qui, terminée, s'avancera de près de deux kilomètres dans la mer. Actuellement, tout cela est presque méconnaissable, agrandi, perfectionné. Ce matin, pour la première fois, trois grands bateaux étaient à quai, le long de la jetée du nouveau port: c'étaient le *Figuig* et le *Doukkala*, venus de Bordeaux et de Marseille avec des passagers, et le *Saint-Thomas*, aménagé pour déverser dans les soutes des bateaux la précieuse matière qui est une des plus grandes richesses du Maroc. Dans le bassin du port, dix autres paquebots et une centaine de barques étaient entrés¹⁾.

A *Rabat*, l'on est en passe d'aménager l'embouchure du Bou-Regreg, qui sépare la capitale politique du Protectorat de sa sœur jumelle, la ville de Salé, l'ancien repaire des pirates barbaresques, tandis que, plus au Nord, l'affouillement du seuil sableux de Médéya donnera toute sa valeur au beau port fluvial de *Kénitra*, où, dès à présent, peuvent accéder des vapeurs de plus de 2.000 tonnes.

Le deuxième grand port marocain est situé à 16 kilomètres de l'embouchure de ce beau fleuve qu'on appelle le Sébou. Ici, la difficulté à vaincre est la barre qui obstrue l'estuaire, barre qu'il faut rompre à l'aide d'une digue qui interdit à l'entrée de la rivière la formation des dépôts de sable que le flux et le reflux de la Marée amoncellent à l'embouchure de tous les fleuves africains.

Kénitra est appelé à drainer la plupart des produits du Nord du Maroc français et à desservir les deux principales villes de l'intérieur: Fez et Meknès, et leur fertile territoire. Déjà le trafic de *Kénitra* a doublé entre 1919 et 1920, et il atteint aujourd'hui en certains mois 18.000 tonnes.

Enfin, les ports du Sud: Mazagan, Saffi, Mogador, fourniront bientôt au cabotage des havres suffisamment abrités.

Les marchandises de n'importe quelle provenance arrivant au Maroc sont frappées d'un droit *ad valorem*, d'après leur prix de gros, et rendues au bureau de la douane, c'est-à-dire qu'il faut ajouter à l'estimation de leur valeur le fret, le débarquement, etc. Le tarif est de 12,5 % en principe, sauf pour les bijoux, la soie, le vin, les spiritueux, les pâtes alimentaires qui ne paient que 7,5 %, et les engrais et les machines qui en sont exempts.

Les marchandises entrant par la frontière algérienne sont favorisées d'une réduction de 50 % environ sur ces droits.

*
* *

UN VOYAGE AU MAROC.

Et maintenant que nous avons une idée générale du Maroc, de son relief, de ses cours d'eau, de ses routes et voies ferrées et de ses villes en train de naître ou de se moderniser, embarquons-nous hardiment à la suite

¹⁾ « Echo de Paris », 6 avril 1923.

des nombreux parlementaires, journalistes, étudiants et collégiens, qui vont sur place étudier ce domaine si riche en promesses d'avenir, et faisons en esprit ce voyage aussi intéressant qu'instructif, en prenant comme cicerone l'excellent et intéressant guide qu'est M. *Victor Cambon*¹⁾, le grand voyageur à l'œil exercé et au jugement sûr, de qui l'on serait tenté de dire, avec les Parisiens, qu'il « connaît le Maroc comme sa poche ».

Donc : En voiture, Mesdames et Messieurs, en voiture !

Première station :

Taza.

Il est logique de commencer cet exposé par l'étude de la ligne de partage qui sépare le Maroc oriental ou méditerranéen et le Maroc occidental ou océanique.

Cette ligne de partage resserrée entre le Riff et l'Atlas est bien connue sous le nom de couloir de Taza, seul passage par où l'on peut passer de l'Algérie au Maroc.

Nous l'avons occupé pour la première fois pendant la guerre. Ce ne fut tout d'abord qu'une étroite passerelle entre deux montagnes fourmillant de Berbères insoumis, que maintenaient en respect une multitude de petits postes avancés, faisant la haie à droite et à gauche du passage.

Peu à peu, les défenseurs de ces réduits fortifiés se sont avancés, se soutenant les uns les autres, au cœur de la montagne. Il n'y eut fort heureusement pas trop de casse, grâce à l'habile stratégie du Maréchal Lyautey et de ses lieutenants, qui s'appelaient naguère Mangin et Gouraud, et se nomment aujourd'hui Poémirau et Aubert, en sorte que ce n'est plus un étroit passage, mais une large bande, où la sécurité est assurée.

La ville de Taza en occupe le point culminant.

A contempler le chaos de rochers et de gorges sauvages qui abrite les indigènes, on se rend compte de l'incomparable habileté et du courage persévérant qu'il a fallu pour pacifier une telle région. Les déboires et les désastres que, malgré d'énormes effectifs, ont éprouvés les Espagnols dans le Riff, pourtant moins escarpé et moins haut, démontrent l'extraordinaire difficulté d'une pareille conquête.

La progression de nos troupes à travers le Moyen-Atlas, qui aboutit à Taza, découvre jour par jour des territoires, hier encore inconnus de nous. L'auxiliaire précieux de nos colonnes est l'avion ; c'est lui qui sonde le pays, indique la voie et, quand elle est conquise, permet aux officiers observateurs, grâce à la photographie, d'en dresser la carte.

Les environs de Taza sont des plus séduisants. Une terre fertile, des eaux courantes à profusion, des oliveraies exubérantes, des points de vue admirables y contrastent, quand on arrive du Maroc oriental, avec le désert aride que traverse la Moulouya. Taza est le point du Maroc où les pluies sont le plus abondantes : 92 mm. par an.

Un camp militaire important en occupe le plateau en forme de promontoire, et une ville européenne est née et grandit sur un large espace, situé à 2 kilomètres de la Kasbah indigène.

Il est inutile d'ajouter que cette position, carrefour naturel où viennent déboucher les gorges ou les vallées de l'Atlas et du Riff, est appelée à un brillant avenir économique.

¹⁾ Victor Cambon, « Le Maroc et ses ressources » (dans le « Bulletin Economique du Rhin », avril 1922).

C'est ici que l'on peut voir la première installation au Maroc d'une turbine hydraulique, actionnée par les eaux d'un torrent.

A Taza se trouvait, il y a peu de mois encore, le terminus du chemin de fer militaire à voie étroite qui vient d'Oudjda, frontière algérienne. Une route longue de 125 kilomètres lui fait suite et permet de se rendre de Taza à Fez. Elle est aujourd'hui doublée par la voie ferrée qui serpente à travers cette région pittoresque et tourmentée, car le rail relie maintenant sans interruption Oudjda à Fez, par la trouée de Taza.

Grâce à l'achèvement d'un dernier tronçon de ligne, la voie ferrée militaire court sans interruption depuis la frontière marocaine jusqu'à Marrakech.

Entre Taza et Fez, il n'existe aucune agglomération visible. Les tribus qui habitent dans les montagnes, sont pour ainsi dire serrées dans les replis de la montagne.

Cette coutume est générale dans tout le Maroc. L'indigène plante toujours ses tentes loin des passes fréquentées et des regards indiscrets.

Fez.

Par contre la route de Fez est encadrée tout du long par une chaîne de postes militaires, tous placés sur des points culminants ; ce sont des fortins distants les uns des autres de quelques kilomètres, occupés les uns par une compagnie entière, mais pouvant se porter secours rapidement.

Aujourd'hui la sécurité de la route est assurée à la fois par les postes et par la distance croissante qui la sépare des territoires encore insoumis.

Fez est certainement la ville la plus curieuse du Nord de l'Afrique et le type le plus authentique d'une grande cité musulmane.

Elle renferme les monuments les plus purs et les plus finement décorés de l'art musulman. La beauté de cette architecture de diverses époques n'a d'égale que l'état de délabrement où l'a laissée tomber le Maghzen, dans sa longue décadence, et cette remarque résume tout le Maroc.

Il en est de même de l'industrie et de l'art musulmans, qui consistent uniquement dans l'habileté, le goût d'artisans travaillant à la main, comme chez nous les merveilleux artistes de notre moyen âge.

Cet art, lui aussi, est en pleine décadence. Il en est de même pour tous les objets qui sont utilisés dans la vie indigène : armes de Marrakech, tapis de Rabat, poteries de Saffi, tissus de soie, broderies, reliures et maroquinerie de Fez, bijoux et bois peints de Meknès, cuivres et orfèvrerie de Mogador.

Le Protectorat, sous l'impulsion ardemment artistique du Maréchal Lyautey, a entrepris non seulement de conserver ou de sauver les restes de la puissante architecture édiflée par les anciens Sultans du Maroc, mais encore de faire revivre l'art musulman dans toutes ses manifestations.

Les quelques survivants ou successeurs des maîtres de jadis ont été partout recherchés et mis à la tête d'écoles professionnelles indigènes, afin de leur transmettre le flambeau qui menaçait de s'éteindre.

C'est ainsi que, à la récente Exposition de Thann (près Mulhouse, Haut-Rhin), les nombreux visiteurs ont pu admirer, dans la Section d'Arts, une superbe collection de travaux d'arts marocains, confectionnés dans les écoles d'arts de Marrakech. Les amateurs d'arts indigènes ont pu goûter le raffinement de conception et d'exécution qui a présidé à la confection des coussins, couvertures, broderies, etc., aux chatoyantes couleurs, dont les spécialistes

de Marrakech, Fez, Rabat, Salé, etc., gardent jalousement le secret et qui ne peuvent d'ailleurs être conçues que sous l'influence de l'ardent soleil africain.

Cette heureuse initiative revient à M. H. Ley, secrétaire général de la Chambre des Métiers d'Alsace, qui a ainsi essayé de créer en Alsace un débouché pour l'art marocain, ainsi qu'un courant d'affaires et d'idées entre l'Est de la France et les marchés de notre empire colonial nord-africain¹⁾.

Il n'existe d'ailleurs pas au monde de cerveaux doués d'une réceptivité aussi étonnante que ces jeunes Fazzis. La vivacité de leur esprit, la rapidité de leur compréhension, leur faculté de tout voir et tout deviner, leur aptitude d'apprendre tout ce qu'on leur enseigne et notamment les langues les plus diverses, font des gamins de Fez de vrais petits phénomènes. C'est plaisir d'être conduit par eux à travers les rues tortueuses et encombrées de la Medina ou du Mellah (quartier des marchands israélites). Ils connaissent d'instinct ce qu'il faut montrer et ce qui plaira aux Européens et souvent savent leur faire acheter mieux que le marchand lui-même, ce qui n'est pas peu dire, les objets qui remplissent les étroites boutiques indigènes.

La ville de Fez présente de l'Ouest à l'Est une déclivité de plus de cent mètres. A la partie haute débouche un cours d'eau abondant, l'oued Fez, qui traverse la cité de part en part. Ce courant de plusieurs mètres cubes par seconde se divise en une infinité de canaux très anciens, aussi compliqués que mal entretenus. Il y a de l'eau courante dans toutes les maisons, dans les carrefours et même dans beaucoup de rues. Cette même eau va irriguer les vergers et les jardins plantureux qui entourent la ville. Enfin, grâce à la grande différence de niveau, l'oued Fez actionne en pleine ville plusieurs centaines de petits moulins à blé ou à huile.

L'aménagement hydraulique de Fez a été perfectionné avec une rare compétence par un ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Malégarié, qui a du même coup assaini les abords de la ville, où s'étendent ici et là des marais insalubres. Un plan même a été conçu pour utiliser en une seule chute, qui produirait plusieurs milliers de HP, la multitude de dérivations qui actionnent les roues de bois primitives des moulins indigènes. Et il n'est pas impossible que les Fazzis, gens avisés, très bons calculateurs et que le progrès n'effarouche pas, consentent à cette concentration d'énergie qui triplerait les ressources de la ville en forces motrices.

Il importe de retenir que de toutes les agglomérations indigènes, Fez est actuellement de beaucoup la plus commerçante.

A trente kilomètres au sud de Fez s'étend la petite ville, ou plutôt l'oasis de *Sefrou*, la perle du Maroc comme fertilité, climat et adaptation du sol à toutes les cultures. Au delà de Sefrou, dans le Sud, c'est le Moyen-Atlas, les paysages tourmentés ou grandioses et les tribus encore insoumises.

Meknès.

Soixante ou soixante-cinq kilomètres droit vers l'Ouest, séparent Fez de Meknès, suivant qu'on s'y rend par la route ou par la voie ferrée militaire.

Presque au sortir de Fez, le Protectorat a fondé, sur quelques centaines d'hectares, une ferme modèle où se font des essais de cultures de toutes sortes.

D'ailleurs, la route de Fez à Meknès traverse une des régions les plus prometteuses du Maroc. C'est un plateau de plusieurs centaines de kilomè-

¹⁾ « Express de Mulhouse », 6 juin 1923.

tres carrés, le Saïs qui n'est encore, pour la plus grande partie, qu'une terre de parcours pour le bétail, à travers d'interminables champs de palmiers nains. Le palmier nain constitue la flore naturelle du Maroc, sa présence et sa vigueur indiquent la fécondité du terrain et assurent, dit-on, sa composition nettement calcaire.

Le Saïs s'étend vers le Sud à perte de vue ; des oueds (rivières) qui ne tarissent jamais le traversent en plusieurs points, l'eau n'y manque donc pas, le terrain est noir et profond ; le climat, comme à Fez, comme à Meknès, est chaud en été, mais les hivers y sont assez froids.

Ce territoire privilégié est limité au Nord par le Zéroum, petite chaîne isolée, dont les cultures arbustives et la verdure contrastent avec l'aridité classique de la montagne marocaine.

C'est presque au milieu de ce plateau, en un point où il est coupé par une petite rivière, que s'élève, environnée d'oliveraies, la ville de Meknès, l'une des quatre cités impériales du Maroc¹⁾, qui a dû sa splendeur passée au sultan Moulay-Ismaïl, contemporain de Louis XIV, dont il prétendait égaler le faste et la toute-puissance.

A l'instar de Versailles, il fit élever un immense palais, presque en ruines aujourd'hui. Mais la grandeur de ces ruines est pour nous, à cette heure, un sujet de profonde admiration. Rien d'aussi majestueux n'a été construit au Maroc ; quant aux jardins, aux parcs, aux vergers qui lui font suite, leur superficie est telle qu'on a mesuré une longueur de 40 kilomètres aux murailles, qui les séparent ou les entourent.

Plusieurs portes monumentales y donnent accès, notamment la Porte de Beni-Mansour, imposante merveille de l'art arabe.

Meknès occupe la plus puissante position stratégique et la plus belle situation géographique de tout l'arrière-pays marocain.

Au point de vue militaire, le Maréchal Lyautey l'a surnommée sa « plaque tournante ». Meknès est à égale distance, en effet, des tribus du Nord ou du Sud, qu'il est en train de soumettre à l'autorité du Sultan, qu'elles n'ont jamais reconnue.

Grâce à la voie ferrée et aux routes qui y convergent, des colonnes mobiles peuvent être transportées en quelques heures, soit par chemin de fer, soit par camions automobiles, dans n'importe quelle direction. Le commandant actuel de Meknès, le général Poémirau, l'actif et brillant collaborateur du Maréchal, est si populaire au Maroc, qu'il fait taire toute jalousie.

Au nord-ouest de la ville, se trouve le massif verdoyant du Zéroum, le plateau ondulé qui conduit à Petitjean, l'un de nos principaux centres de colonisation.

C'est près de ce point que, pendant plusieurs années on a caressé l'espoir de découvrir du pétrole.

Petitjean est le point de bifurcation des futures lignes ferrées commerciales de Fez, Meknès, Petitjean, Kénitra, Rabat, Casablanca.

La première de ces deux lignes entre, au delà de Petitjean, dans le *Rharb*, l'immense et marécageuse vallée du Sebou, dont l'assainissement et l'irrigation se présentent comme l'œuvre agricole maîtresse à entreprendre par le Protectorat français au Maroc.

Quant au point de vue économique, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour apprécier la situation incomparable de Meknès.

¹⁾ Les quatre Cités impériales sont : Fez, Marrakech, Meknès et Rabat.

Perpendiculairement à la direction de Fez, une route s'engage droit au Sud, parvient au Moyen-Atlas, le traverse et redescend au delà sur la haute Moulouya. Cette route rencontre, à 70 kilomètres de Meknès, les forêts de chênes verts, puis entre 1.400 et 2.000 mètres d'altitude, les célèbres forêts de cèdres qui s'étendent d'Azreu, d'Aïn-Leuh et de Timadit, et plus loin à l'Ouest, dans la montagne encore insoumise. Les évaluation de l'étendue de ce domaine forestier varient entre 150.000 et 300.000 hectares.

C'est une des richesses marocaines dont l'exploitation a commencé, mais qui ne deviendra réellement active que lorsqu'une voie ferrée secondaire reliera l'Atlas à Meknès. Une piste carrossable gravit, au delà, les pentes du Grand-Atlas, qu'elle franchit par un col voisin des plus hautes cimes de la chaîne, Sidi-Ali-Bou (altitude d'environ 4.000 mètres).

Kénitra en sera l'exutoire (centre d'exportation), mais Meknès restera la métropole de ce vaste territoire de production.

Déjà une ville européenne s'élève rapidement sur le versant de la petite rivière qui fait face à la Cité impériale.

Dans tout le Maroc français, le principe imposé par le Résident général est de respecter les villes indigènes et de construire les agglomérations européennes en dehors et à une certaine distance des premières, principe fort sage, attendu qu'il est contraire au bon sens de mélanger des populations dont les mœurs, les habitudes et le genre de vie sont totalement différents.

Le Rharb et le Sebou.

Le Rharb, ou bassin du Sébou, où l'on peut accéder de Petitjean en bifurquant au Nord, est la partie agricole du Maroc où il y a le plus à créer. C'est une plaine immense de plusieurs centaines de milliers d'hectares, que ce fleuve, dont le débit moyen est de 200 à 300 mètres cubes à la seconde, mais peut monter à 3.000 et descendre à 50, sillonne en déroulant d'innombrables méandres.

Les alluvions qu'il a charriés de l'Atlas forment souvent jusqu'à dix mètres d'épaisseur de terre végétale d'une incomparable fécondité. Malheureusement, le régime alluvionnaire a fait des fleuves et de ses affluents des marécages qui, tantôt gorgés d'eau stagnante, tantôt à sec et couverts d'une végétation sans emploi, constituent une région malsaine et improductive, sauf dans les quelques oasis que de hardis colons ont fait naître çà et là.

Un plan d'ensemble et des travaux immenses doivent être entrepris pour assainir le sol, creuser des canaux d'irrigation à l'aide du fleuve capté en amont et irriguer la superficie circonscrite sur les deux rives, entre les canaux et le lit du Sébou.

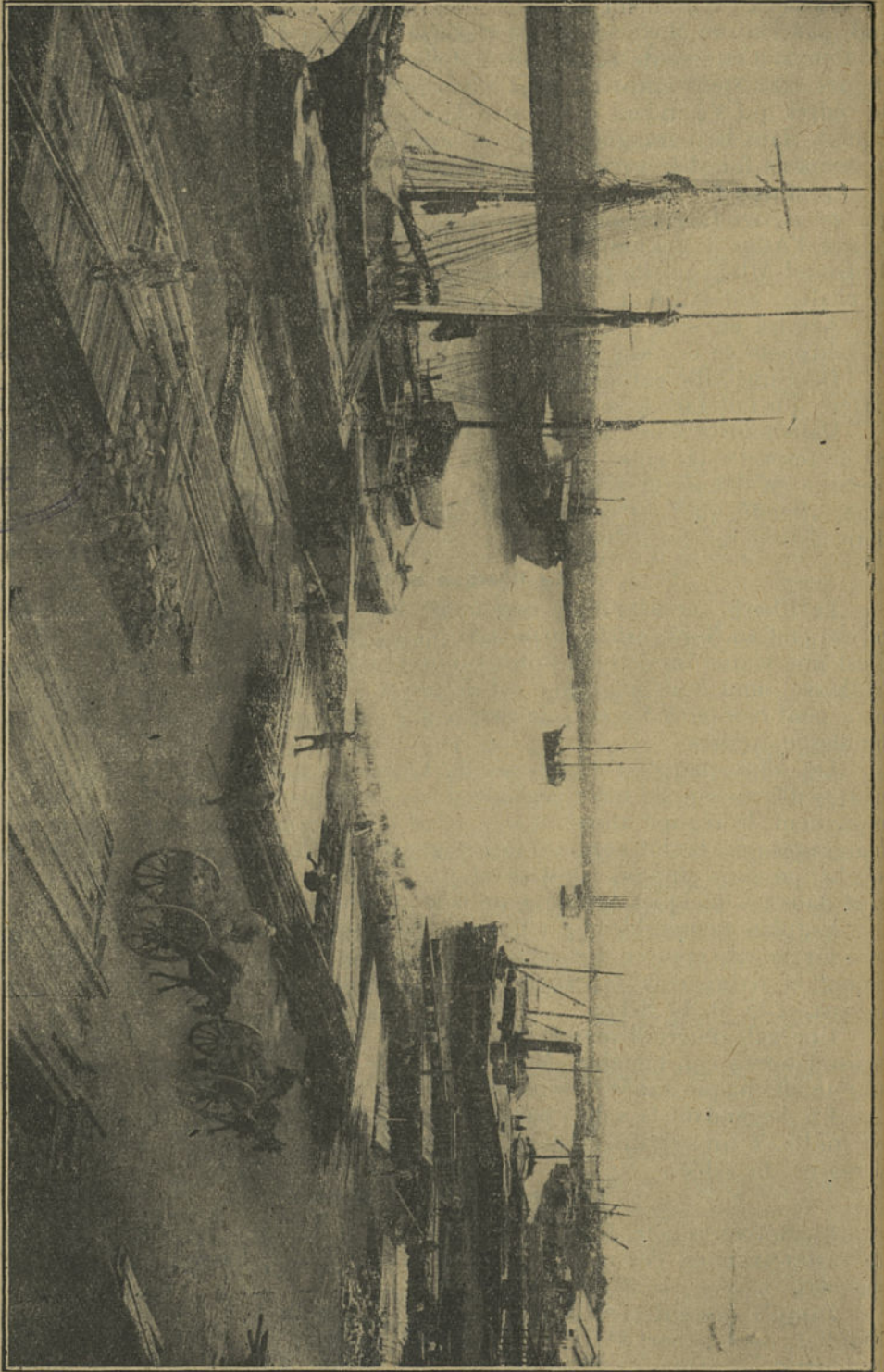
Une telle œuvre demande des centaines de millions, un matériel et une main-d'œuvre considérable. Mais quand elle sera achevée, elle rendra très largement chaque année la somme totale qu'on y aura dépensée.

En descendant la vallée par la route de Rabat à la frontière espagnole, on quitte, à un certain moment, les grasses alluvions pour entrer dans le domaine du sable.

Kénitra et la forêt de Mamora.

Bientôt après voici *Kénitra*, ville complètement européenne, tracée, avec de vastes avenues, des monuments publics en belle perspective et un parc spacieux.

Jusqu'à présent, l'activité des constructions fait de Kénitra un vaste chantier, dont le port sur le fleuve occupe un des côtés. Les installations de la douane, les magasins généraux, les appareils de débarquement sont mieux



MUSEE
COMMERCE
LILLE

Le Port de Téniffa.

étudiés qu'à Casablanca, quoique cependant on n'ait pas ménagé assez de largeur de quai entre le fleuve et les bâtiments de service. On s'en apercevra plus tard, parce que Kénitra est appelé à un avenir très prospère.

Les bâtisseurs de Kénitra éprouvent les plus grandes difficultés à se procurer des matériaux de construction ; ils n'ont à leur portée que du sable ou de la mauvaise argile. Il faut aller très loin pour trouver du moëllon et de la chaux, et au Maroc le moindre transport coûte des prix fous.

Cette remarque est très importante pour les fabricants européens de matériaux artificiels en ciment comprimé, en scories, en agglomérés divers. Ils ont là un champ assez étendu à exploiter, puisque la ville naissante est sur le lieu même où les navires peuvent les débarquer.

Le *Sébou*, à Kénitra, est un fleuve majestueux qui mesure plus de 300 mètres de largeur. Les fonds sont suffisants pour des navires calant sept mètres de profondeur. Actuellement la barre qui gêne à l'entrée, à Medhia, ne peut pas être franchie en tout temps par de tels navires, mais la Compagnie de construction des ports de Kénitra et Rabat y travaille activement et avec plus de succès qu'à l'embouchure du Bou-Regreg (Rabat).

Kénitra est la seule ville au Maroc qui soit adossée à une forêt, la Mamora.

