



A TRAVERS LA FORÊT GUYANAÏSE. — UN PASSAGE DIFFICILE

Les cours d'eau guyanais offrent une série de rapides interdisant toute navigation continue, et ne permettant l'utilisation des rivières que dans les biefs. La pénétration dans le haut pays est ainsi rendue très pénible. (Voir dans ce numéro les résultats de la Mission Monteux.)

MOUTARDE DIAPHANE

AU VINAIGRE DE VIN DE BORDEAUX

LOUIT-BORDEAUX

66 MÉDAILLES ET DIPLOMES AUX EXPOSITIONS

MARQUE CENTENAIRE - RENOMMÉE MONDIALE



LE MOIS HUMORISTIQUE, par Ch. BOIRAU



V. Les boys.

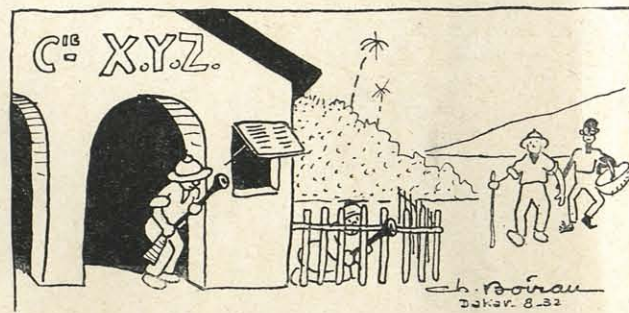
— Que la vie serait belle sans eux !



LES SEPT PLAIES D'AFRIQUE (suite)

VI. — Les fonctionnaires.

— Pourquoi voulez-vous qu'on les supprime J'en suis !



VII. — Les commerçants.

— Indispensables, mais néfastes pour nos porte-monnaies.

PRIX DE L'ABONNEMENT. — 1 an : France, 50 fr. ; Belgique, 60 fr. ; Etranger, 75 ou 100 fr. (Selon les tarifs postaux en vigueur.)
(Chèques postaux 505-55 Paris. 11^{bis}, rue Keppler, Paris-18^e.)

Un produit vraiment pratique, - le lait naturel „A l'Ours“

Facile à emporter, il se conserve très longtemps sous tous les climats. Toujours merveilleusement frais, il coule à votre gré de la boîte dans la tasse, stimulant précieux et savoureux. La dernière goutte en est d'un goût aussi exquis que la première, pénétrée de l'arôme unique du lait crémeux des Alpes Suisses. Insistez donc pour obtenir la marque „A l'Ours“.

Lait suisse stérilisé naturel
MARQUE À L'OURS

LAQUES ET PEINTURES COLONIALES

MOLINE : Peinture laquée pour Chemins de fer, Compagnies de Navigation, le Bâtiment et tous usages.

VOLVIC : Émail à polir et à finir pour Carrosserie.

VERNIS GRAS M. M. : pour Chemins de fer, Compagnies de Navigation, Carrosserie, Bâtiment et tous usages.

LAQUES CELLULOSIQUES pour la Carrosserie.

Les **VERNIS MERVILLE & MORGAN**
67, rue des Cités, AUBERVILLIERS (Seine)

Peugeot

...mot aussi... mais c'est pas d'essence !

LA Pile Fery

EST LA SEULE ALIMENTATION

sûre

pratique

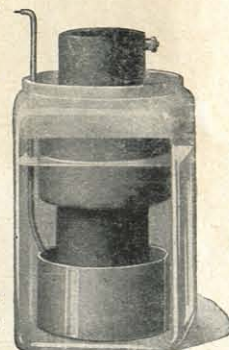
économique

AUX COLONIES

Batteries **T. S. F. : 1.000 HEURES**

d'écoute sans entretien ; remise en état par remplacement du zinc et du sel.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE RADIOLOGIE
34, Boulevard de Vaugirard, PARIS



REVUE DES ACHETEURS COLONIAUX

11^{me}, Rue Keppler **Organe de Documentation Commerciale**
Paris (XVI^e) **Agricole, Industrielle**

TÉLÉPHONE :
PASSY 11-39, 58-37

LES TRAVAUX PUBLICS AUX COLONIES

L'an dernier, grâce aux emprunts, un grand programme d'amélioration de notre outillage colonial a été élaboré, et doit remédier à la crise qui atteint notre industrie métallurgique.