La Mamora, avec ses 140.000 hectares de chênes-lièges, est une des curiosités et des richesses du Maroc. Elle occupe le long de la côte (mais à une certaine distance), presque tout le terrain qui sépare le Sébou de Salé, et sa profondeur perpendiculairement à la mer va jusqu'à 40 kilomètres.

Le liège mâle a plusieurs utilisations : réduit en grains, il sert à l'emballage de maints articles fragiles ; comprimé à l'aide d'une matière agglomérante, il constitue des briques isolantes ; enfin, pulvérisé, il est la matière première du linoleum.

L'exploitation des lièges mâles de la Mamora a été concédée à une société qui s'est heurtée à des difficultés qu'elle n'avait pas prévues.

Le transport par navires pour l'Europe a été reconnu onéreux, il est pour ainsi dire prohibitif de toute exportation. C'est qu'en effet le mètre cube de liège ne pèse pas plus de 100 à 130 kilogrammes, en sorte qu'un navire de 150 tonneaux n'en peut même pas charger 200 tonnes.

Les Allemands qui, avant la guerre, étaient, en Algérie, en Espagne et en Portugal, les principaux acheteurs de liège pour le linoleum, avaient ingénieusement résolu le problème. Leurs paquebots se lestaient d'abord de minerais de fer, de cuivre, de pyrites d'une densité de plusieurs milliers de kilogrammes au mètre cube, après quoi le vide restant était comblé par du liège.

Rabat et le Bou-Regreg.

Kénitra et Rabat ne sont séparées que par le Bou-Regreg et un fort banc de gravier sur la rive droite.

De ce point, la vue de Rabat est un enchantement. Le Bou-Regreg, tout petit cours d'eau dans l'intérieur, a 150 mètres de largeur près de son embouchure, rétrécie elle-même par le pittoresque promontoire qui porte la célèbre Kasbah des Oudaïas. Il y a là des effets de lumière étonnants. Le tout est dominé par la haute tour Hassan, qui fait sentinelle entre la rivière et Rabat.

Tout ce qu'un artiste peut imaginer pour embellir un panorama déjà séduisant, mettre en valeur les murailles fauves, qui tranchent sur la blancheur des maisons et les portes monumentales, et créer des perspectives verdoyantes et fleuries, le Maréchal Lyautey l'a accumulé à Rabat.

La ville française, largement tracée, entoure de trois côtés la cité indigène. Des édifices publics d'un style élégant sont semés çà et là, des villas et des jardins égalaient les intervalles.

On pourra longtemps bâtir, ce n'est point la place qui manque, car cette ville de Résidence a été conçue sur un plan immense. En toutes choses, le Maréchal voit grand.

Certains le lui reprochent. Petits esprits bourgeois, ils ne comprennent pas que c'est là le moyen irrésistible de frapper l'imagination arabe. Si tout s'est rapetissé en France depuis cinquante ans, au Maroc du moins on retrouve les vues larges qu'un grand peuple ne devrait jamais abandonner.

A Rabat, le terrain s'élève en pente douce depuis la ville arabe jusqu'au haut de la ville nouvelle. Au sommet, se dressent les bâtiments en construction de la Résidence définitive et de ses services. La disposition en est heureuse. Qu'on imagine une série de constructions en fer à cheval, dont le palais du Résident occupe le sommet, tandis que ses diverses directions en forment le pourtour ; chacune est autonome, mais toutes sont reliées par un vaste portique courbe, qui forme un promenoir avec une vue ravissante sur des jardins qui occupent le centre du fer à cheval, et, au loin, sur la ville et la mer.

La pensée maîtresse du grand chef est, en réunissant autour de lui ses collaborateurs, de les avoir constamment à sa portée et de ne pas faire perdre aux visiteurs un temps précieux à courir de bureaux en bureaux dans tous les coins de ville, comme à Paris.

Remontons le fleuve sur deux kilomètres et contemplons le superbe pont en ciment armé qui le traverse.

Sa construction fut un tour de force digne d'être conservé dans toutes les mémoires.

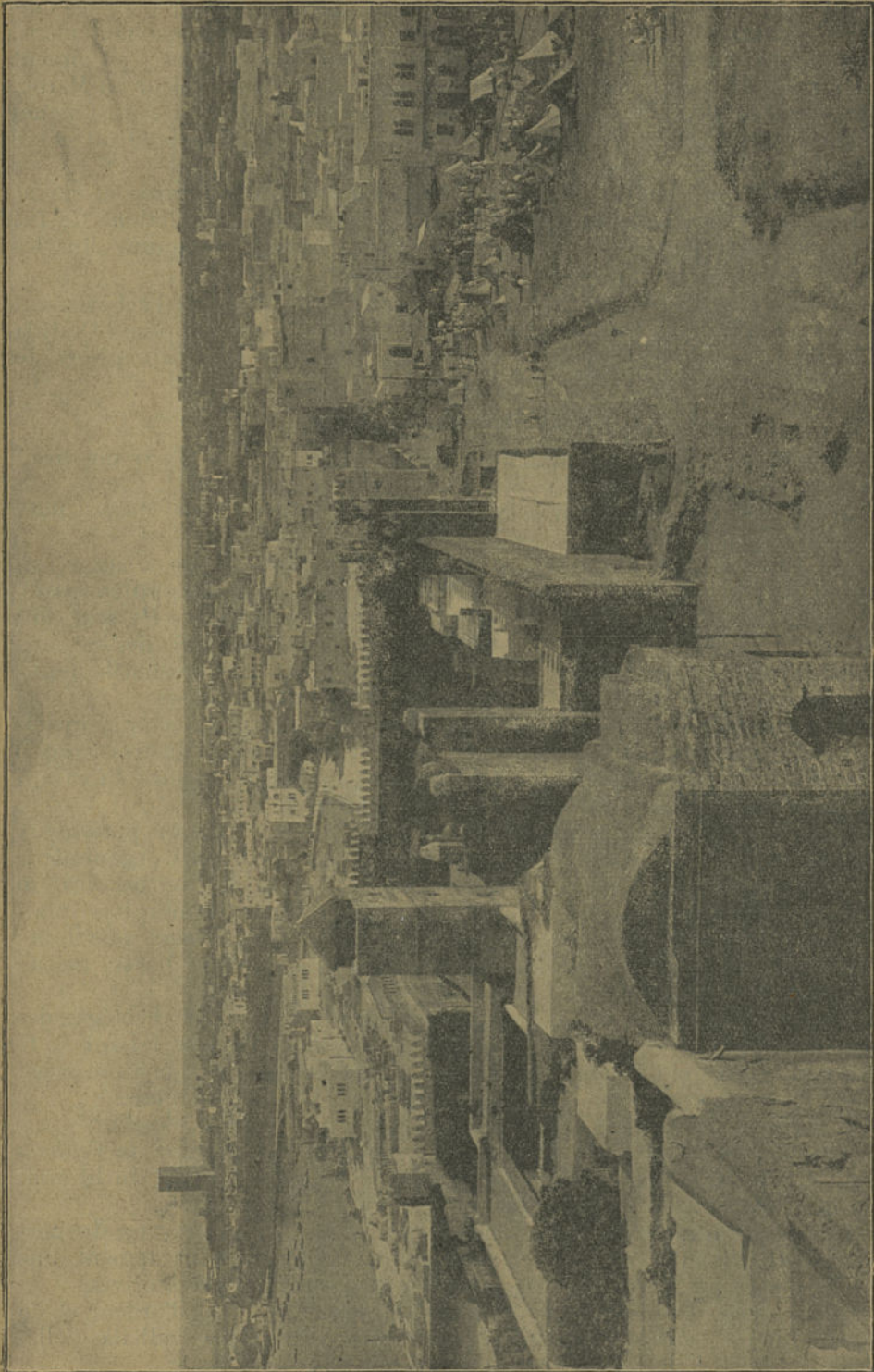
On était en pleine guerre : la Direction générale des chemins de fer militaires venait d'être confiée à un certain colonel de complément, que sa situation, dans le civil, de directeur général des travaux et du chemin de fer de Gafsa à Sfax en Tunisie, avait signalé au général Lyautey.

Il est probable que le Résident eut, dès le début, l'occasion de mesurer la valeur de ce chef. Toujours est-il que, trois mois après la nomination du colonel *Bursault*, sans qu'eût augmenté le nombre ni des locomotives, ni des wagons, ni des employés, la puissance de transport des chemins de fer militaires avait plus que doublé. L'ordre, la précision, l'exactitude régnaient sur toutes les lignes. Jamais cet organisme ne donna plus de satisfaction aux troupes et aux civils que pendant les heures, qui étaient aussi des jours d'angoisse au Maroc, où l'on redoutait tout de la propagande souterraine des Allemands qui s'infiltrait à travers les tribus.

C'est que le colonel était un disciple militant de F. Taylor, dont non seulement il faisait régner les méthodes dans ses services, mais qu'il trouvait encore le temps d'enseigner dans des conférences répétées aux officiers et aux fonctionnaires.

Un jour vint où le général résolut d'unir par un pont les deux rives du Bou-Regreg ; le programme était sévère. Le pont devait pouvoir supporter des trains entiers, côte à côte avec une chaussée pour les voitures, les camions automobiles et les piétons. De plus, il fallait que le tablier fût assez surélevé pour donner passage, sur l'estuaire du fleuve, aux vapeurs et aux voiliers de moyen tonnage.

Enfin, les sondages accusaient une profondeur considérable de vases mouvantes.



Vue de Rabat.

Et, pour exécuter ce travail, on n'avait ni caissons, ni bois pour les cintres, ni personnel spécialisé. Tout fut improvisé comme par enchantement. Et en moins de deux années, ce pont de deux cents mètres à arcs en ciment armé, qui est à cette heure le plus remarquable travail d'ingénieur au Maroc, se trouve terminé : on n'admira jamais assez cette entreprise du colonel Bursault, chef-d'œuvre d'exécution improvisée, bien dans la note du génie français.

A la démobilisation, le colonel Bursault quitta son uniforme et revint occuper en France le poste le plus élevé d'une grande exploitation. Ce fut un regret universel, car l'exploitation des voies ferrées ne connut plus les rendements et la ponctualité qu'il avait su lui imposer.

Depuis l'ouverture du pont sur le Bou-Regreg à Rabat et l'achèvement du tronçon entre Fez et Taza, la voie ferrée court sans interruption d'Oudjda à Casablanca et de là à Marrakech, couvrant environ 1.200 kilomètres de parcours.

Fedhala, la ville-champignon.

La section de Rabat à Casablanca, la première construite par nos troupes dans les débuts de l'occupation, mesure 96 kilomètres.

C'est certainement la partie la plus monotone de tout le Maroc. Rien n'y peut attirer le colon.

On passe, au 73^e kilomètre, à la hauteur de *Fedhala*. De la ligne, on aperçoit les travaux du port, les grands engins, les immeubles en construction. Tout cet ensemble est dû à l'initiative hardie de la *Société Hersent*, qui s'est assuré ici, en un point où la côte forme un abri naturel, des terrains qui lui permettent de construire un port sûr, et une ville industrielle admirablement placée pour recevoir et exporter toutes marchandises.

Au delà, la voie longe les bâtiments d'une très vaste briqueterie, installée et dirigée en personne par les deux descendants des plus illustres compagnons d'armes de Napoléon I^{er} : le *prince Murat* et *Masséna, prince d'Essling*, qui donnent ici un bel exemple d'énergie française.

Tout Fedhala est d'ailleurs un exemple typique de l'essor prodigieux qu'a pris le Maroc sous le protectorat français, grâce au génie organisateur et à l'admirable impulsion du général Lyautey qui, avec une pacification rapide, y réalisa en une seule décade (1912-1922), une métamorphose vraiment merveilleuse. Cette cité nouvelle nous montrant, mieux que toute autre localité de ce riche pays, comment naissent les villes au Maroc, mérite de retenir plus longtemps notre attention.

Le port de Fedhala est un point particulièrement favorisé. Protégée des vents dominants (Sud-Ouest et Nord-Ouest) par deux îlots se faisant suite et formant ainsi un abri naturel, la baie de Fedhala offrait déjà un ancrage sûr aux barques des pêcheurs installés sur cette côte poissonneuse.

Frappés des avantages considérables résultant de cette disposition naturelle unique, les promoteurs de la *Compagnie Franco-Marocaine de Fedhala* mirent à l'étude la création d'un port et d'une ville en ce point du littoral, alors qu'il était encore à peine pacifié.

Dès 1912, une société était formée dans ce but, et les travaux du port étaient entrepris. On vit s'élever d'abord comme par enchantement une série de maisonnettes en bois, puis quelques constructions définitives. A la fin de la première année, le travail avait été mené avec tant d'ardeur et de dextérité qu'une base de ravitaillement militaire était créée à Fedhala. Celle-ci était reliée au réseau des chemins de fer militaires au Maroc.



Le Port de Fedhala. (Vue prise en avion.)

MUSEE
COMMERCIAL
LILLE

Le développement du nouveau centre suivait une progression des plus satisfaisantes, lorsque survinrent les événements d'août 1914. Un mois à peine avant l'ouverture des hostilités, la concession du port avait été accordée à une société anonyme française, la *Compagnie du Port de Fedhala*. Malgré le bouleversement mondial, celle-ci poursuivit ses efforts, et l'on peut juger à la fois de leur énergie et de leur efficacité aux résultats obtenus à ce jour.

Une digue relie les deux îlots entre eux et à la terre ferme. Une jetée en enrochements, au large de l'îlot le plus avancé, s'avance sur 200 mètres environ. Un quai à barcasses et un bassin de 4 hectares de superficie, creusé de 2 m. 50 sous basse mer, ont été exécutés. Des hangars, des voies ferrées, des terre-pleins, des postes de déchargement donnent toutes facilités aux opérations maritimes. D'autre part, de bonnes routes et le chemin de fer assurent la liaison de Fedhala avec tout le Maroc.

La récompense d'un effort aussi patient et soutenu ne s'est pas fait attendre. De nombreuses sociétés et entreprises sont venues s'établir à Fedhala, encouragées par le concours d'avantages économiques exceptionnels qu'on y rencontre. C'est ainsi que l'on voit déjà se grouper autour du port :

La briqueterie sus-mentionnée, dont l'activité est caractérisée par le chiffre de sa production mensuelle, qui dépasse un million de briques ;

Une installation frigorifique, édiflée par la *Société des Entrepôts frigorifiques de l'Afrique du Nord* ;

Une entreprise de pêcheries, *Bouteiller et C^{ie}*, disposant d'une flottille de pêche de 125 barques ;

Une société de transports automobiles et de transit, *L'Atlantide* ;

La *Société Nantaise pour l'importation des bois au Maroc* ;

Une installation mécanique pour le débitage des bois de la côte occidentale d'Afrique ;

Une industrie du crin végétal et un centre de culture du lin.

Pour satisfaire aux besoins toujours croissants du mouvement maritime en plein progrès, la *Société Marocaine de Charbons et Briquettes* s'est installée à Fedhala et assure le ravitaillement des navires en charbons de soute. La *Compagnie Générale Transatlantique* et la *Compagnie Paquet* y ont également créé des dépôts de charbon pour leurs navires. Le service de l'eau douce s'y fait très régulièrement, et une vaste organisation maraîchère, ainsi que l'élevage du bétail, florissant aux alentours, permettent d'assurer aux bateaux qui fréquentent le port un ravitaillement abondant en vivres frais.

Une *Société immobilière* résout le problème du logement à bon marché, etc., etc...

Il est à signaler que, pendant la récolte des céréales, Fedhala devient chaque année un centre de transaction extrêmement actif. Ce port dessert en effet toute la région de Camp-Boulhaut, si riche en produits agricoles divers et pourra également tirer parti des richesses minérales du sous-sol, dans son arrière-pays.

Les progrès de cette activité économique sont dus au fait que la sage politique de la *Compagnie Franco-Marocaine* a écarté la spéculation de sa zone d'action, et aussi aux services mutuels que se rendent Fedhala et Casablanca, grâce à leur faible éloignement. Alors qu'en 1915 une trentaine de bateaux seulement avaient fréquenté le port de Fedhala, ce nombre est passé en 1920 à près de 300, sans compter sa flottille de pêche de plus de 120 barques.

Devant de si heureux efforts, l'Administration n'est pas demeurée indifférente. On a vu surgir à Fedhala, outre la gare du chemin de fer, une gare

maritime, un bureau de postes, une agence du Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie, trois écoles, une annexe du Contrôle civil, un service médical et une infirmerie indigène.

Le climat de la région est si salubre que nombreux sont les colons qui, fatigués par un trop long séjour à l'intérieur du Maroc, viennent s'y reposer et jouir du charme de sa vaste plage, de la fraîcheur de la brise du large et des agréments d'un arrière-pays très pittoresque.

Nous disions tout à l'heure que la côte de Fedhala est très poissonneuse et que cette ville nouvelle dispose déjà d'une flottille de pêche de 125 barques. On ne sera donc pas étonné d'apprendre que, encouragé par le beau succès de la Semaine Agricole de Casablanca, au printemps 1923, Fedhala annonce pour 1924 une Semaine de la Pêche. Elle mettra en lumière les services que peut nous rendre la pêche sur les côtes occidentales du Maroc. Déjà, grâce aux études de M. Gruvel, la reconnaissance scientifique de ces eaux permet d'affirmer que des entreprises industrielles peuvent avec succès exploiter ces richesses. Il s'en est déjà constitué à Fedhala ; la pêche, avec toutes les industries qui la secondent : entrepôts frigorifiques, fabriques de conserves, usines pour l'utilisation des sous-produits, peut devenir une richesse pour ce port de Fedhala, qui a rendu de si appréciables services comme « volant » de Casablanca et qui est assuré de son avenir, malgré le développement de son puissant voisin, s'il sait joindre au charme de sa plage une spécialité aussi féconde.

C'est par l'utilisation intensive de toutes nos richesses coloniales que nous arriverons peu à peu à faire baisser le prix de la vie dans la métropole, à rendre au franc son pouvoir d'achat. Au moment de la Semaine Agricole de Casablanca, nous avons vu arriver aux Halles des primeurs marocaines de première qualité ; nous souhaitons le même succès aux poissons des côtes du Maghreb, lors de la prochaine Semaine de Fedhala ¹⁾.

L'exemple de Fedhala montre ce que peuvent l'initiative, la ténacité et l'effort. Nous admirons volontiers les résultats de ces qualités chez nos amis d'Amérique, et c'est justice. Mais n'oublions pas que, chez nous, d'aussi belles œuvres sont en voie de réalisation, et lorsque des initiatives françaises de ce genre se manifestent, n'hésitons pas à les signaler et à les encourager.

Pour tous renseignements, s'adresser à Paris, au siège de la Compagnie Franco-Marocaine, 60, rue de Londres, ou à Fedhala, à M. Littardi, représentant de la Compagnie.

Casablanca.

Le trajet de Fedhala à Casablanca en automobile est l'affaire d'une demi-heure. Avant d'y arriver, la route passe devant une grande et belle fabrique de chaux et ciments, l'une des affaires marocaines les plus prospères, et qui a rendu de considérables services à la construction des maisons et des travaux publics de la métropole commerciale du Maroc.

Puis on traverse des faubourgs sans caractère, où s'entremêlent les usines, les fondouks ²⁾, et des immeubles généralement de peu de valeur. A mesure que l'on avance, ils deviennent plus denses, plus importants, plus neufs. Enfin, on débouche sur la Place de France, point central actuel de la ville, situé à la lisière de la cité indigène et de la ville européenne, et l'on se

¹⁾ « Echo de Paris », 16 juin 1923.

²⁾ Les fondouks sont en quelque sorte des hôtelleries indigènes et en même temps des marchés privés, dans lesquels se vendent ou s'échangent les marchandises que transportent les caravanes.

trouve jeté au travers d'un mouvement, d'une animation, d'une circulation tumultueuse de véhicules de toutes sortes et de piétons de toutes races et de tous costumes, spectacle perpétuellement changeant, que contemplent à toute heure d'innombrables consommateurs assis aux terrasses de cafés qui débordent sur les trottoirs. Là vraiment on se sent dans un milieu d'intense activité ; toutefois, beaucoup d'agitation se mêle à beaucoup de travail.

L'histoire de Casablanca peut se diviser en deux phases depuis notre débarquement en 1907. C'était alors une petite ville de commerce ouverte aux étrangers, qui ne contenait que les représentants de firmes européennes et quelques centaines de travailleurs : Espagnols, Italiens et Français.

Ce fut le massacre de quelques ouvriers travaillant au port qui déclancha l'intervention française, la prise de la ville, la conquête de la Chaouïa, la pénétration dans tout le Maroc.

Jusqu'à-là, tout le monde : Fellahs, Juifs, Chrétiens, négociants, chefs indigènes et consuls européens habitaient pêle-mêle dans la ville arabe.

La ville indigène se mit à déborder hors des murs. On n'y bâtissait pas de maisons, mais de pitoyables baraques ; on n'y perceait pas de rues, mais des sentiers. Chacun lotissait à sa guise son bien, plus ou moins légitime. Nul pouvoir défini ne se faisant sentir, aucun plan, aucun tracé officiel n'existait.

En avril 1912, le général Lyautey, nommé Résident général du Protectorat, y débarqua avec son état-major et ses principaux collaborateurs. Ce fut la fin de la première période.

Un changement de système ne tarda pas à se faire sentir. Les deux qualités maîtresses de ce prestigieux organisateur sont de concevoir grand et d'agir vite. La tâche de tracer les villes et de refaire Casablanca fut dévolue à l'un de ses plus remarquables collaborateurs civils, le jeune architecte Prost, promu à la fonction d'Urbaniste en chef des villes marocaines.

À Casablanca, les difficultés étaient immenses. Le problème pouvait s'énoncer ainsi : au travers d'une série d'agglomérations sporadiques, jetées au hasard sur plusieurs kilomètres carrés, disposer des voies de communication rationnelles, des places, des squares, des édifices publics avec leurs perspectives, raccorder le tout à quelques points principaux, tels que le port et les routes déjà existantes vers le bled et, complication suprême, faire tous ces ménagements dans un fouillis de terrains qui en 1908 valaient 50 francs l'hectare et en 1913 50 francs le mètre carré !

On se mit à l'œuvre, et on continua héroïquement pendant la guerre. Le résultat est qu'on voit s'élever à Casablanca, depuis huit ans, une série de monuments absolument remarquables et très variés ; l'ensemble donne à notre métropole économique, qui s'accroît avec une rapidité toute américaine, un cachet vraiment artistique ; on en chercherait vraiment l'analogue dans toute l'Algérie.

Malgré la crise actuelle, le développement des constructions se ralentit, mais ne s'arrête pas. On a édifié pour 60 millions d'immeubles en 1920 ; on peut tabler sur un chiffre de 3 millions par mois en 1921, et les prix au mètre carré construit ont très sensiblement diminué : de 400 fr. le mètre carré par étage, il est tombé à 250.

C'est l'intensité de l'industrie du bâtiment et de ses accessoires qui alimente, pour une grande part, le commerce d'importation d'Europe au Maroc, car on ne trouve sur place que la pierre à bâtir et en partie le ciment et la chaux. Tout le reste vient du dehors.

Le nombre des commerçants installés à Casablanca est considérable et il y a déjà des maisons très importantes ; la plupart sont des filiales de firmes européennes.

Le commerce est en grande partie aux mains des Israélites indigènes, qui connaissent mieux que personne les besoins et la psychologie des autochtones. L'une des erreurs du commerce français au Maroc a été longtemps de ne viser que les fournitures aux Européens, qui sont à peine cent mille, tandis que le nombre des indigènes qui vivent et s'enrichissent dans le Protectorat pacifié, s'élève à 4 millions d'âmes. Les tissus sont le principal objet de leurs achats et presque tous les tissus, sauf les soieries, sont fournis par l'Angleterre. Parmi les articles d'alimentation, il en est deux qui s'importent par grosses quantités, le thé et le sucre, dont l'indigène consomme beaucoup plus que l'Européen :

L'accroissement continu de l'importation et la différence énorme entre son chiffre et celui de l'exportation sont une des conséquences de l'enrichissement progressif de l'indigène. Nous avons assuré une sécurité et une justice jusqu'ici inconnues à ces tribus jadis constamment vouées entre elles à la guerre et aux razzias ; elles ont vu s'élever le prix de leurs récoltes à des chiffres fantastiques, sans que leurs prix de revient aient sensiblement changé ; elles ontensemencé avec profit des territoires de plus en plus vastes ; les salaires des travailleurs ont quintuplé, et l'indigène ne fait généralement pas d'économies. Tout ce qu'il gagne passe en achats de bétail ou de terres et en accroissement de consommation. Telles sont actuellement les causes principales de la prospérité du Maroc.

Ainsi qu'il arrive dans tous les territoires où prend pied la civilisation moderne, les premières industries qui naissent ont trait à l'alimentation, à l'habitation et aux appareils de transport.

Il y aura lieu de créer, après des études et des expériences répétées, un certain nombre d'industries agricoles, telles que des brasseries, des roussages chimiques, des usines de pâtes alimentaires, des tanneries, des frigorifiques, des fabriques d'engrais, peut-être de petites sucreries ; mais toutes ces entreprises demandent à débiter modestement, à ne grandir qu'après constatation irrécusable de la réussite initiale.

Rien n'est plus téméraire que l'emballement.

Après la production agricole, le métier qui au Maroc emploie le plus de bras, est la branche du transport. Le véhicule à moteur a depuis longtemps pris l'avance sur tous les autres. Il circule partout, même là où il n'y a pas encore de routes.

Casablanca est la tête de ligne de services publics de voitures et de camions dans toutes les directions. La concurrence qu'ils se font rend les prix abordables : 25 à 35 centimes le kilomètre pour les personnes, 1 franc à 1 fr. 50 la tonne kilométrique pour les marchandises.

Mazagan, Saffi, Mogador.

La région Sud du Maroc se compose des villes maritimes de Mazagan, Saffi et Mogador, plus Agadir, encore interdit aux colons. Chacune possède une route qui converge vers Marrakech. La voie ferrée militaire délaisse la côte et, de Casablanca, ne dessert que Marrakech.

Avec une bonne auto, on va de Casablanca à Mazagan en deux heures et quart (100 kilomètres). On traverse au 6^e kilomètre le somptueux camp d'aviation, construit par l'armée et pour l'armée, qui y a d'ailleurs laissé

installer le terminus du service régulier d'avions de la ligne Toulouse à Casablanca.

Presqu'en face s'étend une belle propriété européenne, la *Ferme Amieux*, la première que les Français aient installée au Maroc. Bien travaillée, bien irriguée, contenant de vastes champs d'expériences pour les cultures diverses et pour l'élevage du bétail amélioré, elle a séduit le Protectorat, qui l'a achetée à M. Amieux pour en faire une *ferme modèle*.

A mesure qu'on avance sur la route, on voit le terrain devenir de plus en plus fertile. Nous entrons dans la célèbre *plaine des Doukalas*, qui s'étend jusqu'à la mer et porte depuis des siècles, sans engrais et sans repos, des récoltes assurées de céréales, pourvu que les sauterelles ne les dévorent pas. Ici, plus de landes de palmiers nains, plus de terres incultes, et cette abondance se poursuit après les Doukalas, dont Mazagan est la capitale, dans les abdas qui ont *Saffi* pour exutoire.

Dix-sept kilomètres avant de parvenir à Mazagan, la route rencontre l'*Oum-el-Rbia*. Ce fleuve a quelque cent cinquante mètres de largeur : c'est le plus puissant cours d'eau du Maroc, après le Sébou.

Mazagan est la ville où débarquèrent les Portugais en 1506, d'où ils s'étendirent dans les riches plaines du Sud, et où ils souffrirent pendant deux années un siège héroïque, à la suite duquel ils durent évacuer pour toujours l'empire du Maghreb (1769).

La distance est plus longue de Mazagan à Saffi (164 km.), et les surfaces cultivées paraissent plus vastes encore. En tout sens, à perte de vue, et sans intervalles stériles, s'étendent les terres noires qui portent les blés ou le maïs ; c'est le cercle des *Abdas*, très peuplé, bien qu'on n'y voie pas de maisons. Comme partout, les tribus dressent leurs gourbis loin de la route.

Mazagan, agréable ville de 25.000 habitants, dont un millier de Français, est pleine de ces souvenirs. On y admire notamment une immense citerne souterraine, dont le toit est soutenu par une forêt gothique.

Quarante kilomètres avant Saffi, se dressent autour d'un rond-point spacieux et désert, une dizaine de fondouks. Là se tient, tous les mercredis, un de ces principaux marchés qui tiennent tant de place dans la vie indigène. De tous les points de l'horizon accourent des multitudes de Marocains, avec leurs troupeaux et leurs denrées, qui viennent camper quelques heures en ces lieux. On en compte souvent plus de cinquante mille. Le négociant européen soucieux de réussir doit fréquenter ces marchés.

Saffi a sensiblement la même population que Mazagan, mais plus d'importance commerciale, parce qu'elle est au point de plus courte distance entre la région de Marrakech et l'Océan. C'est la place maritime après Casablanca, où le trafic est le plus élevé. Les *Abdas* sont un inépuisable grenier pour l'exportation, sans compter tout ce qui, par la route, descend de Marrakech.

Mogador, à 160 kilomètres de Saffi, est pour le moment moins intéressant. Ville moderne édifiée, vers le milieu du xviii^e siècle, par la fantaisie d'un sultan qui y mit à contribution les talents d'un officier français, son captif, elle n'a aucun caractère arabe et ses alentours sont formés de dunes de sable qui n'ont rien de séduisant. Par contre, son climat est d'une égalité qu'on ne rencontre nulle part ailleurs. Le thermomètre ne s'y abaisse jamais au-dessous de 12° et ne monte jamais au delà de 25°.

A 15 kilomètres à l'est de Mogador, sur la route de Marrakech, commence la célèbre forêt d'arganiers, qui n'a pas moins de 150 kilomètres sur une largeur de 40. L'arganier est un arbre au tronc bas et noueux, à feuillage persis-

tant, dont le bois très dur est recherché pour la construction des barcasses indigènes. Son fruit, très nutritif, ressemble à une grosse olive, dont le noyau est extrêmement oléagineux. Il s'en fait un assez important commerce.

Il n'est pas impossible que le port de Mogador jouisse dans l'avenir d'un volumineux trafic par le fait du nouveau gisement de phosphates découvert depuis peu entre Mogador et Marrakech, à 80 kilomètres de la côte. Ce gisement, non encore circonscrit, paraît avoir une étendue non moins vaste que celui d'El-Boroudj. On en poursuit actuellement la reconnaissance. Mogador serait tout naturellement le point d'embarquement pour ce produit.

Alors que la distance de Casablanca à Marrakech est de 248 kilomètres, elle n'est que de 155 de Saffi à la capitale du Sud. Un des caractères de cette région, pourtant si riche, est de manquer d'eau. Les puits très espacés qui en fournissent ont tous une profondeur considérable. La plaie de Saffi est la disette d'eau potable.

Marrakech.

Marrakech, au contraire, est abondamment pourvue d'eau courante descendue de l'Atlas. Les jardins et la célèbre palmeraie qui entourent la ville sont, comme Fez, desservis par un dédale de canalisations.

Marrakech occupe une superficie immense, entourée de murailles farouches ; mais, quand on les a franchies, il n'apparaît aux yeux que des ruines. Ce dut être autrefois une capitale d'un demi-million d'habitants ; ils ne sont plus aujourd'hui que cent mille. Et pourtant le climat est sain, la vue magnifique sur l'Atlas tout blanc de neige qui barre l'horizon au sud. Quelques monuments subsistent, témoins de la splendeur passée, notamment la fameuse Koutoubia, sœur jumelle de la Tour Hassan de Rabat et de la Giralda de Séville, toutes trois construites à la même époque par le même architecte arabe.

Marrakech est surtout à cette heure le point terminus des caravanes qui viennent du Souss et du Soudan ; aussi la population y est-elle fortement mélangée de nègres et de mulâtres, ce qui lui donne un caractère pour ainsi dire saharien ou mauritanien qu'on ne rencontre pas ailleurs.

Le régime politique qui s'est perpétué dans l'Atlas et dans les 80 kilomètres de plateaux qui séparent Marrakech de la grande chaîne, est une féodalité puissante, qui rappelle étonnamment notre moyen âge. *Le Protectorat français a très habilement respecté l'autorité de ces grands chefs, dont l'amitié pour nous ne s'est jamais démentie.*

La prospérité de cette région, qui dépend de la facilité avec laquelle nous y pénétrons, est due en grande partie à ces grands caïds du Sud. Ils sont d'ailleurs loin d'être hostiles au progrès moderne, parce qu'ils y voient un accroissement de leur richesse, ce qui est le désir le plus caractérisé de l'âme marocaine.

Tout porte à croire que l'Atlas et le Souss renferment des ressources minérales variées, et l'on sait déjà qu'on pourrait capter dans ces hautes montagnes de nombreux torrents, pourvoyeurs de houille blanche.

Ainsi, chaque région du Maroc montre déjà ou recèle pour l'avenir des sources d'exploitations variées.

Bien rares sont les parties foncièrement stériles. De ce nombre, sont cependant les steppes qui, passé la palmeraie et les jardins au nord de Marrakech, s'étendent le long de la route de retour vers Casablanca jusqu'à la

profonde vallée de l'Oum-el-Rbia, après laquelle la fertilité reparaît pour redevenir intense à Settat et à Ber-Rechid, en pleine Chaouïa.

Le voyageur qui a accompli le parcours des grandes étapes sus-mentionnées, peut dire qu'il connaît à peu près le Maroc. Ce qu'il ne peut s'assimiler en une tournée de quelques semaines, ce sont les mœurs et le genre de vie indigènes, le régime administratif, les conditions d'achat des terres, les méthodes de culture, le statut minier, le système fiscal et judiciaire, etc.

Toutes les institutions dont la France a doté le Maroc, sont décrites dans un volumineux annuaire économique et financier, qui se publie à Rabat, et que doit feuilleter avec attention quiconque s'engage avec ses capitaux, ou simplement avec ses bras et son énergie, dans cet admirable domaine colonial.

De France au Maroc.

Restent à énumérer les moyens de communication qui relient l'Europe avec le Maroc.

La plus ancienne société d'armement qui fréquente les ports marocains, ouverts depuis un demi-siècle au commerce extérieur, est la *Compagnie Paquet*, qui a des services hebdomadaires et réguliers de Marseille et d'Algérie à Casablanca et de nombreux cargos qui font visite à toute la côte atlantique, avec une escale à Tanger pour tous les bateaux.

Parallèlement, la *Compagnie Générale Transatlantique* assure trois fois par mois, à l'aide de trois confortables paquebots, les communications directes entre Bordeaux et Casablanca.

La longueur du parcours est un peu moindre par Marseille, mais l'escale de Tanger en égalise la durée, qui est de 70 à 80 heures.

Des Compagnies espagnoles, algériennes, anglaises relient le Maroc français à Tanger, Gibraltar, Algésiras, Cadix.

Enfin, et ce n'est pas là la moindre attraction du Maroc, c'est un pays touristique par excellence. Comme un conférencier africain nous le montrait récemment ici, le Maghreb demeture, au milieu de notre civilisation occidentale, un grand coin de moyen âge en plein vingtième siècle. Le temps ne l'a pas effleuré. Fez reste inviolée dans ses splendeurs, Mecknès évoque les splendeurs des siècles révolus, Marrakech séduit de tout son charme saharien. Que le Maroc attire le commerçant ou le touriste, l'homme d'affaires, l'artiste ou le poète, des efforts de plus en plus nombreux sont tentés pour établir entre ce pays et la France des relations continues et faciles.

De même que Marseille tend la main à Alger, à Oran et à Tunis, c'est Bordeaux qui semble vouloir rester la métropole du Protectorat du Maghreb. Les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique font en trois jours le trajet de la Gironde à Casablanca.

Aussi, est-ce à Bordeaux que, à Noël 1922 — sous les auspices du gouvernement chérifien — les syndicats maraîchers de la région de Casablanca, l'Office du Maroc de Bordeaux et la région économique du Sud-Ouest ont organisé, avec la collaboration de la municipalité bordelaise, de la Compagnie Générale Transatlantique et des Compagnies de chemins de fer d'Orléans, de l'Etat et du Midi, une exposition-vente des primeurs marocaines.

Cette importante manifestation a eu lieu à Bordeaux, dans la salle du Casino des Quinconces, mise gracieusement à la disposition des organisateurs et décorée de fleurs et de plantes vivantes du Maroc.

Les légumes, arrivés par le paquebot *Figuig*, ont été transportés au Casino et mis en vente. Présentés dans un état de fraîcheur remarquable, ils ont retenu l'attention des visiteurs, tout particulièrement les petits pois, les haricots verts, les choux-fleurs, les artichauts. Le Maroc avait envoyé un choix complet de produits maraîchers intéressants en pommes de terre, aubergines, carottes, navets, salades, courges, choux ; des fruits : oranges, mandarines et citrons. La plupart des visiteurs ont procédé à des achats divers, séduits par la beauté de ces primeurs, qui arrivent à une époque où ni l'Algérie, ni la France n'en donnent encore.

Durant toute l'exposition-vente, les visites officielles se sont succédé.

Espérons que ce premier essai, qui présente pour le port de Bordeaux et le marché bordelais un très grand intérêt, sera suivi de beaucoup d'autres.

Les cargos de la Compagnie Générale Transatlantique partent également de Nantes et touchent Mazagan, Mogador et Saffi, où ils peuvent laisser les produits du nord de la Loire. Enfin, le voyageur pressé ou simplement enclin au mal de mer peut, après avoir traversé l'Espagne, se rendre en trois heures d'Algésiras à Tanger, qui sera prochainement relié à Rabat et à Fez.

L'*Office du Protectorat de la République Française au Maroc*, 21, rue des Pyramides, à Paris, donnera volontiers tous les renseignements d'ordre pratique et économique concernant notre jeune colonie.

Les Caravanes de la Compagnie Transatlantique.

A parler franc, un voyage au Maroc, jusqu'en 1920, manquait de confort. C'est en 1919 que la Compagnie Générale Transatlantique étudia avec un soin minutieux une organisation d'ensemble à l'usage des touristes plus exigeants.

Ce fut un beau jour pour le Maroc, que celui où l'on vit arriver d'Alger à Casablanca, par Oran, Oudjda, Taza, Fez, Meknès et Rabat, dans des cars alpins somptueux, la première caravane transatlantique ; la tournée comprenait en outre les 500 kilomètres aller et retour de Casablanca à Marrakech, en tout environ 2.600 kilomètres. Après quoi, un des paquebots de la même Compagnie ramenait tous les passagers sains et saufs à Bordeaux. Le succès fut décisif. Dès lors, les caravanes se succédaient pendant l'automne et l'hiver, tous les quinze jours, tantôt dans un sens et tantôt en sens contraire.

Mais les heureux touristes qui sont ainsi transportés, sur mer et sur terre, logés, nourris, promenés dans les plus beaux sites ne se doutent pas de l'immense service que la Compagnie nous a rendu à nous autres, vieux Marocains.

La première étude faite par les sympathiques agents de la Compagnie, MM. Regnaud et Robin, les convainquit que leur entreprise serait mûre, si l'on ne procurait pas aux opulents caravaniers des gîtes plus séduisants que ceux qu'on rencontrait alors, le long du parcours. Décider les hôteliers existants à un tel effort, il n'y fallait pas compter. Dès lors, M. Dal Piaz, l'éminent directeur, aujourd'hui président du conseil de la Compagnie, n'hésita pas. En quelques mois, des hôtels irréprochables furent construits ou aménagés, meublés, pourvus de gérants sérieux et de cuisiniers experts, et c'est ainsi qu'à Oudjda, où aucun gîte confortable ne s'offrait au voyageur, un petit hôtel, excellent quoique provisoire, les repose de la longue étape franchie depuis Tlemcen ; à Taza, c'est encore mieux, car la Compagnie a fort habilement saisi l'occasion de s'assurer une vaste et élégante construction neuve, primitivement destinée à être la gare du chemin de fer,

qui a été transformée en un hôtel aussi original qu'agréable à habiter. On le quitte avec regret. A Fez, elle n'a pas hésité à acheter les palais et les jardins fleuris d'un ancien grand vizir et c'est là qu'elle loge ses caravaniers ; à Meknès, s'élève un pavillon-chalet, sur un point culminant d'où l'on a une vue incomparable : c'est l'hôtel de la Transatlantique. A Rabat, elle s'est installée sur le parcours de ce fameux Boulevard El-Allou, qui est la merveille du Maroc français ; à Casablanca, elle assure des chambres à ses hôtes dans le grand hôtel Excelsior, le palace du Maroc. Enfin, à Marrakech, où on ne pouvait sans une certaine hésitation entraîner un étranger de marque, on ne reçoit plus que des félicitations quand on l'a conduit à l'hôtel de la Compagnie Générale Transatlantique.

Et tout cela a été conçu, exécuté et accompli en moins d'une année ! La Compagnie a rendu un service inestimable aux vieux Marocains.

Aussi, tous les globe-trotters au Maroc, voire même les indigènes opulents implorent-ils Allah, pour qu'il comble de ses faveurs MM. les grands chefs de la Compagnie de la rue Auber.

Maintenant que le chemin de fer Fez-Tanger et la route Tanger-Rabat mettent le Maroc entier à deux heures de mer de l'Europe, les touristes affluent dans ce pays merveilleux, qui joint un décor étonnamment varié, non seulement selon les lieux, mais selon les saisons, au pittoresque de la vie musulmane. Je les vois aux vacances de Pâques sillonnant, sous le vol des cigognes et des geais bleus, la houle diaprée et parfumée du bled en fleurs, gagnant les sinuosités qui creusent brusquement les hauts plateaux, traversant les forêts, atteignant les montagnes abruptes et les grandioses étendues désertiques de l'intérieur.

A la côte même, Rabat et Salé toutes blanches offrent au visiteur, sur les deux rives du Bou-Regreg, des silhouettes exquises de villes arabes. A Salé, il se souviendra de Robinson Cruséo qui y fut captif. Devant les ruines de Chellah, il évoquera toutes les mélancolies de l'Islam déchu, mais l'activité neuve et élégante de Rabat lui montrera ce qu'il contient de puissance de renouvellement. Pour lui, Fez, hier encore la plus inviolée de toutes les capitales musulmanes, soulèvera son voile, lui présentera d'incomparables trésors d'art : les boiseries et les stucs de ses medersa, les profils de ses mosquées, le cheminement de ses rues tortueuses, le pittoresque de ses souks, toute une vie du moyen âge, perpétuée dans le décor intact des visions des « Mille et une Nuits ».

En deux heures il gagnera Meknès, y goûtera des émois d'une grandeur inattendue. Durant des dizaines et des dizaines de kilomètres, il errera à cheval ou à mule parmi les enceintes cyclopéennes où un monarque, jaloux de Cyrus et de Louis XIV, rêva d'enclorre une prodigieuse Ecbatane qui serait Versailles. En ayant franchi quelques brèches, il se perdra indéfiniment dans des palais qui, eux-mêmes, sont des villes dans la ville, pleines de mosaïques, de sculptures, de jardins, de ruines¹⁾.

En Avion.

Enfin, le Maroc est la seule colonie du monde qui jouisse déjà du privilège d'être réunie à la Métropole par un service régulier d'avions. Sans doute elle le doit à la nature, qui, entre les colonnes d'Hercule n'a laissé à franchir qu'un étroit bras de mer de 20 kilomètres de largeur, mais elle le doit surtout à la généreuse et hardie initiative de M. Latécoère, qui sans se

André Lichtenberger, dans l'« Illustration Economique et Financière ».

laisser arrêter par les aléas financiers formidables d'une telle entreprise, l'a réalisée avec ses seuls moyens, y consacrant chaque année tous les bénéfices que lui procura une puissante industrie ; âme d'apôtre, unie à une intelligence d'ingénieur E. C. P.

Songeons à tout ce qu'il faut d'argent, d'énergie, de ténacité et d'esprit d'organisation pour créer ainsi, d'un seul coup, une ligne aérienne.

Pour unir l'Afrique du Nord à la France, par un service régulier où la vitesse s'associe à la sécurité, la *Compagnie Latécoère* doit disposer de cinquante appareils en état de marche et, en plus, de trente avions de secours. Une telle flotte aérienne représente une puissance globale de 45.000 chevaux. Deux cents ouvriers sont dispersés dans les divers garages, pour l'entretien et les réparations.

Déjà plus de mille passagers ont été enregistrés dans la première année, et au cours de 1921, la fréquence des voyages s'est progressivement accrue jusqu'à six départs par semaine dans chaque sens.

L'objectif de M. l'ingénieur Latécoère est beaucoup plus étendu que la simple ligne Toulouse-Casablanca. Il se propose encore d'unir par une ligne transversale Tunis à Marrakech, et mieux encore le Maroc au Sénégal, à travers le Sahara. Cette réalisation prochaine reliera, en aussi peu d'heures qu'il fallait jusqu'ici de jours, les diverses parties du domaine colonial Nord-Africain. Le Maroc sera en quelque sorte le point central ou le pivot de cette grande artère ; il en sera aussi la partie la plus féconde et la plus riche.

L'Œuvre accomplie.

Pour terminer, résumons les causes de la rapide pacification de ce vieil empire de plus de 500.000 kilomètres carrés et les raisons qui expliquent le renouveau de sa prospérité d'autrefois, grâce au Protectorat français.

Tout d'abord, le calme et la sécurité sont absolus dans les territoires soumis. Quiconque a parcouru depuis 1913 le Maroc sait qu'on y circule aussi tranquillement qu'en aucun pays d'Europe.

Le secret de la réussite de l'occupation française réside dans la politique juste et bienveillante du Maréchal Lyautey à l'égard des tribus qui ont accepté le protectorat, et dans sa stratégie habile et méthodique contre les dissidents. Politique et stratégie ont été conduites avec une continuité d'action qui ne s'est jamais démentie, et une ampleur de moyens qui a toujours eu la plus invincible répugnance pour le système des petits paquets. C'est ce qui a permis au Maréchal de déclarer que, dès 1923, le Maroc tout entier, jusqu'aux plus hautes cimes de l'Atlas, serait définitivement pacifié. Il a donné de ses opérations, pendant ces deux années et demie, un programme précis, dont la partie afférente aux années 1921/22 est déjà exécutée.

Sa méthode de pénétration mérite d'être rappelée, car elle procède des principes suivis par tous les chefs qui ont accompli de grandes choses.

Se renseigner exactement sur tout ce qui concerne l'adversaire et le territoire qu'il occupe ; préparer ses plans sans aucun retard ; ne point perdre son temps en palabres superflus. Organiser la région déjà conquise, de telle sorte que les transports des hommes, des munitions, des approvisionnements, y soient assurés avec une rapidité qui déconcerte l'ennemi. Avancer et toujours maintenir son avance, grâce à la liaison continue avec les postes de secours. Enfin, le résultat obtenu, par une politique ferme mais clémente et qui consiste à se faire des ennemis d'hier des amis de demain.

Au fond, le Maréchal Lyautey, dont le trait de caractère principal est *l'esprit de décision et la rapidité*, a toujours compté plus sur les routes et les voies ferrées que sur les coups de fusil pour pacifier le Maroc. Il a fait sien l'aphorisme de Cécil Rhodes :

« Le rail coûte moins cher que le canon et il porte plus loin. »

*
**

RESSOURCES ANIMALES.

Elevage.

Le Maroc diffère en cela de l'Algérie et de la Tunisie qu'il est, heureusement, soumis au régime atlantique, et copieusement arrosé. C'est ce qui explique que l'élevage y soit si prospère. Il constitue, avec l'agriculture, la principale ressource du Maroc.

Toutes les régions du Maroc se prêtent à l'élevage, mais certaines présentent des conditions particulièrement favorables par leur climat, l'abondance de l'eau, la richesse des pâturages ; ce sont notamment : la plaine du Sébou, dans le Gharb, les territoires des Beni M'Guild, des Beni M'Tir, des Zaers, des Zemmours, situés au sud des régions de Meknès et de Rabat, et qui bénéficient de l'humidité que leur apporte la fonte des neiges de l'Atlas ; la région au nord-est de Marrakech, adossée aux grands sommets de l'Atlas, est également très favorable à l'élevage. Les progrès déjà réalisés seraient beaucoup plus importants si les indigènes, rompant avec leur routine séculaire et leur fatalisme, constituaient des réserves fourragères, construisaient des abris et aménageaient des points d'eau pour les bestiaux.

On élève surtout, et avec plein succès : les chevaux, ânes, mulets, bœufs, moutons, porcs et les poules.

Le troupeau du Maroc occidental se décompose comme il suit : 1.600.000 bovins, 5.500.000 ovins, 1.900.000 chèvres, 140.000 chevaux, 78.000 chameaux, 56.000 mulets, et c'est encore peu, si l'on compare en particulier le cheptel bovin à celui de l'Argentine qui a été, en 1919, de 80 millions de bêtes, ou même au troupeau français qui, fin 1913, en comprenait près de 15 millions.

Oeufs.

Depuis la guerre, l'exportation des œufs marocains a pris un développement considérable. Au point de vue des sommes que rapportent au Maroc les denrées d'exportation, les œufs viennent ainsi au second rang, après l'orge.

L'exportation se fait surtout par le port de Mazagan, qui s'en est fait une spécialité. Les œufs achetés dans les douars et sur les marchés de l'intérieur, par des courtiers, sont amenés dans les ports, où ils sont emballés dans des caisses contenant 120 douzaines. Casablanca exporte aussi des œufs marocains.

Laines.

Les laines du Maroc sont parmi les meilleures de l'Afrique du Nord. Elles tiennent une place très honorable sur le marché mondial, sans pouvoir rivaliser toutefois avec les laines françaises, ni avec celles de l'Amérique du Sud ou de l'Australie. On travaille d'ailleurs efficacement à son amélioration par l'introduction et l'élevage du mouton mérinos¹⁾.

¹⁾ Voir : « Nos grands Produits coloniaux : laine et coton ».

La laine est l'objet d'une importante utilisation locale : les quantités employées, tant pour la confection des tapis que pour celles des vêtements, représentent sans doute plus de la moitié de la production annuelle, de sorte qu'on estime à environ $\frac{2}{5}$ de la production la quantité disponible pour l'exportation.

Peaux.

Les *peaux de mouton* du Maroc présentent des caractéristiques qui rendent leur qualité meilleure que celle des peaux d'Australie ou d'Amérique du Sud. Les peaux de mouton du Maroc auraient pu avoir un débouché plus important en France, si elles y avaient été plus connues et surtout si elles avaient été présentées dans de meilleures conditions aux acheteurs français. Ces causes d'infériorité peuvent être corrigées, et l'on peut prévoir que les peaux marocaines seront très recherchées en France, le jour où l'on aura pu apprendre aux indigènes à mieux dépouiller les animaux.

Il en est de même des peaux de chèvres, qui sont également très appréciées.

Les peaux de bœufs du Maroc se rapprochent, comme qualité, des peaux d'Algérie et de Tunisie ; elles ont cependant la « fleur » plus fine. Mais elles sont inférieures aux peaux de France. L'exportation des peaux et cuirs de bœufs, vaches, veaux et taureaux a été interdite par un ordre du Résident général, le 12 avril 1918, ainsi que celle des porcs.

*
**

RESSOURCES VEGETALES.

Le Maroc, plus arrosé que l'Algérie, jouissant sur la côte d'un *climat plus sain et plus tempéré*, constitue un magnifique pays de grande production agricole. Sur une largeur de 15 à 75 kilomètres, la grasse terre noire (*tirs*), ou la terre rouge plus légère (*hamri*) de toute la zone qui avoisine l'Océan (Souss, Abda, Doukala, Chaouïa, Gharb) offre l'aspect d'une véritable *Beauce africaine* dont les champs s'étendent à perte de vue. Peut-être que certaines régions de l'intérieur, le Tadla surtout, sont plus privilégiées.

Les principales ressources agricoles du Maroc sont : le blé, l'orge, le maïs, le sorgho, le mil, l'avoine. Parmi les légumineuses : l'apiste, les fèves, les pois chiches, les lentilles, le fénugrec, la vigne qui est au Maroc dans son milieu de prédilection. Leurs plantations, créées à peu de frais, ne reçoivent souvent qu'un léger labour, une taille grossière, jamais de traitements anti-cryptogamiques ; il est exceptionnel de trouver une vigne malade et la production est soutenue tous les ans.

L'orientation à donner à la viticulture marocaine doit être, après avoir assuré les besoins du pays en vins de table courants, la production de vins liquoreux, de raisins de table et de raisins secs. L'indigène est un gros consommateur de ces deux derniers produits et on trouverait un large débouché sur place.

On doit arriver au Maroc à produire les fameux crus portugais et espagnols (Porto, Xérès, Malaga) en important les cépages de leurs pays d'origine et en faisant venir au besoin des spécialistes de ces pays.

Voici un tableau intéressant concernant l'exportation des céréales de 1912 à 1920 ; poids en tonnes de 1.000 kilos, valeur en milliers de francs :

Années	Poids	Valeur
Blé.		
1912.....	29.858	6.568
1916.....	31.043	7.226
1919.....	13.990	4.473
Orge.		
1912.....	113.466	19.289
1916.....	153.026	17.321
1919.....	36.901	7.664
Mais.		
1912.....	9.180	1.377
1916.....	17.214	3.613
1917.....	26.315	6.562
1919.....	21.104	6.792
Fèves.		
1912.....	18.385	3.309
1916.....	13.984	3.330
1917.....	32.088	9.097
1919.....	32.114	12.469

*
**

FORETS.

Singularité remarquable en Afrique, le Maroc offre d'appréciables ressources forestières. Dans les trois zones qu'il présente, la puissance de la végétation est étonnante.

Dans ce domaine, les mêmes conditions climatologiques et hydrographiques qui font la luxuriance et la diversité des cultures ont favorisé un pays dont le relief offre, par ailleurs, des gîtes seyants à l'ardeur lente et sauvage des forêts. Les essences à retenir parmi toutes celles qui constituent le fond du peuplement sont : le chêne-liège, le thuya, le chêne vert, le chêne zéçu, le pin d'Alep, l'arganier, le sumac, sans compter nombre d'autres essences méritant une mention secondaire (pin maritime, genévrier, if, tamaris, gommier, etc.).

La superficie totale des forêts du Maroc, pour autant que l'état de la pacification permette de l'évaluer, s'élève, en zone française à environ 1.700.000 hectares, se répartissant approximativement comme il suit :

Chêne-liège.	270.000 hectares.
Cèdre pur ou en mélange	200.000 —
Thuya.	250.000 —
Arganier.	475.000 —
Chêne vert	170.000 —
Genévrier et essences diverses.....	325.000 —

Le Maroc forestier se répartit en quatre zones principales nettement distinctes :

1° La zone du chêne-liège et du thuya, presque tout entière comprise dans la région de Rabat, au sud de l'Oued Sébou ;

2° La zone du cèdre et du chêne vert, située dans le Moyen-Atlas et dans la partie Sud-Est de la région de Meknès ;

3° La zone du Grand-Atlas, moins connue, mais qui renferme d'importants boisements de pins d'Alep, de chêne vert et de thuya ;

4° La zone de l'arganier, qui occupe une partie de la région littorale des pays de Mogador et d'Agadir et remonte assez loin dans la vallée de Souss.

Le *chêne-liège* forme des massifs d'inégale importance, dont les plus importants sont ceux des forêts de la Mamora (137.000 hectares).

On utilise dans le *chêne-liège* aussi bien l'écorce (liège et écorce de tan) que le bois, qui donne un excellent charbon. Des démasclages importants de liège mâle sont effectués par le Service des Eaux et Forêts et, dans la Mamora, par une société qui en a obtenu la concession, par adjudication, pour 200.000 pieds. Quant au tan, il est récolté à raison de 7.000 quintaux par an, et consommé presque en totalité par les tanneries locales.

Le *thuya*. — La moyenne des arbres rencontrés ne dépasse pas 3 à 4 mètres de hauteur et 30 centimètres de diamètre.

Il est très répandu dans le Maroc et surtout dans le Moyen-Atlas, au sud de Fez et de Meknès. On le rencontre également dans la région de Rabat et en Chaouïa, où il forme un important massif de 15 à 20.000 hectares.

Le bois de *thuya* présente une coloration rouge. Très dur, il suinte une résine odorante qui le rend imputrescible. Pour l'instant, il est surtout utilisé par les ébénistes indigènes pour la fabrication de meubles de luxe.

Le *cèdre*. — Les forêts de cèdres s'étendent en grande partie dans les pays des Beni-Ouaraïn et des Riata au Tadla. Les premiers cèdres gisent à 1.200 mètres d'altitude. Le bois est d'une belle coloration blanc jaunâtre, veiné de brun. Il est homogène, odorant, imputrescible et se débite en bois de charpente et en traverses de chemins de fer. D'importantes scieries privées, disposant d'un outillage moderne, sont installées à Azrou et à Aïn-Leuh.

Le *chêne vert*. — Le *chêne vert* se rencontre dans le Grand et le Moyen-Atlas, mélangé de *chênes zéen*. Les premiers peuplements commencent à 1.400 mètres d'altitude environ. Le *chêne vert* peut atteindre, vers 80 ans, 30 à 40 centimètres de diamètre, et 8 mètres de hauteur de fût. Il fournit un bois lourd très prisé pour la fabrication de traverses de chemins de fer et pour le charonnage. On en tire un excellent charbon. Le *chêne zéen*, plus difficile quant au sol, se rapproche davantage du *chêne de France*. Il est propre aux mêmes usages.

L'*arganier* (ou arbre d'argan) est un arbre épineux et toujours vert, de 6 à 8 mètres de hauteur, au tronc noueux, à la cime globuleuse ; son aspect général rappelle celui de l'olivier. On commence à le rencontrer à l'état clairsemé dans le sud de Saffi. Passé Mogador, il constitue de vastes peuplements qui avancent jusqu'à 80 kilomètres du littoral. Dans la vallée du Souss, il s'étend jusqu'à 150 kilomètres de la côte, affrontant une altitude de plus de 1.300 mètres. La noix d'argan contient une amande très dure qui, concassée et pilée, donne une huile appréciée des indigènes. En industrialisant l'extraction on arriverait sans doute à obtenir, par rectification, une huile excellente. Le bois d'arganier est lourd et très dur. Il peut être utilisé pour la fabrication de certaines pièces de résistance et fournit un excellent charbon.

Le *tizerah* ou *sumac* n'est pas, à proprement parler, une essence forestière ; c'est un arbuste épineux se présentant sous la forme de touffes de 3 ou 4 mètres de hauteur ; il existe en grosses quantités dans le Maroc oriental (plaine des Triffa) et en quantités assez importantes dans les Zaers, et aussi dans le Souss. Les feuilles, le bois et surtout l'écorce de *tizerah* renferment un tanin estimé, et, depuis longtemps, les indigènes s'en servent pour la préparation de leurs cuirs. L'industrie européenne n'a pas négligé cette

matière première qui figure globalement au tableau des exportations pour 225.000 tonnes environ, réparties sur les années écoulées depuis 1913.

Tel que le Maroc producteur se présente à l'heure actuelle, il fait la preuve d'un avenir agricole et industriel qui ne peut faire de doute, quelles que soient les réactions passagères que la crise mondiale peut avoir sur un pays encore en pleine croissance. Il est tout aussi indiscutable que les premières des richesses marocaines sont celles de son agriculture et de son élevage, car il est reconnu que, par sa situation même aux portes de la France, par son climat, et par la nature de son sol, le Maroc doit être, dans un avenir immédiat, le plus précieux auxiliaire de la métropole pour son ravitaillement en denrées de première nécessité. Il importe, par ailleurs, de prévoir qu'un jour viendra où, d'auxiliaire, le Maroc agricole pourra se transformer en concurrent pour la métropole et c'est pourquoi le gouvernement du Protectorat a inscrit, dans son dernier programme agricole, le développement des *productions que la France est dans l'impossibilité, soit d'entreprendre, soit de développer* dans des proportions suffisantes à sa consommation (coton, betterave sucrière, lin, ricin, laine, etc.).

N'est-ce pas là une harmonieuse formule de colonisation que celle qui consiste à faire du pays protégé ou colonisé, le prolongement et l'adjuvant du pays protecteur plutôt que de le lui imposer en rival ? Elle indique bien avec quelle tendre sollicitude le Maroc du Maréchal Lyautey règle ses pas sur ceux de la France. Et disons que cette méthode supplétive doit avantager de ses effets bienfaisants les deux corps — pour une seule âme — de la mère-patrie et de la nouvelle France nord-africaine¹⁾.

*
**

LA SCIENCE AU SERVICE DES COLONIES.

Les Etats ont multiplié dans leurs colonies les créations scientifiques : Institut de Buitenzorg, qui a collaboré à la richesse des Indes néerlandaises ; aux Indes anglaises, Instituts de Peradenya et de Calcutta, Jardin botanique de Singapore, auquel la presqu'île de Malacca est redevable de ses plantations d'hévéa ; Jardins d'essais d'Eala, où les Belges étudient le caoutchouc ; Station allemande de Victoria, au Cameroun, pour les recherches sur le cacao, la vanille, le palmier à huile, etc...

Nous avons déjà réalisé un certain nombre de créations : Jardin colonial de Nogent et Ecole supérieure d'agriculture coloniale, Fermes-écoles et Stations d'essais de Tunisie, d'Algérie et du Maroc ; Stations de recherches pour arachides au Sénégal, pour bananiers en Guinée, et cacaoyers à la Côte-d'Ivoire ; Jardin colonial de Libreville ; rizeries et austrueries modèles de Madagascar ; Laboratoires et Stations pour riz, coton et hévéa d'Indochine ; fondations de l'Institut Pasteur. A Port-Etienne, dans la baie du Lévrier, est créée une station de pêche très riche, où ont travaillé des pêcheurs bretons. Ces essais seront multipliés et intensifiés²⁾.

En voici un magnifique exemple :

Un Institut scientifique à Rabat.

Le Conseil international des recherches, qui s'est réuni à Bruxelles en juillet 1921, a admis le Maroc comme Etat participant à ses travaux. C'est la consécration de l'admirable œuvre scientifique, pour ne parler que de celle-là, accomplie par la France au Maroc.

¹⁾ Marcel Chabert, dans « La Région Lyonnaise », avril 1922.

²⁾ « La Marche de France » (mai 1922).

Il faut bien dire que nos grands soldats colonisateurs précèdent souvent la métropole dans la voie du progrès. C'est ainsi que Galliéni créa, à Madagascar, les primes et allocations aux familles nombreuses, base de tout relèvement de la population. Le Maréchal Lyautey a de même fondé, au Maroc, des services d'hygiène et un *Institut scientifique chérifien*, véritable Office national des recherches scientifiques, que nous attendons encore en France, et qui font grand honneur à son créateur.

Nous sommes allé voir hier, à son domicile, rue de l'Université, le directeur de ce nouvel Institut, établi à Rabat, le docteur Jacques Liouville, au moment même où il bouclait ses valises pour retourner au Maroc :



Cannes à Sucre du Jardin d'Essais de Rabat.

— C'est exact, nous dit-il, grâce au Maréchal Lyautey, grâce à l'activité et au dévouement de ses collaborateurs militaires et civils, le Maroc a précédé la France, et la plupart des grandes nations d'ailleurs, dans la création d'un véritable *Office national des recherches scientifiques*, qui a pris le nom d'Institut scientifique chérifien, et qui a pour but, selon l'arrêté viziriel même, « d'effectuer toutes recherches et tous travaux scientifiques susceptibles d'intéresser les différents services du Protectorat et l'économie du Maroc ».

» Vous le voyez, *c'est la science mise au service de la nation*. Tous les problèmes qui se posent, surtout dans un pays nouveau, ont un aspect scientifique. Ils seront plus vite, plus largement et plus complètement résolus en se basant sur les données certaines de la science. Avec son esprit réalisateur, le Maréchal Lyautey a trouvé tout de suite la formule : *Servir le pays, l'enrichir, tout en l'instruisant*.

» Pour vous donner un exemple de ce que la France a fait au Maroc en si peu d'années, je veux vous citer quelques chiffres. De 1913 à 1920, les consultations de nos médecins sont passées de 468.942 à 1.316.240. La vaccination, inconnue là-bas avant notre arrivée, est montée, dans la même période, de 183.504 à 587.285. Nos nouveaux hôpitaux ont reçu 403.719 malades, au lieu de 40.857. Nous combattons victorieusement la rage, la lèpre, les teignes, la tuberculose, l'avarie, les maladies des yeux, si nom-

breuses en Afrique. Voilà ce qui explique la vive reconnaissance, l'admiration des indigènes pour la civilisation française. Nous sommes pour eux les porteurs de santé, de vie et de lumière.»

Un immense Parc national.

Le directeur ardent, tout à son œuvre, continue :

— Notre Institut scientifique, complété par un « Conseil supérieur d'application économique », chargé de dresser le programme des recherches utiles, vient poursuivre heureusement cette œuvre de progrès. Après le combat contre la maladie et la mort, il faut combattre les insectes et les oiseaux qui dévastent les récoltes ; il faut trouver les machines qui faciliteront le défrichement et les cultures, découvrir les engrais qui fertiliseront le sol, trouver les combustibles nécessaires à l'industrie du bois, les minéraux, les matières premières qui peuvent enrichir non seulement le Protectorat, mais la France.



Champs de Coton du Jardin d'Essais de Rabat.

» De savants collaborateurs, comme le zoologiste Alluaud, les entomologistes Mme Schindler et M. A. Théry, qui nous a donné une admirable collection de coléoptères, comme les botanistes Pinoy, Miège et Régnier, comme le géologue Rolland, le météorologiste Jury, nous secondent avec ardeur et dévouement.

» Nous avons déjà un muséum, des collections contenant près de 70.000 pièces, un herbier, un jardin zoologique et botanique contenant notamment des variétés qui n'existent qu'au Maroc. Et nous allons faire mieux, beaucoup mieux, un immense *Parc national marocain*, analogue au fameux « Yellowstone Park » des Etats-Unis, qui conservera en pleine liberté toute la flore et la faune de l'empire, et on peut dire de l'Afrique du Nord.

» Grâce au concours de l'Institut océanographique, où, vous le savez, j'ai gardé mon laboratoire, et grâce à la libéralité du regretté prince Albert de Monaco, avec la savante collaboration du professeur Gruvel, nous allons développer le service des pêches, déjà si important au Maroc.

» Mme Schindler a introduit là-bas la destruction des parasites des végétaux par les insectes qui dévorent ces parasites, comme les *novius* qui détruisent les *icerya purchasi* des orangers, les *cryptolæmus* qui dévorent les *pseudococcus* des citronniers et des volubilis.

» Nous songeons à établir, sur un des plateaux de l'Atlas, où la visibilité est particulièrement excellente, loin des fumées, des poussières et des brumes marines, un grand observatoire d'astronomie physique et planétaire. MM. Deslandres, Emile Picard, Baillaud, Lallemand et la plupart de nos meilleurs astronomes sont très favorables à ce projet.

» Je n'ai pas besoin de vous dire que nos collaborateurs ont déjà multiplié les missions biologiques, botaniques et géologiques, avec d'excellents résultats. Nos travaux, l'assistance que nous prêtons bien volontiers à nos confrères attirent sur le sol marocain les savants français et étrangers. La *Société botanique de France* a tenu à Rabat, à l'Institut même, ses grandes assises de 1921. L'an prochain, ce sera le *Laboratoire botanique* de la Faculté des sciences qui viendra en excursion au Maroc. Le laboratoire de parasitologie nous a envoyé un de ses meilleurs collaborateurs, le docteur Larousse. Enfin, le Congrès international de Rome vient d'admettre le Maroc dans la « commission de l'Atlantique ».

» Le Maroc, voyez-vous, est un pays riche, très riche, en vaillants hommes, en céréales, en animaux d'élevage, en fruits exotiques, en laine, en engrais, en combustibles, en minéraux, etc. Nous voulons dresser le catalogue de ces richesses, les multiplier pour la prospérité des indigènes et de l'empire, pour la richesse et la force de la France, qui devra au grand soldat colonisateur qu'est le Maréchal Lyautey cette puissance et cette sécurité nouvelles. » ¹⁾

*
**

LA COLONISATION FAVORISÉE PAR L'ŒUVRE DE PASTEUR.

On ne saurait parler de la Science au service des Colonies sans rendre hommage au créateur de cette science, que le monde entier est unanime à honorer avec nous comme un des plus grands bienfaiteurs de l'humanité. Nous avons nommé notre illustre savant : *Louis Pasteur*, dont le centenaire de la naissance a donné lieu à d'aussi touchantes que brillantes manifestations de la gratitude universelle, car

Pasteur, c'est la Science mise au service de l'Humanité,

y compris les Colonies, qui — on l'ignore peut-être encore trop — lui sont pour une bonne part redevables de leur prodigieux essor depuis cinquante ans, c'est-à-dire depuis Pasteur et ses grandioses découvertes qui ont, dans une très large mesure, favorisé l'action coloniale. Pour bien le comprendre, donnons ici une rapide esquisse de l'œuvre de notre illustre compatriote, œuvre immense dans sa variété comme dans ses heureuses conséquences.

Et d'abord, c'est du jour où le grand savant a créé de toutes pièces cette science moderne que l'on peut appeler l'*hygiène sociale*, que date le début d'une véritable révolution accomplie dans les mœurs des nations civilisées : c'est à partir de cette époque que l'on assiste à l'éclosion soudaine — et presque simultanée dans tous les pays — d'une législation sociale dont l'importance s'accroît de jour en jour. Si l'on se préoccupe de garantir l'hygiène, la sécurité ou le repos du travailleur, si l'on cherche à créer des habitations

¹⁾ C.-M. Savarit, dans l'« *Echo de Paris* » (21 août 1921).

saines, des villes propres et bien aérées, si l'on songe à préserver l'enfance et la maternité, enfin si l'on organise d'une manière générale la protection de la santé publique par une lutte incessante contre les épidémies, les maladies contagieuses, l'alimentation malsaine et l'alcoolisme, c'est toujours vers Pasteur que doit monter l'hymne de reconnaissance d'une humanité où le « mieux être » commence à se manifester.

Et si l'on pénètre dans le détail des différentes branches de l'activité économique, on s'aperçoit que les découvertes du grand savant ont apporté d'innombrables révolutions dans la technique de la fabrication, de même que dans les procédés de culture ou d'élevage. En décelant l'influence des « infiniment petits » dans les désintégrations, dans les fermentations, dans les contagions, n'a-t-il pas contribué à modifier profondément les procédés en usage dans presque toutes les branches de l'activité économique, depuis l'élevage du ver à soie jusqu'à l'industrie alimentaire ? En bouleversant les méthodes et les procédés de fabrication et de culture, c'est une impulsion nouvelle que les découvertes de Pasteur ont donnée à l'industrie et au commerce : que ce soit en préservant les magnaneries des ravages exercés par les maladies du ver à soie, que ce soit en étudiant les maladies de la bière, que ce soit en mettant en évidence l'influence des fermentations organiques sur la conservation des denrées périssables, le génie de Pasteur a mis une science aussi délicate que la biologie au service de l'industrie.

Aussi, M. Strauss, Ministre de l'Hygiène, a-t-il pensé que ce qui pouvait le plus utilement contribuer à glorifier l'œuvre pastoriennne était de l'exposer tout entière dans ses multiples prolongements. Rien ne peut mieux montrer la révolution que ses découvertes ont apportée dans la vie de chacun comme dans l'état social, car l'hygiène est, au fond, une science sociale.

Donc, à Strasbourg, du 1^{er} juin au 31 octobre 1923, une Exposition, d'une vaste étendue, a groupé les sciences et les industries dont les progrès actuels sont tributaires des découvertes pastoriennees : microbiologie et parasitologie, chimie et industrie chimique, hygiène collective, hygiène générale, hygiène sportive, hygiène urbaine, hygiène alimentaire, industries alimentaires, industries du froid (usines frigorifiques), agriculture, etc.

Toute l'industrie française de la soie apporta ici le témoignage de sa reconnaissance à Pasteur.

Le Midi y figurait avec l'éducation des vers à soie, avec le grainage qui est très important, et le public a pu suivre tous les travaux de Pasteur sur la pébrine, dont il a supprimé les effets désastreux grâce à sa méthode de sélection cellulaire. On y a vu la filature et le moulinage, toutes deux industries de nos départements du Gard, de l'Hérault, de la Drôme et de l'Ardèche. Le tissage avec un métier tissant le portrait de Pasteur, ainsi que les produits finis de tous les centres producteurs : Lyon, Saint-Etienne, Saint-Chamond, Paris, Ganges-sur-l'Hérault et Troyes.

L'agriculture, consciente, elle aussi, des éminents services rendus par Pasteur à cette branche si importante de notre activité nationale, s'est associée de tout cœur à l'hommage rendu à son illustre bienfaiteur, notamment par la bouche de son éminent ami, M. Jules Méline, ancien Ministre de l'Agriculture, qui, le 26 mai 1923, ouvrit la séance générale du XI^e Congrès International d'Agriculture par ces nobles paroles :

« Permettez-moi, Messieurs, de traduire d'un mot le sentiment qui jaillit ce matin de tous nos cœurs, en nous associant à l'éclatante manifestation de reconnaissance et d'orgueil qui retentissait hier sous les voûtes de la

Sorbonne, en l'honneur de notre *immortel Pasteur*, un des plus grands, des plus beaux génies que la France ait connus.

» Ce n'est pas seulement à la France qu'il appartient, c'est au monde entier qu'il éclaire et surtout à l'agriculture qu'il a transformée et élevée à des hauteurs sublimes. Je me félicite de la coïncidence qui permet à une grande assemblée, représentation magnifique de l'agriculture mondiale, de manifester avec éclat la reconnaissance éternelle de tous les agriculteurs au grand Français qui est la plus pure gloire de notre pays. »



Louis Pasteur (1822-1895)¹⁾.
Statue érigée à Arbois (Jura), où l'on visite sa maison familiale,
non loin de Dôle (Jura), où se trouve sa maison natale.

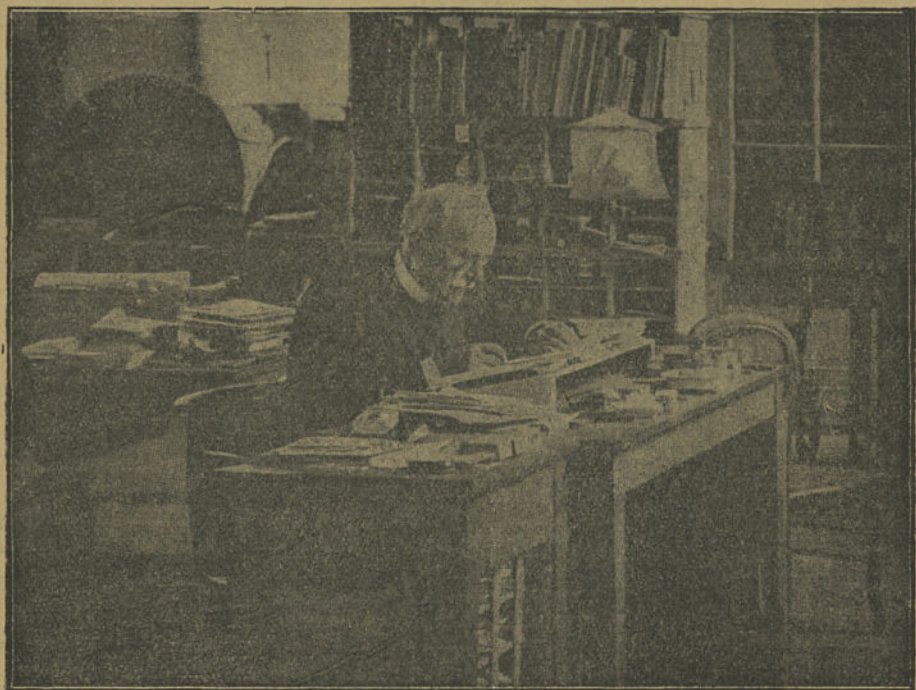
Mais il est peut-être un fait qui, dans la glorification de Pasteur, n'a pas été suffisamment souligné, c'est que, depuis Pasteur, l'expansion colonisatrice des peuples a pu donner son plein, grâce aux moyens efficaces de protection que l'on possède désormais contre les maladies contagieuses et infectieuses. Ces moyens ont permis aux colons de se maintenir et de se répandre dans les contrées lointaines et malsaines où ils étaient autrefois exposés à ces maladies et d'y exploiter les richesses qui s'y trouvent, ou d'y ouvrir des débouchés commerciaux.

Mais Pasteur et la science ne se bornent pas à rendre les colonies plus supportables aux Européens, ils jouent aussi un rôle considérable dans la pacification des indigènes. C'est ainsi que, dans une conférence très docu-

¹⁾ Gravure tirée de : V. Fraitot, « Pasteur » (Vuibert, Paris).

mentée, donnée le 5 juin 1923 à l'Académie de Médecine, M. Desnos a montré l'importance du rôle du médecin dans la pénétration pacifique au Maroc.

Une autre autorité coloniale, M. le Maréchal Lyautey, a dit : « En matière de pacification, un médecin vaut un bataillon. » Et il a créé de toutes pièces un organisme central sanitaire, doté de pleins pouvoirs, qui constitue là-bas un véritable ministère de la santé, ayant dans ses attributions des hôpitaux, des dispensaires, dont le nombre s'accroît sans cesse. L'élément le plus original de cette organisation est le groupe sanitaire mobile, qui se transporte dans toute l'étendue du secteur, apparaissant les jours de marché, vaccinant, distribuant de la quinine, pratiquant des piqûres d'arsenobenzol. Il se rend



M. Edouard Branly, professeur à l'Institut Catholique, dont Tout-Paris célébra le jubilé scientifique le 7 juin 1923 ¹⁾.

partout où une épidémie se déclare et prend d'autorité toutes les mesures nécessaires : en cas de peste, il fait encercler le village et procéder à la destruction des rats. Parfois le chef se présente en négociateur et, par son seul prestige, obtient des soumissions qui eussent peut-être exigé de longs combats. C'est la « politique du sourire », a dit aussi le Maréchal. Le dévouement et la vaillance de ces pionniers de l'action française, qui bien souvent risquent leur vie dans l'accomplissement de leur mission, méritent hautement qu'un hommage public leur soit rendu.

Nous ne saurions clore cette causerie sur le rôle de la Science aux Colonies sans rendre hommage à celui que Tout-Paris a glorifié en célébrant solennellement son jubilé scientifique au Trocadéro, le 7 juin 1923 : nous avons nommé notre illustre savant M. Edouard Branly, aux travaux duquel

¹⁾ Phot. J. Clair-Guyot, dans l'« Illustration » (16 avril 1921).

nous devons le merveilleux développement de la télégraphie sans fil, qui relie les divers postes de nos troupes coloniales entre eux et leur permet de se prêter rapidement secours en cas de danger.

Grâce aux nouveaux moyens efficaces de protection hygiénique, les Colonies, qui étaient longtemps le domaine exclusif de l'homme blanc, sont désormais accessibles aussi à la femme européenne. Et voici comment une femme, Madame Marthe Rondet-Saint, apprécie, dans un article intitulé : « *La Femme Française aux Colonies* »¹⁾, la haute portée morale et sociale de cette évolution de la société coloniale :

« Il n'y a pas si longtemps que, chez nous, les colonies étaient représentées comme un séjour maudit, empesté de fièvres, un repaire à cannibales friands du Blanc, à fauves et à reptiles : en un mot, un enfer ; qu'il fallait, pour y séjourner, être un soldat esclave de la discipline, un fonctionnaire incapable de se caser ailleurs, ou un particulier « ayant cessé de bien faire ailleurs », donc réduit à l'expatriement.

Il n'est pas bien sûr, au demeurant, qu'une telle opinion ait complètement disparu d'une bonne fraction de l'esprit public : tant sont ancrés chez nous les préjugés, et grande notre ignorance pour tout ce qui touche à ce qui n'est pas la métropole. Que de gens, même parmi les plus cultivés, écarquillent encore aujourd'hui des yeux ahuris, quand on leur dit que maintes cités coloniales, à commencer par Saïgon-Cholon, sont de très grandes cités dont la plupart de nos préfectures pourraient justement envier le luxe, la belle ordonnance et les ressources ; que nos colonies sont sillonnées de milliers de kilomètres de rail, et de routes propices aux plus belles randonnées automobiles ; que, une fois installé à bord sur un luxueux paquebot, il n'est pas plus difficile de gagner Saïgon, les Antilles, l'A. O. F. ou Madagascar que de faire la traversée Marseille-Alger ; et qu'en maintes villes coloniales la vie mondaine ne le cède en rien à celle des grands centres de France.

On meurt, aux colonies ? Oui, on y meurt. A Paris aussi, surtout les années d'influenza. Demandez plutôt au Père-Lachaise. En fait, *on s'y porte aussi bien et souvent mieux qu'ailleurs, à la condition d'y demeurer sobre, prudent et de venir se retremper de temps en temps au contact du pays natal.*

Pour être exact, il convient d'ajouter qu'une profonde évolution s'est accusée depuis une vingtaine d'années dans le peuplement colonial.

La femme a joué et doit de plus en plus jouer un rôle décisif dans cette évolution de la société coloniale. Nombreuses aujourd'hui sont les jeunes filles de bonne famille qui, passant outre aux préjugés de la masse, et parfois aussi ayant eu à vaincre les craintes des leurs, n'ont pas hésité à lier leur sort à celui d'un colonial. Elles ont transporté là-bas, un peu partout où s'implante notre civilisation à l'ombre de nos couleurs, ces qualités morales, cet esprit d'ordre et d'administration ménagère, ce charme spécial qui distingue la Française. Elles ont, par leur seule présence, apporté avec elles, imposé en quelque sorte, un ton, une retenue, un respect de soi-même qui manquent souvent là où l'influence féminine, où l'autorité de la mère de famille et — disons le mot, qui n'a rien de péjoratif, au contraire — de la « ménagère » est absente.

Ces pensées me venaient l'autre jour, en assistant à un mariage : celui de la fille d'un de nos amis, grand industriel parisien, avec un haut fonctionnaire colonial. Oh ! les parents avaient hésité. Le fiancé, certes, présentait

¹⁾ « Mer et Colonies » (janvier 1923).

toutes les garanties de bonheur pour leur fille. Mais les colonies, c'est bien loin. Et puis, leur réputation...

La belle confiance de la jeune fille dans celui qu'elle avait élu, et aussi l'avis très net d'amis avertis des choses coloniales ont eu raison des hésitations. Et demain, une brave et bonne petite Française de plus ira porter au delà des mers la grâce, le charme et la bienfaisante influence de sa présence.

Il faut, à la France, beaucoup de jeunes femmes comme celle-là. Et tant pis pour celles qui auront reculé devant la perspective de se fonder un foyer... parce qu'il est aux colonies.

Tant pis pour elles et pour le pays. »

*
**

SITUATION DES FONCTIONNAIRES AU MAROC.

L'émigration vers le Maroc ayant été, dès le début de notre protectorat (1907), très active, les sociétés qui y sont établies peuvent facilement recruter leur personnel sur place. D'autre part, la crise économique qui sévit au Maroc comme ailleurs, rend extrêmement difficile, à l'heure actuelle, l'obtention d'une situation dans notre grand Protectorat africain. Mais nous avons déjà dit que cette crise ne saurait durer bien longtemps et que, dans un avenir prochain, ce merveilleux pays va reprendre sa marche ascensionnelle. Nous croyons donc utile d'ajouter ici, à titre d'orientation pour les personnes désireuses d'entrer au service du Gouvernement chérifien, les indications suivantes sur la situation des *Rédacteurs des Services administratifs*. A noter que l'Administration Chérifienne comprend quinze ou vingt services différents, ayant chacun leur personnel spécial, absolument autonome. Toutes les demandes de candidature doivent être adressées à M. le Secrétaire général du Protectorat, Service du Personnel (Résidence Générale de France à Rabat).

Les dossiers des candidats doivent comprendre les pièces suivantes :

Extrait de l'acte de naissance ;

Extrait du casier judiciaire ;

Certificat de bonne vie et mœurs ;

Certificat médical constatant l'aptitude du candidat à servir au Maroc.

L'organisme chargé de renseigner le public français sur le Maroc est l'*Office du Maroc*, 21, rue des Pyramides, à Paris.

RECRUTEMENT DES RÉDACTEURS DES SERVICES ADMINISTRATIFS DE L'EMPIRE CHÉRIFIEN.

1. — Conditions de recrutement.

Les rédacteurs des Services administratifs de l'Empire Chérifien sont, en principe, recrutés au concours.

Toutefois, jusqu'en 1925, les candidats titulaires d'un diplôme de licencié ou de docteur pourront être nommés directement, sans passer par la voie du concours, savoir : les licenciés à la 5^e ou à la 4^e classe, s'ils sont âgés de moins ou de plus de 30 ans ; les docteurs à la 4^e ou à la 3^e classe, suivant la même distinction.

Les candidats doivent, en outre, remplir les conditions suivantes :

2° Être âgés de plus de 21 ans et de moins de 40 ans ;

3° Être reconnus physiquement aptes à servir au Maroc ;

4° Avoir produit un certificat de bonnes vie et mœurs, et un extrait de casier judiciaire ayant moins de six mois de date.

Les demandes doivent être adressées, soit au *Service du Personnel (Résidence Générale de France, à Rabat)*, soit à l'une des Directions chérifiennes suivantes, à Rabat :

- Direction générale des Finances ;
- Direction générale des Travaux publics ;
- Direction générale de l'Instruction publique, des Beaux-Arts et des Antiquités ;
- Direction générale de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation ;
- Direction générale des Services de Santé ;
- Direction des Affaires Chérifiennes ;
- Direction de l'Office des Postes, des Télégraphes et des Téléphones ;
- Direction des Affaires civiles.

II. — Cadres et Traitements ouvrant des perspectives.

Le personnel des Services administratifs comprend : des sous-directeurs, des chefs de bureau, des sous-chefs de bureau, des rédacteurs principaux et rédacteurs, des commis principaux et commis.

Les traitements de ce personnel, à partir du grade de rédacteur, sont fixés ainsi qu'il suit d'après les textes actuellement en vigueur.

<i>Rédacteurs :</i>	
Stagiaires.	9.000 fr.
5 ^e classe	10.000 »
4 ^e classe	11.000 »
3 ^e classe	12.000 »
2 ^e classe	13.000 »
1 ^{re} classe	14.000 »
<i>Rédacteurs principaux :</i>	
3 ^e classe	15.000 »
2 ^e classe	16.000 »
1 ^{re} classe	17.000 »
<i>Sous-Chefs de bureau :</i>	
3 ^e classe	16.500 »
2 ^e classe	18.000 »
1 ^{re} classe	19.500 »
Hors classe, 1 ^{er} échelon	21.000 »
Hors classe, 2 ^e échelon.	22.500 »
<i>Chefs de bureau :</i>	
3 ^e classe	21.000 »
2 ^e classe	22.500 »
1 ^{re} classe	24.000 »
Hors classe, 1 ^{er} échelon	25.500 »
Hors classe, 2 ^e échelon	27.000 »
<i>Sous-Directeurs :</i>	
3 ^e classe	27.000 »
2 ^e classe	29.000 »
1 ^{re} classe	31.000 »

A ces traitements s'ajoutent les indemnités suivantes :

<i>a) Indemnités de résidence :</i>		Mariés	Célibataires
1 ^{re} zone (Rabat, Salé, Tanger)		3.600 fr.	1.800 fr.
2 ^e » (Casablanca, Kénitra, Agadir, Fez, Sefrou, Meknès).		3.360 »	1.660 »
3 ^e » (Petitjean, Saffi, Boujad, Mogador, Marrakech).		3.120 »	1.360 »
4 ^e » (Oudjda, Settat, Azemmour, Mazagan)		2.880 »	1.440 »

b) *Indemnités pour charges de famille :*

Pour chacun des deux premiers enfants	800 fr.
Pour chaque enfant à partir du troisième	1.200 »

Ces indemnités sont revisables chaque année.

III. — **Avancement.**

Les avancements de classe ont lieu à l'ancienneté, au demi-choix et au choix exceptionnel.

Les avancements de grade ont lieu exclusivement au choix.

Nul ne peut être promu à la classe supérieure de son grade, au choix exceptionnel, s'il ne compte deux ans, au choix ; s'il ne compte deux ans et demi, au demi-choix ; s'il ne compte trois ans dans la classe immédiatement inférieure.

L'avancement de classe à l'ancienneté est de droit pour tout fonctionnaire qui compte quatre années d'ancienneté dans une classe de son grade.

Les rédacteurs de 1^{re} classe peuvent être nommés sous-chefs de bureau de 3^e classe. Les sous-chefs de bureau de 2^e et 1^{re} classe peuvent être nommés chefs de bureau de 3^e classe. Les chefs de bureau hors classe peuvent être nommés sous-directeurs de 3^e classe.

IV. — **Avantages accordés au moment du recrutement.**

(Réglementés actuellement par l'arrêté viziriel du 30 mai 1915.)

1^o *Indemnité de départ colonial.* — Les rédacteurs recrutés en France, en Algérie ou en Tunisie reçoivent une indemnité de départ colonial qui leur est versée, soit avant leur embarquement, par les soins du Ministère des Affaires étrangères, soit à leur arrivée au Maroc, par l'Administration du Protectorat. Cette indemnité est égale à deux mois de traitement. Elle s'élève donc, suivant la classe dans laquelle est recruté le candidat, à :

1.666,66 fr.	pour un rédacteur de 5 ^e classe.
1.833,33 »	» 4 ^e »
2.000,— »	» 3 ^e »

2^o *Frais de voyage et de transport de mobilier.*

a) **FRAIS DE VOYAGE.** — Le remboursement des frais de voyage est accordé aux fonctionnaires rejoignant pour la première fois leur poste, pour le transport du lieu de leur résidence en France, en Algérie ou en Tunisie, jusqu'à leur poste au Maroc.

Pour les fonctionnaires recrutés en qualité de rédacteurs, le remboursement des frais de voyage, calculé par la plus économique des voies de terre et de mer, comprend :

Le prix du billet par le chemin de fer, en France, en Algérie ou en Tunisie en 2^e classe, au Maroc en 1^{re} classe ;

Le prix de la place sur le paquebot, en 2^e classe ;

Une majoration destinée à couvrir les frais accessoires (transport de bagages, frais d'embarquement et de débarquement, d'hôtel et de voiture, etc.), s'élevant à :

30 %	du prix du billet en chemin de fer ;
20 %	du prix de la place sur le bateau.

Les frais de voyage de la femme et des enfants mineurs sont remboursés dans les mêmes conditions. Toutefois, les majorations ci-dessus sont réduites de moitié.

b) **FRAIS D'EMBALLAGE ET DE TRANSPORT DE MOBILIER.** — Une indemnité représentative des frais d'emballage et de transport de mobilier est allouée aux fonctionnaires recrutés hors du Maroc. Elle est fixée au sixième du traitement annuel pour les fonctionnaires mariés et au douzième pour les fonctionnaires célibataires.

V. — **Caisse de Prévoyance.**

(Réglementée actuellement par le Dahir du 6 mars 1917, modifié par les Dahirs des 27 janvier 1920, 6 février 1920 et 15 janvier 1921.)

Cette Caisse est alimentée par les retenues opérées sur les traitements des fonctionnaires et les subventions du Protectorat.

La contribution imputée sur les traitements comprend :

a) une retenue du premier douzième du traitement annuel, et de toute augmentation ultérieure ;

b) une retenue de 7,50 % sur le montant de leur traitement fixe, à l'exclusion de toute allocation ou indemnité.

Il n'est opéré aucune retenue sur la partie du traitement supérieure à 24.000 francs.

Ces retenues sont obligatoires pour tous les fonctionnaires qui ne bénéficient d'aucun régime de retraite sur les budgets de la France, de l'Algérie, des Colonies ou des Pays de Protectorat.

La subvention du Protectorat est égale au montant des retenues opérées sur les traitements des fonctionnaires.

Les sommes versées à ces divers titres rapportent intérêt à raison de 5 % par an.

Le montant des retenues capitalisées est définitivement acquis à l'agent qui a accompli deux années de service.

L'agent qui compte dix ans de service acquiert, sur les subventions du Protectorat, un droit dont il ne peut être privé que dans le cas de révocation.

Ont droit à la totalité de leurs comptes de retenues et subventions, quelle que soit la durée de leurs fonctions, les agents qui se trouvent dans l'impossibilité de continuer leur service, soit par suite d'un acte de dévouement dans un intérêt public ou en exposant leurs jours pour sauver la vie de leurs concitoyens, soit par suite d'accident survenu ou de maladie grave contractée dans l'exercice de leurs fonctions et entraînant une incapacité de travail permanente, absolue ou partielle.

Un fonctionnaire recruté au grade de rédacteur de 5^e classe, qui bénéficierait de promotions moitié au choix simple et moitié à l'ancienneté et accéderait ainsi, au bout de trente ans, au grade de chef de bureau hors classe 2^e échelon, toucherait, au titre de la Caisse de Prévoyance, les sommes suivantes :

Après dix ans de services	25.175 fr.
» quinze ans de services	46.914 »
» vingt ans de services	77.750 »
» vingt-cinq ans de services	119.300 »
» trente ans de services	172.609 »

VI. — Congés.

(Réglementés actuellement par l'arrêté viziriel du 26 octobre 1913.)

Les fonctionnaires du Protectorat peuvent obtenir des permissions d'absence et des congés administratifs et de convalescence. La durée de chaque permission ne peut excéder 15 jours pour le Maroc ou 21 jours pour l'extérieur du Protectorat.

Ces permissions donnent droit à la solde entière, mais ne comportent pas le remboursement des frais de déplacement du fonctionnaire intéressé.

La durée des congés administratifs est fixée à un mois par année de service ininterrompu, mais sans qu'en aucun cas elle puisse être supérieure à trois mois.

Ces congés donnent droit à la solde entière.

En outre, les fonctionnaires qui sont titulaires d'un congé administratif de deux mois, peuvent obtenir le remboursement des frais afférents à leur voyage du Maroc au port de débarquement en France, en Algérie ou en Tunisie, ainsi que de ceux de leur famille.

Les fonctionnaires titulaires d'un congé administratif de trois mois sont de plus remboursés de leurs frais de voyage par chemin de fer, et de ceux de leur famille, du port de débarquement jusqu'à leur résidence de congé, et de celle-ci jusqu'au port d'embarquement pour le Maroc.

A la suite d'une blessure, d'un accident ou d'une maladie qui les mettent dans l'impossibilité absolue de continuer leur service, les fonctionnaires peuvent obtenir



des congés pour raisons de santé d'une durée de un à trois mois, à solde entière, puis à demi-solde, pendant trois autres mois.

*
**

UN CONSEIL AMICAL AUX EMIGRANTS.

Je viens de lire un merveilleux livre de Claude Farrère et de vivre des heures exquises au Maroc avec les « *Hommes nouveaux* ».

Déjà Nolly nous avait montré dans les « *Conquérants* » nos braves soldats délivrant le Maroc des tribus de pillards de l'Atlas. Puis, Mac Callum Scott, le célèbre journaliste du *The Contemporary Review*, a été voir au Maroc les premiers pionniers. Il les a vus sous leur vrai jour et il a eu la loyauté de dire ce qu'il avait si bien vu. Il a montré les premiers colons irriguant les déserts, drainant les vallées fiévreuses, construisant des routes et des chemins de fer, installant le télégraphe et le téléphone, plantant de vastes jardins où voisinent orangers, oliviers et vignes, aux récoltes prochaines qui vont vite enrichir le pays.

Claude Farrère nous montre ensuite les *mercantis* qui veulent devenir de nouveaux riches rapidement et par tous moyens, les honnêtes et... les autres !

Ils se sont rués sur le Maroc parce qu'ils ont su que dans ce pays l'on allait vite, que l'on y faisait surgir du sol de grandes villes, que les adjudications s'y chiffraient par dizaines de millions. Ils savaient que Casablanca, le *village blanc*, devenait une capitale somptueuse, aux grands boulevards ruisselant de lumières, avec magasins luxueux, grandes banques, théâtres, cinémas, et même... dancings.

Bref, un essor aussi merveilleux que subit.

Le Maroc est donc déjà passé entre les mains des conquérants, des pionniers, des écumeurs. Mais *ces règnes-là sont finis et le Maroc est maintenant entre les mains des travailleurs.*

Un publiciste de grand talent, Jos. Wattier, a entrepris une tournée de conférences et a dit un peu partout en France ce qu'est le Maroc et ce que l'on doit en attendre.

Le Maroc sera la France de demain, une belle et noble France, délivrée des préjugés désuets, des méthodes surannées, et aussi des ronds de cuir. L'on y marchera un peu à l'américaine, prenant aux méthodes yankees ce qu'elles ont de bon : M. Lebureau y sera inconnu.

Les banquiers, les industriels, les commerçants y seront écoutés, de préférence aux politiciens et aux parasites.

Vous ne me croyez pas ? Vous jugez que je vous fais un tableau trop beau d'une véritable terre promise ? Ecoutez donc ! C'est si près : allez-y voir et vous me direz ensuite si la France ne sait pas coloniser !

Mais si toute cette excellente et rapide besogne a été accomplie, conquête et colonisation, pendant la guerre et sans qu'on le sache même dans le grand public français, c'est qu'il y avait là un *homme*. Le Maréchal de France Lyautey a su faire la conquête d'immenses pays avec une poignée de braves territoriaux, trop vieux pour le front. Puis, le *Maréchal de l'Islam* Lyautey a su attirer les *grands chefs indigènes*, et les attacher *indissolublement à la France* par sa souple diplomatie, sa franchise, sa fermeté, son ascendant sur ces âmes fières et loyales, mais un peu compliquées et méfiantes.

Cet homme au clair génie, à la vision nette, travaille sans arrêter un instant. Il vit dans son auto rapide qui le transporte d'une extrémité à l'au-

tre de son vaste proconsulat ; il travaille dans son auto, il y mange, il y dort, il y songe aux destinées et aux besoins de ce *Maroc trouvé sauvage et changé, si rapidement, en un merveilleux grenier d'abondance.*

Ense et atrato ! Depuis Bugeaud, nous n'avions pas eu de plus grand soldat colonisateur. Si, cependant ! J'allais oublier le Maréchal Galliéni, qui fut le chef et le professeur de Lyautey. Tous trois, Bugeaud en Algérie, Galliéni à Madagascar et au Tonkin, Lyautey au Maroc furent d'incomparables ouvriers, des animateurs, car ils aimaient leur œuvre, ne vivaient que pour elle et toujours au travail, se rendaient compte de tout, eux-mêmes !

Or, savez-vous pourquoi je vous raconte tout cela, pourquoi je cherche à vous faire connaître et à vous faire aimer le Maroc ?

C'est que je suis inquiet de voir les Agences d'émigration reprendre leur campagne en faveur du Brésil ou de l'Argentine ou même du Canada. L'on cherche à y attirer les pères de familles nombreuses en leur opposant la vie dure de nos jours en France aux destinées faciles en ces pays lointains. Croyez-moi... ces pays sont trop lointains ! Si vous ne voulez pas rester au village natal, pourquoi partir pour les contrées où vous serez toujours un étranger, où la langue ne sera pas la vôtre, où le drapeau ne sera plus votre drapeau ?

Pourquoi faire dix jours, vingt jours de paquebot, quand *en deux jours vous atteignez le Maroc, la France de demain*, où l'on parlera votre français, clair, précis et harmonieux, où flottera votre glorieux drapeau, où vous rencontrerez des frères d'armes, où, en un mot, vous serez toujours chez vous ?

Notez d'ailleurs que vous pouvez étudier facilement et à loisir votre installation sur cette terre française. Il existe au Maroc des *Offices économiques* pour faciliter les relations entre les employeurs et les demandeurs d'emplois.

Par arrêté du 3 novembre 1917, le Maréchal-Résident a créé les Offices de Rabat, Casablanca, Fez, Marrakech, Mecknès et Saffi. Puis, à Paris, il y a l'Office général du Gouvernement Marocain. Les services de ces offices étant absolument gratuits, vous pouvez donc vous y adresser sans arrière-pensée.

Et si même, vous désirez que nous vous donnions quelques conseils, que nous facilitions vos premières démarches, n'hésitez pas à vous adresser à nous. Nous vous mettrons en relations avec les gens qui vous seront utiles. Et ne doutez ni de notre absolu désintéressement ni de notre affectueuse sympathie ¹⁾.

Il serait absolument erroné de croire que, dans ce pays où tout est à édifier, où les travaux gigantesques se succèdent sans relâche, il y ait *a priori* place pour toutes les énergies, pour toutes les bonnes volontés. Il est bien au contraire un fait que les gens sans spécialité n'ont que des chances infimes de se caser.

Et cependant, les paquebots déversent un flot d'arrivants, pleins d'illusions magnifiques qui, après des semaines de vaines recherches et de fiévreuses sollicitations, repartent pour la France quand leurs ressources sont épuisées.

A moins qu'un ami, déjà établi, ne vous convie à venir occuper un emploi dans sa maison, bonnes gens sans spécialité, gardez-vous de venir au Maroc, à l'aventure.

¹⁾ Henry Delort, membre correspondant de la Société de Géographie de l'Afrique du Nord, 49, rue Laffitte, Paris (9^e).

Au contraire, les bons ouvriers d'art, les contremaîtres de l'industrie, des transports, des bâtiments, se casent très facilement et à d'excellentes conditions. Les demandes d'emploi des ingénieurs sont facilement absorbées par les besoins des industries qui se montent et les postulants, inscrits à l'Office Economique, n'attendent pas longtemps une offre avantageuse.

Il manque surtout des géomètres, car, partout, l'on ne parle que d'études géodésiques, de levées de plans, d'allotissements. L'on demande à cor et à cri des géomètres ! Avis aux intéressés : ils seront très bien accueillis et généreusement rétribués.

En décembre 1922, le *Bureau de placement de l'Office Economique* avait reçu de France plus de 500 demandes d'emploi et avait placé 130 postulants, soit 26 % des intéressés. Mais en janvier 1923, il y avait eu 680 demandes, avec seulement 80 solutions favorables, soit 12 % des postulants. Or, 79 étaient des ouvriers du bâtiment et un seul était comptable, ce qui vient confirmer mes dires *qu'il n'y a de places que pour les ouvriers.*

Les travaux en cours vont encore demander une nombreuse main-d'œuvre : on barre les oueds pour retenir les eaux trop vagabondes, on fore à grande profondeur des puits dans les régions privées d'eaux superficielles, comme dans les hauts plateaux du Maroc occidental, on dessèche et on assainit les plaines basses du Sébou, on construit de nouvelles lignes de chemin de fer.

Le Maroc est un vaste chantier.

Voici quelques renseignements sur le prix des constructions et sur le coût de la main-d'œuvre :

A Fez, le mètre carré d'une construction à l'europpéenne revient à 200 francs, tandis qu'à Marrakech ou à Mazagan, il monte jusqu'à 270 francs.

Pour le prix de la main-d'œuvre, les maçons européens touchent de 30 à 35 francs par jour, alors que les maçons indigènes n'ont guère que 25 francs. Les plâtriers, charpentiers, serruriers, plombiers européens gagnent facilement 35 à 40 francs. Les terrassiers sont tous des indigènes qui n'ont guère plus de 15 fr. par jour. Quant aux manœuvres, tous jeunes indigènes, ils gagnent à peine 6 francs. Un bon ouvrier français peut donc espérer d'intéressants salaires, et, très rapidement, une place de contremaître, s'il a un peu d'énergie et une petite instruction ¹⁾.

*
**

NOTRE ARMÉE NOIRE ET LE RAID CITROEN A TRAVERS LE SAHARA.

La France a sous les drapeaux environ 360.000 hommes de troupes de couleur. Ce chiffre imposant permet la réduction du temps de service des habitants de la métropole et rend ainsi à la terre des bras qui la féconderont.

Il est inutile de rappeler l'aide précieuse qu'ont apportée pendant la guerre, à la mère-patrie, ses enfants des colonies. L'Afrique occidentale, à elle seule, fournit plus de 200.000 soldats.

M. Albert Sarraut, en visitant nos possessions d'outre-mer, a prononcé à Dakar un discours fort applaudi, où, parlant de l'immense capital humain constitué par les protégés de la France, il a dit :

« Le devoir de la métropole est d'accroître leur valeur physique et morale. Nous devons exercer sur eux une autorité comparable à celle d'un

¹⁾ Henry Delort, membre correspondant de la Société de Géographie de l'Afrique du Nord, dans « Les Familles Françaises réunies et associées » (24 mars 1923).

père de famille. Nous ne sommes pas de ceux qui admettent une vie partagée en deux clans : les êtres supérieurs et les êtres inférieurs. Accepter cette thèse serait décourager l'effort humain. Alors nous devons aider l'évolution de nos frères attardés. N'évaluons pas la qualité personnelle de nos protégés à la couleur de leur peau, mais au coefficient de leurs mérites. *La France n'est pas Carthage : elle n'a pas appelé à elle, à l'heure critique, des mercenaires, mais ses enfants.* Son droit de commander ses protégés est basé sur la civilisation qu'elle a accumulée au cours des siècles.

Nous saluerons avec joie les progrès de l'élite noire. Aussi, je suis partisan de développer la responsabilité indigène, en créant des comités de représentation locale, ayant un droit de contrôle, qui hâteraient la réalisation de la décentralisation coloniale que je préconise. »

Les premiers essais d'organisation de troupes noires datent de 1818; les résultats ne furent pas heureux, la discipline était nulle et le recrutement difficile. Ce n'est qu'en 1857 qu'un de nos grands chefs coloniaux, organisateur de génie et profond psychologue, le général Faidherbe, alors chef de bataillon et gouverneur du Sénégal, réussit en moins d'un an à organiser le premier bataillon de ceux qui devaient devenir les tirailleurs sénégalais.

Plus près de nous, on se rappelle le rôle joué par cet autre grand chef, le général Mangin, dans la formation de l'armée coloniale actuelle, dont l'appoint dans la guerre nous fut d'un si grand secours, et dont le concours nous reste si précieux depuis l'armistice.

Ce concours, il faut qu'il nous soit assuré en tout temps par des communications rapides et sûres. C'est là ce qui a fait germer l'idée d'une voie ferrée à travers le Sahara.

Longtemps considérée comme une chimère irréalisable, cette idée vient d'entrer dans le domaine des possibilités, grâce à la réussite du merveilleux raid Citroën à travers le Sahara, qui assure la liaison de notre empire du Nord avec l'Afrique occidentale française.

Cette audacieuse expédition automobile à travers les régions arides et en partie inexplorées du grand désert africain, constitue une véritable épopée coloniale et est une nouvelle preuve de la vitalité, de l'énergie et du génie français, dont nous avons tout lieu d'être fiers. Aussi, sommes-nous heureux de reproduire ici les détails intéressants que lui a consacrés la *Revue du Touring-Club de France*, (65, avenue de la Grande-Armée), en janvier 1923 :

« Le raid, commencé à la mi-décembre, est dirigé par M. G. M. Haardt, directeur général des Usines Citroën, assisté de M. Audouin Dubreuil, spécialiste des expéditions sahariennes.

La caravane comprend cinq voitures à chenilles, qui transportent au total dix personnes. Les véhicules ont le même bloc moteur que les milliers de 10 HP Citroën qui sillonnent aujourd'hui le monde. Ils emportent chacun une provision de 310 litres d'essence et sont munis du matériel de campement, des vivres et de l'outillage nécessaire pour une telle expédition.

Des mitrailleuses et des mousquetons permettent de tenir en respect les pillleurs sahariens, si besoin est.

Des dépôts d'essence ont été organisés par deux groupes de voitures à chenilles, partis, l'un de Tombouctou vers Tin-Zaouten, l'autre du Sud-Algérien.

Toutefois, au milieu du parcours, la mission devra parcourir environ 1.300 kilomètres à travers le Tanezrouft, le « pays de la soif », sans trouver de ravitaillement.

La longueur totale du raid est de 3.200 kilomètres. Si tout va bien, cette distance peut être franchie en 18 jours environ (c'est-à-dire qu'à l'heure actuelle nos vaillants compatriotes pourraient être près du but), mais la partie centrale de l'itinéraire, au sud du Hoggar, passe en pays complètement inconnu et des obstacles inattendus peuvent obliger la caravane à des détours importants qui lui feront perdre un certain temps. »

L'objectif poursuivi a été atteint par les hardis explorateurs, et on se rappelle l'accueil enthousiaste qui les salua à leur arrivée à Tombouctou et à Dakar, de même qu'à leur retour à Marseille et à Paris.

Conclusion :

Construisons donc le Transsaharien, assurons une puissante ligne aérienne Alger-Marseille et nous pourrons laisser le monde se battre autour des puits de pétrole. Ainsi Bismarck, cependant homme de génie, a dit une sottise le jour où il déclarait avec dédain : « *Laissons le coq gaulois gratter le sable d'Afrique* ».

Oui, le « Nord-Sud » Transsaharien est bel et bien devenu une possibilité : le général Estienne, le père des chars d'assaut, qui fut, avant la guerre, un des dirigeants de l'aviation et, pendant cette même guerre, le grand chef des chars d'assaut, l'a démontré dans une conférence — donnée, le 6 février 1923, à la Salle de Géographie — sur la *pénétration saharienne par les autos-chenilles, les avions et le rail*.

Le maréchal Pétain présidait, et l'on remarquait dans l'auditoire de nombreuses personnalités, entre autres le maréchal Franchet d'Esperey, le général Mangin, le général Gouraud, MM. Michelin, André Citroën, l'ingénieur Pilon, etc., etc...

Le conférencier a prouvé que la création d'un chemin de fer transsaharien, loin d'être une utopie, comme certains continuent à le croire, est d'une réalisation presque facile, si on la compare à l'accomplissement d'autres grandes œuvres humaines du même genre : au transsibérien ou au percement de l'isthme de Suez, par exemple.

Cette ligne offre un intérêt national supérieur, puisqu'elle alimentera la métropole des produits que peuvent fournir la vallée si fertile du Niger (le coton entre autres), produits qui nous rendent actuellement tributaires de l'Amérique, d'où une possibilité d'améliorer grandement notre change. Sans compter qu'un jour ces produits pourraient nous être refusés par les pays qui nous les fournissent.

Ce qui a rendu surtout possible la réalisation de ce merveilleux projet (entrevu et étudié déjà depuis une quarantaine d'années), c'est le succès du raid des autos-chenilles Kégress-Hestein, raid organisé par M. André Citroën.

« En revenant *par la route*, nous dit le général Estienne, la mission Haardt nous démontre qu'il ne s'agit pas là d'une performance sportive, mais bien d'une randonnée qui va devenir courante. »

Or, ce qui était le point le plus difficile de l'établissement d'un chemin de fer transsaharien, c'étaient l'étude préliminaire et la préparation des travaux. On ne connaît guère, on ne connaît pas la région de ce « Pays de la Soif », où seront posés les rails. Avec les autos-chenilles et les avions, cette étude et ces travaux seront relativement faciles. Le processus à suivre, indique le conférencier, est le suivant : les autos-chenilles préparent la voie aux avions, leur permettant de se « dépanner » ; les avions étudient la région, rapportent des vues photographiques et constituent une première voie de communication à travers ces régions désertiques, qu'ils pourront normalement franchir en près de trois jours (par étapes normales). Le général

Estienne, qui connaît bien cette terre africaine, et qui connaît aussi l'aviation, estime que cette dernière trouvera dans ces contrées les lignes relativement plus faciles et plus productives à exploiter.

Des autos-chenilles, d'un modèle plus fort que les 10 HP actuelles (le modèle est établi), pourront amener ensuite sur le terrain les « usines volantes » qui permettront l'établissement définitif du *Nord-Sud Transsaharien*. Car les auteurs du projet entendent traverser le Nord africain et relier Alger à Ouagadougua, par une ligne aussi directe que la traversée de Paris par la ligne souterraine du Nord-Sud.

« Il n'y a, dit l'orateur, aucun obstacle sérieux à cela. Presque pas de travaux d'art à effectuer. On pense même que le ballast des voies pourra être posé directement sur le sol. Il n'y a dans ces régions que peu ou prou de sable.

» La construction de cette ligne coûtera près de 400.000 francs le kilomètre ; mais dans ce chiffre sont compris les 100.000 francs destinés à la rémunération du capital. Et il est prouvé que le trafic sera, dès le début, rémunérateur. En tout cas, seule, elle permettra à la France d'exploiter son immense empire africain et d'en vivre, car les transports seront beaucoup moins longs et moins coûteux par le Sahara que par la voie maritime.

» Il faut considérer ce Sahara comme une mer intérieure ; mais sa traversée présentera beaucoup moins d'embûches que celle de l'Océan. Si une guerre revenait, le Transsaharien faciliterait singulièrement notre tâche.»

Et, dans une éloquente péroraison, le général Estienne nous peint la noblesse de cette idée, la gloire et le profit qu'en tirera le pays qui l'aura réalisée.

Par ses applaudissements prolongés, l'auditoire a montré à l'orateur qu'il faisait sienne cette opinion patriotique ¹⁾.

*
**

LE TRANSSAHARIEN.*

Les paroles du général Estienne sont tombées sur un sol fécond et bien préparé. La preuve, c'est que, un mois plus tard, la grande revue scientifique *La Science et la Vie* ²⁾ publiait, sous le titre : « L'utilité d'une grande voie ferrée à travers le Sahara », un article très documenté de M. Robert Vaucherot, dont nous détachons les passages essentiels :

« Quel est l'objet du Transsaharien ? Nous laisserons volontairement de côté la question militaire, quoique l'établissement de cette ligne puisse assurer à la métropole l'arrivée régulière des troupes indigènes, si l'Atlantique lui était fermé. On sait que, pendant la dernière guerre, nos possessions d'Afrique nous ont fourni 400.000 soldats et 200.000 tirailleurs. Mais, en outre, ce chemin de fer aurait pour résultat de rendre accessible la partie centrale de l'Afrique occidentale française, dont la zone maritime peut seule, actuellement, être atteinte sans trop de difficultés. Il permettrait la mise en valeur de cette région et le développement d'une importation qui diminuerait nos achats à l'étranger. En donnant du travail aux indigènes, en améliorant leurs conditions d'existence, en rendant leur surveillance plus facile, il produirait, en outre, un effet politique extrêmement utile.

La ligne transsaharienne réunirait le Sud-Algérien à la boucle du Niger, c'est-à-dire au Soudan français. Il est donc intéressant de connaître les res-

¹⁾ G. de Lafrete, dans l'« Echo de Paris » (7 février 1923).

²⁾ N° 69, mars 1923.

sources de ce territoire. Le Niger pénètre dans les possessions françaises par l'est de la Guinée ; il coule dans l'Afrique française du sud-ouest au nord-est pendant 1.200 kilomètres, jusqu'à Tombouctou (voir la carte). Il chemine alors dans le sud de l'Adrar des Iforas, de l'ouest à l'est, pendant 300 kilomètres, jusqu'à Gaya, et pénètre dans la Nigeria anglaise. Dans sa partie ouest, le Niger est atteint près de Kankan par la voie ferrée venant de la Guinée française, à Bammako et Koulikoro par le chemin de fer venant du Sénégal. Entre ces deux points (Kankan et Koulikoro), le fleuve est navigable, pendant les hautes eaux, pour la petite batellerie seulement. Après Koulikoro, le Niger est navigable sur un parcours de 1.400 kilomètres.

La boucle formée par ce fleuve a une superficie un peu supérieure à celle de la France et porte une population de 5 millions et demi d'habitants. La question qui se pose est donc de savoir si la boucle du Niger justifie un chemin de fer à voie large pour de grandes vitesses et un fort trafic, nécessairement coûteux à établir. L'exportation de l'Afrique occidentale française consiste presque entièrement en produits oléagineux : arachides pour le Sénégal et la région soudanaise, amandes et huile de palme pour la région tropicale. En outre, on trouve de nombreux articles moins importants tels que : caoutchouc, cire, kola, café, cacao, riz, etc. Le troupeau du Soudan est évalué à 6 millions de bœufs et à un nombre bien supérieur de moutons. M. le colonel Godefroy estime à 120.000 tonnes la quantité de produits animaux que le Soudan peut fournir annuellement. Grâce à la présence du Niger, l'irrigation est possible et les variétés égyptiennes de coton donnent alors d'excellents rendements. En outre, l'irrigation permet la création de très beaux pâturages et l'accroissement du troupeau indigène.

On peut objecter à la construction de ce chemin de fer que les diverses régions de l'Afrique centrale seront bientôt réunies par voie ferrée aux ports de la côte d'Afrique. L'emploi du Transsaharien imposerait aux voyageurs et aux marchandises un parcours beaucoup plus long que l'utilisation de la voie maritime qui est, en général, moins coûteuse. Dans une conférence qu'il a faite sur cette question, M. Fontaneilles, à qui nous empruntons, ainsi qu'à M. Vivier de Streel, la documentation de cet article, a montré que le trajet en première classe d'un voyageur coûterait 3.207 francs par chemin de fer et 3.987 francs par la mer. Le transport d'une tonne de marchandises de Ouagadougou en France, distant de 3.400 kilomètres par la voie ferrée, coûterait 528 francs par le Transsaharien et 545 francs par la voie maritime. Or, Ouagadougou est situé dans le sud de la boucle du Niger. Le calcul est donc valable pour toute la région. Cependant, il ne faudrait pas conclure de là que le chemin de fer doit recueillir tout le trafic du Soudan et il est bien certain que ce trafic se partagerait entre les diverses voies utilisables. Le commerce total étant accru dans de grandes proportions, chaque moyen de transport serait employé pour l'acheminement des marchandises.

Or, les missions ont toutes conclu à la possibilité de l'établissement de cette voie ferrée de 3.400 kilomètres environ. L'une des conditions à réaliser est de trouver un tracé aussi simple que possible, n'exigeant que peu de terrassements et sur lequel, assuré de n'être pas arrêté par la construction d'importants ouvrages d'art, on puisse mener avec rapidité la pose de la voie et de son équipement général. D'un autre côté, il est indispensable d'éviter les sables que soulèvent, toute l'année, les tempêtes sahariennes.

Des oasis du désert au Tchad et au Niger, le chemin de fer ne se heurterait à aucun obstacle sérieux, et, dans la plus grande partie du tracé, il serait possible de poser la voie en nivelant simplement une plate-forme. On a tort

de se représenter le Sahara comme une immense étendue de sables mouvants. Il y a, dans le désert, deux régions sablonneuses : l'Erg oriental et l'Erg occidental, dont la traversée souleverait de grosses difficultés. Mais ces régions ne représentent qu'une faible partie du désert, et l'on peut traverser celui-ci sans les rencontrer. Plusieurs tracés satisfont à cette condition, en particulier le projet Sabatier, représenté sur la carte.



Le tracé du Transsaharien, d'après le projet C. Sabatier.

La voie ferrée partirait d'Oran pour aboutir près de Tombouctou, à Tossaye, ainsi il n'y aurait aucun transbordement pour les marchandises expédiées du Soudan à la côte algérienne.

En dehors des régions sablonneuses, le sol du Sahara est constitué par un terrain absolument plat et solide, le reg ou le hamada, sur lequel la voie ferrée peut être facilement établie. On y trouve certaines plantes et des arbustes tels que figuiers, acacias, gommiers, tamarins, qui sont assez abondants, même en dehors des oasis. Les dénivellations sont extrêmement faibles. Les travaux d'art à prévoir sont également peu nombreux. Le seul

important serait constitué par un viaduc de 340 mètres de longueur et de 38 mètres de hauteur, pour la traversée de l'Oued-Guir, au sud de Colomb-Béchar.

Le climat rendrait, évidemment, nécessaires des déplacements fréquents du personnel, mais les nuits fraîches font supporter plus facilement le soleil de la journée.

Le ravitaillement en eau, pour le personnel et surtout pour les machines, est certainement la plus grosse difficulté à vaincre, mais elle n'est pas insurmontable. En suivant le tracé indiqué sur la carte, on trouve de l'eau facilement jusqu'à 1.200 kilomètres au sud de Colomb-Béchar, car la région de la Saoura est pourvue de nombreux puits. Il faudrait cependant procéder à l'épuration de ces eaux qui sont généralement très chargées de sel.

La partie la plus difficile de la traversée, à ce point de vue, est celle qui comprend la région du *Tanezrouft (Pays de la Soif)*, mais rien ne prouve que, là encore, on ne puisse trouver sur place la quantité d'eau nécessaire à l'exploitation. Les recherches qui ont été faites n'ont pas été, en effet, assez nombreuses pour que l'on puisse affirmer qu'il est impossible de trouver de l'eau à des profondeurs de cinquante à cent mètres. D'ailleurs, dans la plupart des régions désertiques où l'on a construit des chemins de fer, les mêmes craintes s'étaient manifestées et toujours elles ont été reconnues vaines. N'existe-t-il pas, par exemple, à Tolga, près de Biskra, des puits dont le débit atteint 30.000 litres à la minute ?

En tout cas, si l'eau manque, il est possible d'établir, sur une longueur de 800 kilomètres, une conduite destinée à amener l'eau du Niger. M. Fontaneilles, inspecteur général des Ponts et Chaussées, estime le coût de cette conduite à 100.000 francs le kilomètre, et la consommation de charbon qu'entraînerait le refoulement de l'eau dans la conduite, à quatre tonnes environ par jour. D'ailleurs, on pourrait diminuer la consommation d'eau en utilisant des moteurs à huiles lourdes ou des machines électriques. Les intéressants gisements de charbon déjà exploités à Colomb-Béchar permettent d'envisager la construction d'importantes centrales électriques.

Nous avons vu que le tracé du Transsaharien, en partant de Colomb-Béchar, évitait les régions sablonneuses et ne présentait pas de difficultés. Le point terminus de cette voie ferrée doit être également étudié, et se relier au programme général des voies de pénétration de l'Afrique occidentale française. Etant donné qu'Ouagadougou est le centre du territoire le plus peuplé de la boucle du Niger, c'est cette ville qui pourrait servir de terminus. Cependant, lorsque les irrigations seront développées vers Koulikoro, il sera indispensable de desservir cette région, et l'on a choisi Tossaye comme aboutissement du chemin de fer, dont la voie aurait la largeur ordinaire de 1 m. 44, afin de permettre la circulation de trains de marchandises de fort tonnage et, également, pour assurer une traversée confortable aux voyageurs.

La longueur du tracé, de Colomb-Béchar à Tossaye, est de 2.100 kilomètres, mais il faut y ajouter un prolongement nécessaire de 700 kilomètres jusqu'à Ouagadougou. M. Fontaneilles évalue à 500.000 francs le prix de revient du kilomètre de voie ferrée.

Il est assez malaisé de prévoir les recettes du futur Transsaharien. On peut cependant dire que tous les chemins de fer désertiques sont des lignes très productives : les États-Unis possèdent 20.000 kilomètres de telles voies ; l'Asie centrale comprend le Transcaspien et Orenbourg-Tachkent ; le Soudan égyptien a 2.000 kilomètres de lignes ; le Transaustralien a 2.100 kilomètres

de longueur, etc... La population du Sahara est évaluée à un million d'habitants, son sous-sol peut contenir d'importantes richesses minières, mais surtout le tonnage du futur chemin de fer proviendrait de l'exploitation des deux régions de l'Afrique du Nord et de l'Afrique occidentale. Les 250.000 tonnes de coton, les 150.000 tonnes de laine, les 50.000 tonnes de peaux et de cuir que la France achète à l'étranger pourraient être produits par le Niger. M. Fontaneilles prévoit un tonnage de 200.000 tonnes, sans compter le trafic local et les voyageurs, et une recette kilométrique de 60.000 francs.

En appliquant le coefficient $\frac{2}{3}$, qui a été reconnu exact pour nos autres colonies, on arrive à une recette nette de 20.000 francs par kilomètre, c'est-à-dire qu'au début de l'exploitation, le Transsaharien ne couvrirait pas la charge de son capital et il faudrait faire appel aux finances publiques jusqu'à concurrence de 64 millions, somme qui ne paraît pas trop considérable pour une telle entreprise. Etant donné les ressources futures des pays que ce chemin de fer serait appelé à mettre en valeur, on peut néanmoins espérer que l'exploitation bien comprise du Transsaharien donnerait rapidement des bénéfices.

M. Berthelot a dit fort justement : « *On traverse le désert comme on traverse la mer et le commerce s'établit de l'une à l'autre rive. Les paquebots du Havre à New-York ne comptent pas sur le poisson qu'ils pêcheront en route pour couvrir leurs frais de voyage.* »

Il est sûr que l'Algérie retirera de gros avantages du Transsaharien. Tête de ligne de la voie ferrée qui traversera le désert, le port d'Oran est certainement appelé à une extension considérable, en vue de laquelle d'importants travaux d'agrandissement ont déjà été effectués. Quant à Alger, qui est directement relié au port d'Oran, son port, dont le trafic s'accroît sans cesse, profitera également de la création du Transsaharien.

*
**

LA PROPAGANDE COLONIALE DANS LES ÉCOLES.

« 10 millions de kilomètres carrés, 56 millions d'habitants,
12 milliards d'un mouvement d'affaires que nous pouvons doubler.
Voilà les éléments que nos colonies offrent pour le relèvement de la France. »

On a souvent parlé de l'éloquence des chiffres. Il faut avouer que peu sont plus impressionnants que ceux-ci, d'autant plus qu'ils sont donnés officiellement par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, et que nous savons par son monumental ouvrage sur la mise en valeur de nos colonies que ces données reposent sur des bases réelles et solides.

De pareils trésors méritent évidemment d'être connus. Or la plus élémentaire règle commerciale est celle-ci : « *Pour faire apprécier une valeur quelconque, il faut la faire connaître.* » — Mais comment ? — Par les méthodes commerciales, bien entendu, c'est-à-dire *par la propagande.*

Voyons ce que font, sous ce rapport, avec plein succès, nos amis les Belges, dont M. Puttemans publiait dans l'*Echo de Paris* (13 décembre 1922), les impressions intéressantes que voici :

« BRUXELLES, décembre 1922. — L'élan semble donné. A notre porte, des barrières économiques nous retiennent. Sans attendre que de graves fonctionnaires se mettent à plusieurs, de chaque côté, pour faire tomber l'obstacle, j'observe de plus en plus que les Belges percent, dans notre maison, des fenêtres nouvelles et que, sautant à pieds joints sur le vaste monde, ils s'en vont au loin, à la recherche de débouchés pour notre commerce et

notre industrie. Un ministre énergique, qui aime d'entreprendre et plus encore de réussir, M. Jaspas, les pousse, les aide et les anime. *On commence à raconter leurs voyages, que le cinéma pourrait davantage vulgariser. Dans la presse, et de bouche à bouche, on fait un sort flatteur à leurs découvertes et, avec elles, un livre d'aventures aux images éclatantes se compose, où les jeunes esprits trouvent aussi leur compte et sentent, peut-être, s'éveiller en eux des inclinations hardies, qui les éloignent des vocations tièdes et des vertus bourgeoises.*

C'est le Congo qui, aujourd'hui, a surtout la vogue. Nous assistons à ce miracle, qui aurait sans doute singulièrement tardé si un homme de réalisations, volontaire et fortuné, M. Maurice Lippens, n'avait pas été nommé gouverneur général de notre colonie. Sous son intelligente direction, les « Africains » reprennent confiance dans leur œuvre, sur laquelle, du reste, on s'attache ici à répandre la plus utile des lumières. Coup sur coup, deux des principaux journaux de Bruxelles, le « Soir » et la « Libre Belgique », ont envoyé là-bas deux observateurs de marque, dont les impressions de route remportent, chez nous, un succès inespéré. M. Pierre Daye, le correspondant du Soir, a abordé le Congo par l'Ouest et est ensuite descendu du Nord au Sud, en dévorant 13.000 kilomètres à partir de Boma. M. Henry Carton de Wiart, l'ancien président du conseil, le collaborateur de la Libre Belgique, a choisi l'itinéraire inverse ; il a rencontré successivement, sur son passage, le général Smuts à Pretoria, M. Norton de Mattos, gouverneur de l'Angola, en Rhodésie, et M. Augagneur, gouverneur général de l'Afrique occidentale française, à Brazzaville.

Nos deux témoins rivalisent d'enthousiasme pour les richesses du Congo, ses mines d'or, de cuivre, d'étain, de radium, ses rizières, ses champs de coton, ses plantations de café, de cacao, de tabac.

Nous savons tous combien notre colonie est appréciable à ce point de vue, mais nous avons besoin de savoir davantage dans quelle mesure elle doit être encore équipée, outillée... et défendue. Les deux enquêtes qui ont eu lieu sur place ont ouvert à ce sujet d'heureuses controverses, d'où il me plaît de retenir, en particulier, les réflexions suivantes :

1° Il est indispensable de créer au Congo des transports rapides, exploités avec des tarifs peu élevés, afin, politiquement, que des communications faciles assurent l'exercice même du gouvernement, et, économiquement, que des relations plus étroites se nouent entre les régions productrices et les autres.

Mentionnons ici que l'achèvement du chemin de fer du bas Congo-Katanga est une chose décidée. Cette ligne reliera les ports maritimes du Congo à la rivière Kasai et à Bukama. Ces travaux réclameront de grandes dépenses. Pour couvrir celles-ci et les autres, on prête à M. Franck, le ministre des colonies, l'intention de placer en Amérique un emprunt de 15 à 20 millions de dollars. Comme la colonie a des revenus en or (richesses minières), le service de l'emprunt, auquel entre parenthèses je sais M. Theunis très favorable, pourra être fait par elle, en dollars, sans difficultés, grâce à ses propres ressources.

2° Dans cet immense pays, grand comme 80 fois la Belgique, il n'y a encore que 4.600 Belges, dont 1.850 fonctionnaires, en face de 3.500 étrangers.

Il faut, en conséquence, coûte que coûte, que nos compatriotes se laissent attirer en grand nombre par le continent noir.

Les paroles que prononçait dimanche M. Carton de Wiart au banquet à lui offert en même temps qu'à Henri Ghéon par la *Revue générale*, me semblent correspondre parfaitement au sentiment actuel de la nouvelle génération :

« Le Congo nous apporte ce bénéfice moral de faire lever les initiatives, d'engendrer les énergies et de donner en retour, à ceux qui se donnent à lui, de grandes et salutaires leçons de volonté. »

La France n'est pas non plus restée inactive dans ce domaine. Nous avons, par exemple, les conférences et les grandes manifestations de la « Semaine maritime et coloniale », organisées par la *Ligue Maritime et Coloniale Française*, les Voyages scolaires dans l'Afrique du Nord, les *Caravanes d'études* de membres du Parlement et de représentants de la Presse en Afrique et en Syrie, dont le plus récent fut organisé au Maroc, avec tant de succès, par le *Matin*.

Mais cela ne suffit pas, car, malgré tout, il ne peut y avoir qu'un nombre relativement restreint de privilégiés pour participer à ces diverses manifestations coloniales. Or, il faut que la connaissance de nos riches colonies et, avec elle, l'intérêt vivace et durable aux choses coloniales, pénètre les masses populaires, car, comme le fait fort bien remarquer le *Producteur Français* dans son numéro spécial du 23 janvier 1923 : « Nous vivons en plein réalisme économique. Malheureusement, l'éducation économique du peuple français n'est point encore faite, par suite de l'ignorance où sont encore les masses populaires et de l'instruction trop formelle donnée aux éléments issus de la classe moyenne. »

Puisque « l'éducation économique du peuple français n'existe pas », mais est indispensable à l'essor économique de la nation, il n'y a qu'une chose à faire : la créer ! — C'est ce à quoi s'appliquent plusieurs esprits éminents, entre autres M. Georges Barthélemy, député du Pas-de-Calais, rapporteur du budget des Colonies, et M. Rondet-Saint, directeur de la Ligue Maritime et Coloniale Française.

Dans un article remarquable, intitulé : « Révétons la vraie France à l'étranger »¹⁾, M. Firmin Roz émet quelques réflexions fort judicieuses qui s'appliquent également à la propagande coloniale. Les voici :

« Ne manquons pas surtout d'utiliser la jeunesse : elle est plus souple, plus malléable que l'âge mûr, moins asservie aux habitudes, moins façonnée aux partis pris. Elle se prête mieux aux exigences du dehors et s'adapte plus aisément aux nécessités de demain. Les jeunes gens, enclins par nature à franchir la double limite de leur existence présente, portent sans effort leurs regards vers le dehors et vers l'avenir : ils sont les intermédiaires désignés pour ouvrir entre les peuples les voies de l'intelligence mutuelle et de la sympathie. Que les jeunes Français soient envoyés à l'étranger, que les jeunes étrangers soient accueillis chez nous. Mais ces échanges, nous ne saurions trop le redire, ne doivent pas être laissés au hasard : il y faut du discernement dans le choix, beaucoup de vigilance ensuite, pour que le jeune « dépaycé » profite de son séjour et emporte des impressions favorables. »

Aussi, MM. G. Barthélemy et Rondet-Saint sont-ils tous deux persuadés que c'est par l'Ecole que la connaissance des Colonies serait le plus utilement et le plus rapidement propagée, et c'est à l'Ecole et aux Autorités scolaires que ces deux éminents Coloniaux s'adressent dans un article remarquable :

¹⁾ « Echo de Paris » (23 novembre 1922).

« *La Propagande coloniale dans les Milieux scolaires* », publié en janvier 1923 par M. G. Barthélemy :

« La question n'est pas nouvelle, dit-il, et un éminent publiciste colonial, M. Maurice Rondet-Saint, directeur de la Ligue Maritime et Coloniale, membre du Conseil supérieur des Colonies, a étudié ce problème et a déposé au Conseil supérieur, en mai dernier, un rapport remarquable.

M. Rondet-Saint s'étonne qu'en ce moment, où la nécessité pour notre pays de posséder un domaine colonial susceptible de nous fournir toutes les matières premières industrielles pour lesquelles nous sommes tributaires de l'étranger, apparaît si nettement aux quelques Français avertis de ces questions, la France fasse si peu pour orienter le grand public vers les colonies. Il écrit : « Il semblerait que devant un ensemble de conjectures aussi tranché, une des premières préoccupations des Pouvoirs Publics et des dirigeants de l'opinion ait dû être, depuis longtemps, d'initier la masse française jusque dans ses couches profondes à ce qu'est notre empire colonial, aux ressources infinies qu'il présente, tant pour notre collectivité que pour l'individu, au rôle qu'il doit jouer dans notre existence nationale.

» Par une lacune non seulement déplorable, mais incroyable, cette éducation de la nation, dans le domaine qui nous occupe ici, est demeurée entièrement à faire, pour la raison que, jusqu'à présent, « rien, absolument rien, n'a été accompli par nous ». Nos publications coloniales, pour remarquables que soient la plupart d'entre elles, ne revêtent aucun caractère de propagande ; elles sont faites pour une sélection déjà avertie de ces matières ; j'irai plus loin, *elles ne pénètrent pas dans la masse...* »

Les suggestions contenues dans le rapport de M. Rondet-Saint sont des plus heureuses.

Il répond, dès l'abord, à l'objection de quelques universitaires qui se récrient à l'idée que l'on veut apporter aux programmes scolaires, déjà si chargés, deux nouveaux éléments :

L'enseignement colonial et l'enseignement maritime.

« Chargés ? Certes, les programmes le sont, au point que vraisemblablement pas un élève et bien peu de maîtres pourraient dire, de mémoire, leur simple énonciation. La question est de savoir si nos programmes représentent *les connaissances élémentaires sans lesquelles, à l'heure actuelle, nul ne peut se défendre dans la vie ni s'y créer une situation...* Il est permis d'affirmer que le rendement de notre enseignement, tant au point de vue individuel qu'au point de vue national serait autre, si la majorité de nos jeunes hommes sortait des mains de l'Université mieux préparée aux luttes de la vie contemporaine, connaissant au moins, non pas seulement grammaticalement, mais pratiquement, une ou deux langues étrangères, ayant quelques notions d'économie générale (matière aussi, celle-là, singulièrement délaissée), possédant assez de géographie pour que nous cessions d'être considérés sous ce rapport comme de lamentables ignorants, *sachant en particulier, ce qu'est la France dans le monde, ce que sont ses territoires d'outre-mer, ce qu'ils peuvent apporter directement d'activité et de richesses au pays*, possédant des éléments de comparaison entre notre situation économique générale et celle des autres peuples, *ayant cessé enfin de tout ignorer des choses de la mer et d'outre-mer*, champ désormais assigné aux nations qui voudront non seulement conserver leur hégémonie, mais vivre... »

Pour atteindre ce but, c'est-à-dire amener la jeunesse à se préparer à cette collaboration qui, de plus en plus, sera nécessaire, il faut qu'à tous les degrés de l'enseignement une large place soit faite à l'enseignement colonial.

Et pour commencer, il serait utile qu'un précis illustré, d'une centaine de pages, résumant d'une façon claire, très brève mais précise, les éléments essentiels de ce que l'on doit savoir sur les Colonies, soit rédigé et répandu, à profusion, dans nos écoles et dans nos collèges.

Le Ministre des Colonies a fait éditer, chez Payot, l'exposé des motifs du projet de loi de *Mise en valeur de nos Colonies*. Ce remarquable ouvrage a été présenté, dès sa publication, aux lecteurs du *Petit Provençal*. Mais ce livre ne peut être le livre de vulgarisation que je souhaite de voir paraître. Il est trop complet et trop doctrinal pour le public scolaire, et son prix de vente, trop élevé. Allégé de certaines parties, pour ne conserver qu'un caractère didactique, complété par un précis géographique et ethnographique, ce livre formerait cependant une base sérieuse d'ouvrage de vulgarisation coloniale. Il ne serait pas très difficile de l'adapter à ce but ¹⁾.

M. Rondet-Saint préconise encore l'enseignement colonial par l'affiche. C'est une excellente idée. Mais, à la base de toute cette action, *il manque un organisme officiel de propagande coloniale*, organisme vivant, doté de crédits en rapport avec l'importance du but à atteindre. Ce but est d'ordre éminentement national. Le Ministre n'a qu'à demander des crédits pour le créer ; le Parlement ne les lui refusera pas. » ²⁾

Le discours suivant, prononcé le 3 novembre 1922 par M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, à la séance d'ouverture des cours de l'École Coloniale, prouve bien que les autorités compétentes sont sincèrement gagnées à ces idées.

M. Albert Sarraut rendit d'abord hommage au dévouement éclairé de M. Dislère, président du conseil d'administration de l'École et à celui de tous ses collaborateurs. Il rappela la grande œuvre accomplie par la France sur les terres lointaines et conclut à la nécessité de préparer une élite de jeunes gens susceptibles de poursuivre et de mener à bien la noble mission de leurs prédécesseurs. De tels hommes, l'École coloniale a prouvé qu'elle était capable de les former.

« Futurs administrateurs, futurs chefs — conclut éloquemment M. Albert Sarraut — ayez conscience de vos devoirs, inspirez-vous profondément des leçons de vos maîtres et de l'exemple de vos aînés.

» Ah ! si vous saviez *quel bienfaiteur, quel puissant animateur peut devenir, dans sa province indigène, l'administrateur colonial* qui répand autour de lui, parmi la misère ou le chaos de la vie encore primitive, les présents généreux de l'ordre, de la justice, de l'hygiène, de l'instruction, du travail nourricier ! Faites cela, à votre tour, avec des enthousiasmes d'apôtres. Si la carrière doit à vos efforts de légitimes rémunérations, ne dédaignez jamais le profit moral qu'elle promet à la joie de vos âmes dans l'*accomplissement d'un magnifique devoir humain*. »

Dans *Ce que tout Français devrait savoir de la Marine et des Colonies*, etc., nous avons déjà cité cette parole d'un illustre général :

« Nous sommes un peuple de 100 millions d'âmes. »

¹⁾ C'est pour réaliser ce vœu que ce « Petit Manuel illustré de la Mise en Valeur de nos Colonies » a été écrit. Puisse-t-il réaliser l'idée qui l'a inspiré !

²⁾ Georges Barthélémy, député du Pas-de-Calais.

Voici comment se répartit, en chiffres ronds, cette population :

France.	40 millions.
Afrique du Nord	13 —
Afrique occidentale et équatoriale (en y comprenant le Cameroun et le Togo)	21 —
Madagascar.	3 —
Indochine (y compris nos établissements de l'Inde).	19 —
Nos petites colonies éparses en Océanie et Amérique.	1 —

Au total. 97 millions.

La vérité est donc que nous *pouvons* devenir un peuple de cent millions d'âmes ; que *nos colonies pourront nous fournir la plupart des matières premières, ni nous-mêmes leur fournissons les cadres nécessaires pour faire progresser les populations arriérées, leur apprendre à mieux se nourrir, se vêtir, s'abriter et, par là, à mieux travailler ; et cela dans leur intérêt, autant et plus que dans le nôtre ; si, enfin, ce résultat atteint, nous leur fournissons encore les moyens de transport par terre et par mer suffisants pour écouler leurs produits. En somme, cultiver la race pour qu'elle cultive le sol, produire et transporter, tel est le programme à accomplir.*

Le but est grandiose, mais il exigera beaucoup d'efforts.

C'est un colonial expérimenté, M. Carde, le nouveau gouverneur de l'Afrique occidentale française, qui nous l'affirme dans un discours tout récent.

« Les colonies, dit-il, et je parle ici des colonies de l'Afrique parce que ce sont celles que je connais et qui m'intéressent, — l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale — sont des greniers, c'est une affaire entendue ; mais ce ne sont pas des greniers d'abondance dans lesquels on peut puiser tout de suite. Il faut les constituer, il faut les remplir, et pour cela, *l'effort sera pénible et surtout il sera très long.* »

« C'est un fait constant, ajouta-t-il, que l'Africain est sous-alimenté. Cette sous-alimentation a une répercussion sur le mouvement ethnographique, et l'Afrique est peu peuplée.

» Par conséquent, il faut avant tout donner à manger à l'Africain ; le jour où il mangera, il aura des enfants, et le jour où il y aura beaucoup d'enfants en Afrique, ils travailleront et le pays prospérera. »

Voilà des paroles d'homme expérimenté, du praticien qui dit ce qui est et ne se grise pas de mots.

Or, ces paroles, dans une mesure plus ou moins étendue, pourraient s'appliquer à une grande partie de notre domaine colonial.

Il faut que nous comprenions bien que si ce domaine contient, en puissance, de magnifiques ressources, il sera ce que nous le ferons ; et qu'aux nations, comme aux individus, il faut, pour réussir, beaucoup de labeur, beaucoup de volonté, beaucoup d'énergie ¹⁾.

¹⁾ Le général Aubier, dans l'« Echo de Paris » du 26 juin 1923.

CONCLUSION.

En janvier 1921, M. Charles Brouilhet, professeur à la Faculté de droit de Strasbourg, publiait dans le *Monde Nouveau* la classification économique des puissances avant et après la guerre. On y lit dans les pages sur les résultats de la guerre :

« Notre premier groupe d'Etats d'avant la guerre a aujourd'hui à sa tête trois puissances : Etats-Unis, Angleterre, Japon. Ce sont de grandes nations maritimes, et depuis que la mer n'est plus monopolisée pour l'avenir de la Germanie, c'est celui d'autres puissances qui va s'y jouer.

Quant à nous, Français, quand nous aurons pansé nos blessures, il ne tient qu'à nous-mêmes de figurer dans le quatuor des très grandes puissances. *Tous les éléments de succès sont en nos mains.*

Les résultats de la guerre ont puissamment équilibré notre situation industrielle :

1° Parce qu'elle nous a restitué les gisements miniers indispensables ;

2° Parce qu'elle nous a affranchis de l'infiltration juridique de l'économie nationale allemande sur notre propre territoire et dans nos colonies.

La guerre nous a fait perdre du temps ; mais elle a arrêté l'évolution économique du monde entier, et même des neutres.

Notre domaine colonial est remembré et délivré de toute hypothèque étrangère occulte ou officielle. Dès maintenant, *l'Afrique du Nord forme plus une seconde France qu'une colonie. Notre avenir, sans menacer celui d'aucun autre, est au delà des mers.*

Et nous avons tout lieu d'envisager cet avenir avec confiance et optimisme. Il y a de par le monde trop de gens chagrins et bilieux, toujours prêts à lever les bras au ciel en signe de profond découragement.

Certes, il est aussi puéril d'affirmer que tout va bien, qu'il est déplorable de voir toujours les choses en noir.

Mais à tout prendre, nous aimons mieux les médecins tant mieux que les médecins tant pis. Les premiers n'en savent pas, sans doute, plus que les autres, mais ils remontent, par leur belle humeur, le moral du patient et, quand le patient n'est pas trop malade, cela suffit quelquefois pour le guérir. Les autres, au contraire, rendraient malades les gens les mieux portants et conduiraient au suicide les individus déjà portés à la neurasthénie.

Nous avons vu au ministère quelques hommes franchement optimistes.

Ils montent, en souriant, à la tribune du Parlement, et ils n'ont pas encore ouvert la bouche qu'on se sent réconforté. On sait qu'ils vont nous dire des choses rassurantes.

M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, est de ceux qui abordent toujours la tribune avec confiance ; il répand de l'optimisme autour de lui. M. Dior, ministre du Commerce, en fait autant et, par définition, le ministre des Finances, M. de Lasteyrie, est un homme de la même trempe. Un ministre des Finances doit toujours avoir le sourire aux lèvres. M. de Lasteyrie l'a. Il est de ceux qui mettent en pratique ce principe : « Il faut tout prendre avec le sourire ».

Récemment, à la Chambre, M. Dior avait à faire voter le budget du Ministère du Commerce. Tout est passé comme une lettre à la poste.

Le change, qui a failli occasionner une panique à la Bourse, il y a quelques jours, à la suite d'une spéculation anglaise, ne tourmente pas M. Dior, qui, aux applaudissements de la Chambre, déclarait ceci :

« Pendant et depuis la guerre, nous avons dû contracter des dettes, c'est entendu. Mais quand un pays gagne de l'argent, il trouve toujours moyen de les payer. Donc, notre situation est difficile, mais elle n'est, certes, pas désespérée. Nous sommes certains qu'avec le travail de nos commerçants, de nos industriels, de nos ouvriers, de nos agriculteurs, nous sortirons des difficultés actuelles à l'honneur de notre pays. La France peut avoir confiance dans son avenir économique ! »

D'autre part, notre grand argentier, M. de Lasteyrie, dans son remarquable discours, prononcé en décembre 1922 à la Chambre de Commerce de Paris, après avoir montré par des chiffres la renaissance si encourageante de l'activité économique de la France, déclarait :

« C'est par la reprise des affaires, par le développement de la richesse publique, par notre travail et notre énergie que nous arriverons à rétablir notre situation financière. »

Par ailleurs, les résultats de plus en plus satisfaisants de la politique clairvoyante et ferme de M. Poincaré nous permettent d'envisager l'avenir en toute sérénité et de mettre en pratique la maxime de notre Ministre des Finances :

« Ce qu'il faut avant tout, c'est donner confiance ! »

et ce mot non moins heureux d'un ancien Ministre, M. Guizot :

« Il n'y a que les optimistes qui fassent quelque chose en ce monde. »

Soyons donc délibérément optimistes, travaillons avec confiance, avec la certitude que nos difficultés passagères s'évanouiront et que tout s'arrangera, pourvu que nous en mettions les uns et les autres « un bon coup », comme disaient nos poilus.

Les événements de Russie et d'autres encore ont démontré avec évidence que ce ne sont point les grèves, les désordres et les révolutions qui peuvent réparer les ruines accumulées par la guerre et reconstituer la richesse natio-

nale, mais seul l'effort combiné et ordonné de tous, tendant à refaire les richesses détruites et à accroître l'avoir total de la nation par le travail acharné et l'effort supplémentaire librement consenti de chacun en particulier.

Dans un poème d'une superbe envolée, dédié aux travailleurs, le poète Brizeux écrit ces vers sublimes, qui sont comme le *Cantique des cantiques du Travail* et de tout ce qu'il a de noble et d'élevé :

*Au travail ! Au travail ! Qu'on entende partout
Le bruit saint du travail et d'un peuple debout !
Que partout on entende et la scie et la lime,
La voix du travailleur qui chante et qui s'anime !*

Que la fournaise flambe et que les lourds marteaux,
Nuit et jour, et sans fin, tourmentent les métaux !
Rien n'est harmonieux comme l'acier qui vibre,
Et le cri d'un outil aux mains d'un homme libre.

Au fond d'un atelier, rien n'est plus noble à voir
Qu'un front tout en sueur, un visage tout noir,
Un sein large et bronzé que la poussière souille,
Et deux robustes bras tout recouverts de houille.
Au travail ! Au travail ! A l'œuvre ! Aux ateliers !

*Et vous, de la pensée habiles ouvriers,
A l'œuvre ! Travaillez tous, dans votre domaine,
La matière divine et la matière humaine !
Inventez, maniez, changez, embellissez ;
La Liberté jamais ne dira : « C'est assez ! »*

BRIZEUX.

Nos innombrables maisons et nos usines reconstruites, de même que nos immenses campagnes dévastées rendues à la culture, sont là pour attester que le peuple français possède encore son antique vigueur, son âpreté et son endurance au travail, qui sont le meilleur garant du succès et du progrès.

Aussi la **FRANCE d'aujourd'hui**, délivrée, par notre glorieuse Victoire, du boulet qu'avait rivé à ses pieds le traité de Francfort, consciente de sa force et de son bon droit, comme des immenses ressources de son sol et de son sous-sol, si riche en fer, houille blanche, potasse, phosphate et autres matières premières, se trouve-t-elle, sous la direction ferme et habile de son Gouvernement et dans le cadre de ses institutions libérales et démocratiques, en face d'une belle et large avenue qui s'ouvre toute grande au succès.

Sa situation actuelle rappelle celle de l'Angleterre au siècle des grandes inventions (1740-1840), qui firent de ce pays, jusque-là pauvre et exclusivement agricole, la première puissance industrielle, coloniale, navale et commerciale du globe.

L'Angleterre ne comptait, alors, que 7 millions d'habitants.

Mais tout d'un coup, vers 1760, d'immenses possibilités s'offrent à elle : la grande industrie s'organise avec une puissance inouïe ; d'autre part, un magnifique domaine colonial est à mettre en valeur.

L'Angleterre aurait pu faire appel à ses Cafres, à ses Maoris ou à l'Inde, inépuisable réservoir d'hommes qu'elle venait de nous prendre. Elle n'y songea pas un instant.

Ayant besoin d'hommes, elle les créa elle-même. On n'est jamais mieux servi que par soi-même !

En un siècle, entre 1801 et 1901, sa population quadrupla, passant de 8.873.000 à 32.527.343 habitants.

Ce pays tout rural, qui n'avait qu'une seule ville de plus de 100.000 habitants (la plus grande ville de province, Bristol, n'en avait pas 30.000) et qui en a maintenant plus de quarante, *renonça aux mariages tardifs et peu féconds*, dont ses paysans et ses petits boutiquiers s'étaient satisfaits jusque-là, et *il se mit à créer des producteurs pour pouvoir fabriquer des produits*. L'Etat, qui n'était point représenté, comme trop souvent chez nous, par des célibataires, comprit son devoir. Tout en empêchant que continuassent les abus primitifs de la main-d'œuvre enfantine, engagée beaucoup trop tôt, il organisa tout un système d'assistance, notamment par la fameuse *Poor law*, ou loi des pauvres, en cas d'infirmité, de maladie, de décès du père. Mieux encore, ces allocations, il les institua, de telle façon que, si le père venait à être frappé d'incapacité de travail, sa condition devenait meilleure à proportion qu'il avait plus d'enfants.

Ajoutez à ces lois bienfaites — véritable politique de la Natalité! — la possibilité d'établir d'innombrables cadets aux colonies, et la prolificité prodigieuse de l'Angleterre quadruplant sa population en un siècle vous sera expliquée.

Après 1880, l'Allemagne aussi voulut, comme l'Angleterre, développer sa production et sa richesse. Elle se donna des buts nationaux grandioses. Les rêves du *Deutschum* furent démesurés, tendant à la domination économique, puis politique, du monde. *Peu à peu, les 200.000 émigrants annuels tombèrent à quelques milliers et une natalité prodigieuse atteignant, dépassant même deux millions, se produisit. Chaque année, l'Allemagne s'augmentait de 800.000 enfants supplémentaires.*

Et voici de nouveau qu'elle se remet à vouloir se refaire numériquement, à vouloir grandir par le nombre pour se créer des possibilités de revanche.

La France d'autrefois faisait de même.

Notre pays qui fut si grand (et qui peut encore le rester), qui a eu pendant tant de siècles l'honneur de mener l'Histoire, a dû sa vigueur et son éclat à ses familles nombreuses.

Quand les terreurs de l'an mil et aussi les épidémies de l'époque, puis les croisades, l'eurent épuisé, il se repeupla, sans appeler d'étrangers, et on eut un premier grand siècle français, le treizième. Après la terrible guerre de Cent ans et les fléaux, pestes et routiers qui le ravagèrent bien plus que les Anglais, il se remit sous François I^{er}, puis, la tourmente des guerres de religion passée, sous Henri IV et Louis XIV, à créer de la vie. Et il recom-

mença au xviii^e siècle, après les tristes dernières années du grand règne. Ronsard (1524-1585), a décrit magnifiquement *cette faculté de résurrection, en l'attribuant à la naissance de très nombreux enfants, seul moyen de refaire un peuple.*

Le Français ressemble au saule verdissant :
Plus on le coupe et plus il est naissant,
Et rejette en branches davantage,
Prenant vigueur de son propre dommage.

Pourquoi la France d'aujourd'hui ne ferait-elle pas ce que l'Angleterre a fait au xix^e siècle et ce que nos aïeux ont réalisé tant de fois ?

Jamais, ne craignons pas de le redire, jamais de telles richesses à exploiter chez lui et hors de chez lui, dans notre merveilleux domaine colonial, ne se sont présentées à l'activité d'un grand peuple.

Comme l'Angleterre de 1760, nous pouvons donc devenir une des premières puissances industrielles, coloniales, navales et commerciales. Mais *pour cela il nous faut, comme les Anglais et nos aïeux, avoir le courage de créer des producteurs.*

Aussi, la France victorieuse adresse-t-elle — après la formidable saignée de la Grande Guerre — à ses enfants, et tout particulièrement aux jeunes ménages, plus vibrant et plus pressant que jamais, cet appel :

C'est de vous et de votre volonté créatrice que dépendent l'avenir, la grandeur et la prospérité de la nation.

Osez donc, jeunes gens, osez créer !

Vous réaliserez ainsi les vœux les plus intimes et les plus sacrés que traduit, pour tout Français et toute Française digne de ce nom, ce cri du cœur :

VIVE LA FRANCE !

VIVENT L'ALSACE ET LA LORRAINE

INDISSOLUBLEMENT RÉUNIES A LA MÈRE - PATRIE !

APPENDICE.

Le numéro de juillet de *Mer et Colonies*, organe de la *Ligue Maritime et Coloniale*, publiée sous le titre :

L'EXPORTATION DES JEUNES FRANÇAIS AUX COLONIES,

des réflexions fort judicieuses, que nous reproduisons comme complément des *Conseils aux émigrants* (cfr. p. 158 - 160).

« Un des résultats les plus tangibles de la propagande de la Ligue Maritime et Coloniale et de celle des organismes qui s'occupent de la vulgarisation des choses des colonies, est le nombre des « vocations coloniales », qui s'accusent parmi la jeunesse. Il ne se passe pas de jour que nous ne recevions la visite de garçons venant nous déclarer avec un bel et touchant enthousiasme qu'ils sont décidés à aller aux Colonies. Les uns sont de tout jeunes gens dont le développement physique est encore en voie d'évolution, et dépourvus de toute espèce d'instruction technique, sinon parfois d'instruction tout court ; les autres sont de braves gars ayant accompli leur service militaire, à la recherche d'une situation et convaincus que celle-ci sera plus belle là-bas et plus avantageuse que tout ce qu'on pourrait leur offrir dans la métropole. Puis, il y a la catégorie des gens qui, n'ayant pas réussi en France, ou des retraités encore valides, disposant de ressources insuffisantes pour vivre convenablement dans la Métropole, sont résolus, avec un louable courage d'ailleurs, à aller recommencer leur vie aux colonies. Et comme, à la Ligue, nous recevons toujours tous nos collègues et nous efforçons invariablement de leur répondre, en quelque domaine que ce soit, relevant de notre action, le dialogue suivant de s'engager invariablement :

« Vous voulez aller aux colonies, mais dans laquelle ? »

— Oh ! ça m'est indifférent, pourvu que ce soit aux colonies.

— Pourtant, les colonies c'est l'Afrique équatoriale où il fait très chaud, ou bien Saint-Pierre et Miquelon, où il fait très froid ; c'est la Mauritanie, où résident seulement quelques Européens ; ou les Antilles qui sont surpeuplées ; c'est Tahiti qui est très loin, ou le Sénégal qui est tout près. »

Devant ces premières questions, l'aspirant colonial commence à écarquiller les yeux, et le plus souvent répond :

« Vous savez, ça m'est égal, pourvu que ce soit aux colonies.

— Et que savez-vous faire, avez-vous une spécialité ? »

— Moi ? Non ! Je ferai ce que l'on voudra ; je suis plein de bonne volonté et je suis jeune ; j'ai du courage et je ne serai pas long à me mettre à la besogne qu'on me donnera. »

Quand c'est un homme d'un certain âge, la réponse est différente ; elle est généralement celle-ci :

« Vous concevez qu'au point de la vie où j'en suis arrivé, avec ma situation passée, je ne puis accepter de poste de début ; il me faudrait un rôle de direction ou de surveillance. »

Et quand nous faisons observer que pour diriger ou même surveiller quelque chose, il faut commencer par connaître ce qu'on dirige ou qu'on surveille, nous percevons nettement sur la face de notre interlocuteur, une petite pointe dépitée pour notre incompréhension de sa valeur, ou bien un certain froissement qu'on puisse le supposer incapable de diriger *ex abrupto*, n'importe quand, n'importe quoi, n'importe où.

Dans ces conditions, que pouvons-nous faire ? Engager l'aspirant colonial à se faire inscrire là où il peut avoir une chance quelconque, bien mince, de faire accueillir ses services ; et le congédier dans les formes les plus courtoises possibles avec, quant à nous, l'espoir qu'il ne trouvera pas ce qu'il cherche, car s'il le trouve ce sera un pauvre diable de plus qui ira à une déconvenue ou à une déception...

La vérité est, — et il faut la dire, la répéter et la clamer, parde qu'il est indispensable qu'elle soit connue de quiconque a la fort louable intention d'aller au loin se faire un avenir, en un point quelconque de l'immense et magnifique Empire colonial de la France — qu'« on ne va pas aux colonies » : on va dans une colonie, choisie, étudiée, dans laquelle on sait l'avenir qu'elle comporte, les ressources qu'elle offre, les chances de réussite qu'elle apporte suivant la nature et le développement de chacun.

Et tout d'abord, pour aller aux colonies, il faut répondre à la classique et si juste définition antique et posséder *mens sana in corpore sano*.

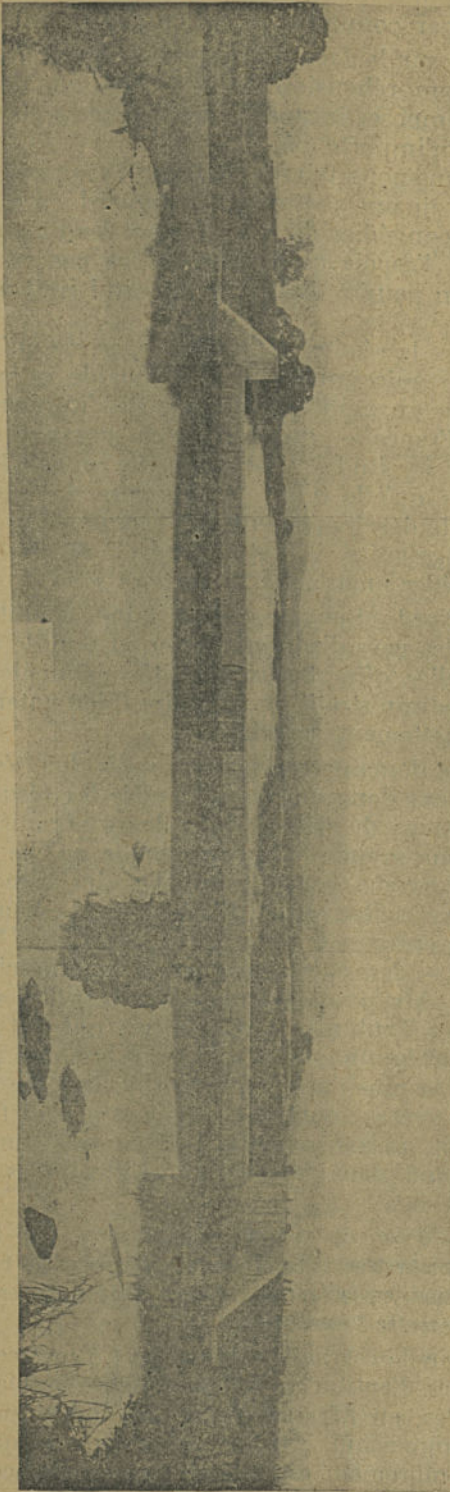
Nos colonies, sauf l'Afrique du Nord, et encore sous certaines conditions trop souvent négligées, sont toutes des pays d'administration et non de peuplement. Le splendide champ qu'elles offrent aux activités nationales se présente, — en dehors du domaine administratif ou militaire, bien entendu, — sous trois aspects différents et nettement caractérisés.

La colonie est, par excellence, le domaine réservé aux individualités ou aux collectivités pourvues de capitaux, donc pouvant attendre les résultats de leurs initiatives, parer aux imprévus du début, doter leurs organismes de tous les moyens que comporte une grande entreprise quelle qu'elle soit et où qu'elle soit. Les exemples de grandes firmes coloniales ainsi conçues abondent et pour citer ceux-là seuls : la Banque de l'Indochine, la Banque de l'Afrique Equatoriale, les grandes entreprises agricoles du Nord de l'Afrique, — telle l'Enfida en Tunisie, — les puissantes firmes commerciales comme la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale, les Distilleries de l'Indochine, les Mines de Hongay au Tonkin et tant d'autres qui ont fait la fortune de leurs protagonistes, dont bon nombre étaient des hommes partis de débuts modestes et sont, dans la plus noble acception du mot, ce que les Anglais appellent des « Selfmademen », montrent ce que l'on peut faire aux colonies, mieux, plus largement, plus fructueusement comme somme égale de capitaux et de travail à ce que, dans des conditions identiques, on pourrait obtenir en Europe.

Cela, c'est l'élite, la sélection. Mais ces grands organismes, par leur développement même, offrent à d'innombrables collaborateurs spécialistes de belles et avantageuses carrières et un curriculum enviable dont, toutes choses égales, la métropole ne saurait le plus souvent présenter l'équivalent.

Et puis, il est une autre catégorie de carrières coloniales : Ce sont celles réservées aux individualités pourvues d'aptitudes professionnelles spéciales, aussi bien dans les carrières libérales, en Afrique comme en Indochine et ailleurs. Fort nombreux sont les hommes qui, par leur valeur même, appliquée à un cadre dans lequel l'encombrement est moindre qu'en France et

Tonkin. — Irrigations du Vinh-Yen. — Barrage de Lien-Son. — Vue aval. (Voir pages 67 et 68 : « Irrigation au Tonkin ».)



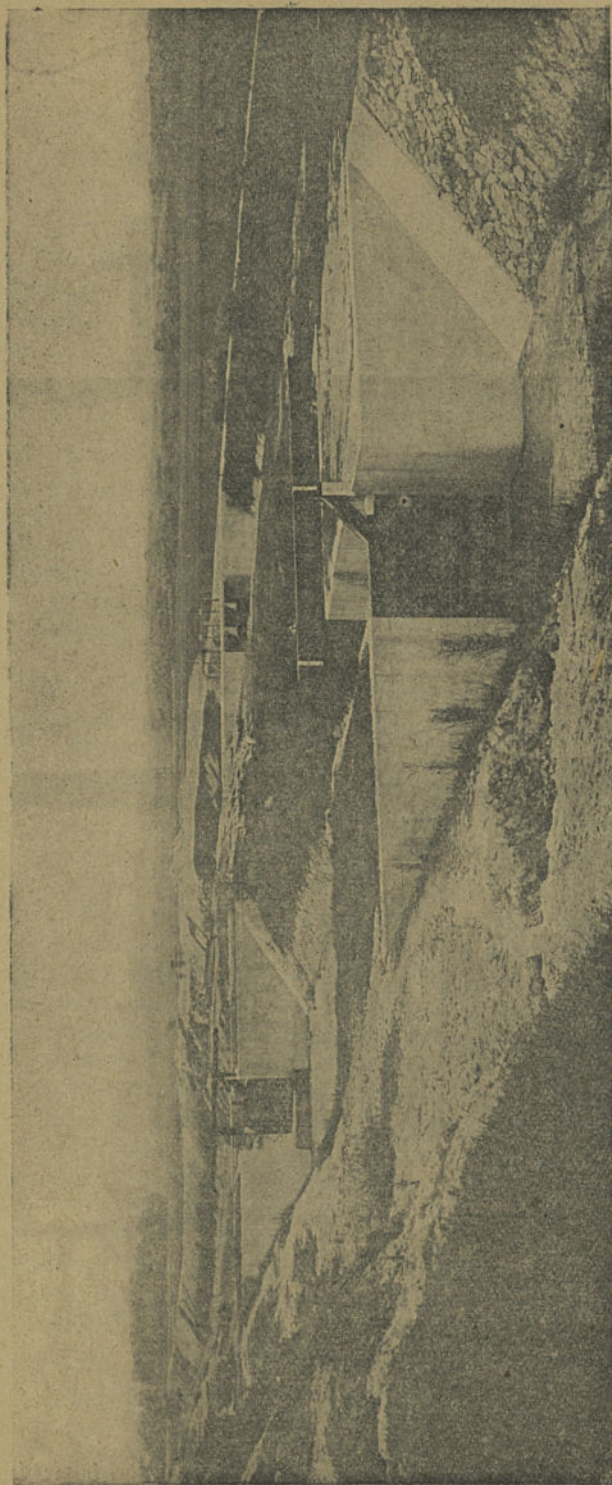
les conditions matérielles plus amples, sont parvenus à de superbes situations que jamais la vie métropolitaine ne leur aurait réservées.

D'autres, solidement pourvus de connaissances techniques, auraient végété ici, dans le cadre étroit et rigide de l'existence métropolitaine. Au loin, ils ont trouvé la pleine et fructueuse rémunération de leurs aptitudes et sont parvenus à une situation matérielle, à un rang social qui leur eussent été inaccessibles, s'ils n'avaient pas pris la courageuse décision d'aller au delà des mers se forger, à force de travail et de volonté, un sort plus enviable!

Car, si on réussit aux colonies, il faut, et cela, trop peu d'aspirants coloniaux se le disent, y être un travailleur résolu, s'y imposer une règle de vie aussi sévère qu'en France, se soumettre à une discipline invariable du labeur, du désir d'arriver, de la persévérance dans le but poursuivi.

Quiconque va aux colonies sans ces éléments envisagés à des points de vue infiniment différents, vous le voyez, est appelé à mener là-bas la misérable existence de ce qu'on a nommé à juste titre le prolétariat colonial, lamentable tare, — bientôt disparue, faut-il espérer, — de notre expansion en des pays neufs où nous sommes parvenus à implanter notre civilisation pour ceux qui sont dignes et à même de se faire valoir, et non pas pour de pauvres diables destinés à végéter toute leur vie, et plus misérablement encore au loin que s'ils étaient restés en France.

Puissent ceux qui se sont cantonnés dans la formule toute faite « d'aller aux colonies », méditer ces lignes. »



Tonkin. — Irrigations du Vinh-Yen. — Ecluse de flottage avec Barrage régulateur.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGES

CHAPITRE I^{er}. — *Nos principales Possessions coloniales (sans l'Indochine et le Maroc) et leur prodigieux essor économique depuis la Grande Guerre :*

L'Algérie. — La Tunisie. — La Syrie. — L'Afrique Occidentale Française. — Le Cameroun. — Madagascar. — La Nouvelle-Calédonie. — L'essor économique colonial. — La Guerre mondiale et le Réveil colonial.

5

CHAPITRE II. — *Nos grands Produits coloniaux :*

Nos Colonies fourniront la Laine et le Coton indispensables à nos manufactures. — M. Merlin, gouverneur général de l'A. O. F., et la culture de notre Coton colonial. — Nos Phosphates du Maroc. — Nos bois coloniaux. — Les Combustibles liquides de nos Colonies. — Le Charbon, le Tabac et le Café du Tonkin. — La Soie d'Annam et du Tonkin. — Paddy et Hévéa, ou les deux fortunes de la Cochinchine...

23

CHAPITRE III. — *L'Indochine, la Perle du Pacifique :*

Pourquoi elle mérite d'être mieux connue. — Relief et Fleuves. — Routes. — Chemins de fer. — Ports. — Navigation fluviale. — Pêche. — Hydraulique agricole. — Forêts. — Charbonnages. — Mines métalliques. — Industrie. — Situation commerciale. — Situation économique. — Touristique. — Services agricoles. — Au tombeau de son Gouverneur général, feu M. Maurice Long

50

CHAPITRE IV. — *Le Maroc, la Clé de notre Domaine colonial :*

La clé de notre domaine extérieur. — L'Œuvre du Maréchal Lyautey pendant la Grande Guerre. — La situation économique au Maroc. — Le rayonnement économique du Maroc. — Les grandes affaires du Maroc. — Montagnes et cours d'eau. — Routes et Chemins de fer. — L'Inauguration de la ligne Rabat-Fez. — Les Ports. — Un Voyage au Maroc : Taza ; Fez ; Mecknès ; Kénitra et la forêt de Mamora ; Rabat et le Bou-Regreg ; Fedhala ou la ville-champignon ; Casablanca ; Mazagan ; Saffi et Mogador ; Marakech. — De France au Maroc. — Les Caravanes de la Compagnie Transatlantique. — En Avion. — L'Œuvre accomplie. — Ressources animales. — Ressources végétales. — La Science au service des Colonies : Un Institut scientifique à Rabat. — La Colonisation favorisée par l'œuvre de Pasteur. — Situation des Fonctionnaires. — Conseils aux Emigrants. — Notre Armée noire et le raid Citroën à travers le Sahara. — Le Transsaharien. — La Propagande coloniale.

97

Conclusion. 173

Appendice. 178

OUVRAGES DU MEME AUTEUR :

1^o **Ce que tout Français devrait savoir
de la Marine et des Colonies,
des grands Problèmes économiques et sociaux.**

Beau volume de 272 pages in-8°, 55 gravures. — Prix : 6,— frs.

2^o **La France de Richelieu et de Colbert
et la France d'aujourd'hui
dans son admirable Effort pour notre Essor national.**

Bel in-8° de 190 pages, 50 gravures. — Prix : 5,— frs.

Ces deux volumes forment, avec le PETIT MANUEL ILLUSTRÉ DE
LA MISE EN VALEUR DE NOS COLONIES, une précieuse

**petite Encyclopédie des grands Problèmes nationaux
d'après-guerre,**

que nul ne lira sans en retirer quelque renseignement pratique ou quelque
initiative utile.

Les trois volumes, pris ensemble chez l'auteur : 14,— frs. franco.

Remarque.

Moyennant une augmentation de 1,20 fr. par volume, les 3 volumes seront
fournis élégamment cartonnés.

Citons encore, comme Nouveauté se rapportant également aux Problèmes
de la Marine :

LA QUESTION DES ARSENAUX

par le contrôleur général H. LE MARQUAND, autorité en cette matière.

Un in-16° de 180 pages. — Prix : 6,— frs.

Librairie Plon-Nourrit, 8, rue Garancière, Paris (6°).