C'est, en Indochine, la distribution d'eau d'Haiphong qui va être étendue, améliorée et complétée, le chemin de fer du Laos et la ligne Saigon-Pnom-Penh-Battambang qui seront commencés, les ports d'Haiphong, Saigon, Tourane et Vinh-Long dont l'outillage sera perfectionné.

En A. O. F., le tronçon Kayes-Bamako du Thyès-Nigersera amélioré, de façon à permettre enfin un trafic intensif du Niger à Dakar, les projets d'irrigation du Niger recevront un commencement d'exécution, le wharf de Grand-Bassam sera remplacé par un wharf métallique, muni de puissants moyens de chargement et de déchargement, et le port de Dakar lui-même fera l'objet d'importantes améliorations.

A Madagascar, c'est l'électrification sur 300 kilomètres de la ligne de chemin de fer qui monte à Tananarive, l'aménagement du canal des Pangalanes, l'éclairage des côtes.

On parle enfin de commencer l'exécution du Transsaharien et les pourparlers entre les pouvoirs publics et la Compagnie du P.-L.-M. sont presque terminés.

La construction de voies nouvelles, au Maroc, est poussée de son côté avec le maximum d'activité : on remplace la voie de 0^m,60 qui joignait Fez à l'Algérie, par Oudjda et Taza, par une voie normale, et sur son parcours, on perce plusieurs kilomètres de tunnels.

La ligne d'Oudjda à Bou-Arfa, future amorce occidentale du Transsaharien, est en voie d'achèvement, et déjà on étudie un embranchement de Bou-Arfa en direction d'Erfoud, aux portes du Tafilet.

Mais, lorsqu'on voudra passer à l'exécution, on s'apercevra vite, si cela n'est point déjà prévu, que tous ces projets se heurtent à une réelle difficulté, le recrutement de la main-d'œuvre : à moins d'attirer des travailleurs du dehors, et l'on sait tous les inconvénients de ce système, devra-t-on se résigner à recruter la main-d'œuvre sur place ? c'est arracher l'indigène à ses cultures, le nègre de la Vallée du Niger à son tougan, l'Annamite à ses rizières, le Berbère à ses oliviers et ses figuiers ; c'est les

déraciner et les démoraliser un peu plus, donner un nouvel aliment à la propagande bolchevik, pour, en somme, ne trouver là que des auxiliaires très peu aptes à l'exécution rapide et économique des grands travaux.

Déjà, l'an dernier, le Maroc a manqué de moissonneurs, trop de ses indigènes étant partis en France, ou embauchés comme terrassiers sur les chantiers des voies ferrées en construction, ou comme dockers à Casablanca, Oran ou même Marseille.

Nos entrepreneurs devront donc chercher à suppléer à une main-d'œuvre rare et défectueuse par le perfectionnement, car maintenant, heureusement, le progrès mécanique est tel qu'il n'est point de travaux où la machine ne vienne décupler la puissance humaine.

Alors, l'Européen lui-même peut travailler sur les chantiers coloniaux, où il n'a plus à jouer le rôle de terrassier, mais où il est plutôt le cerveau de ce terrassier géant qu'est l'excavateur ou la pelle mécanique ; confortablement installé dans une cabine, il surveille ses man-

mètres et ses leviers, et dirige l'engin docile, que réalise la merveilleuse *Main machine*, dont Wells, dans sa débordante imagination, a doté les Martiens. La pelle à vapeur enlève d'un seul coup deux tonnes de déblais, et les charge sur les *waggonnets à bascule* qui lui amènent des *automotrices*, si bien qu'un chantier, qui naguère eût exigé la présence de plusieurs centaines de terrassiers et d'une armée de surveillants, avance aussi rapidement avec un ou deux excavateurs, dont le fonctionnement nécessite un mécanicien et un chauffeur, tandis que les trains de déblais, eux, fonctionnent avec un mécanicien et quelques manœuvres.

Mais, il faut du ballast, pour une voie ferrée, comme il en faut pour les empierrements de routes, et comme il faut des caillasses calibrées pour la confection des bétonnages.

Jusqu'ici, et en Algérie notamment, chaque construction de ligne donnait lieu à la mobilisation générale des « meskine », des miséreux qui cassaient le caillou nécessaire à l'aide de la martelette ; mais les meskine eux-mêmes

deviennent rares ; en Afrique du Nord comme partout, l'agriculture manque de travailleurs, et le meskine trouve maintenant à peu près partout un salaire rémunérateur et toujours assuré en travaillant aux champs :

Au moment de la presse, un moissonneur peut gagner jusqu'à 40 francs par jour à Oramie !

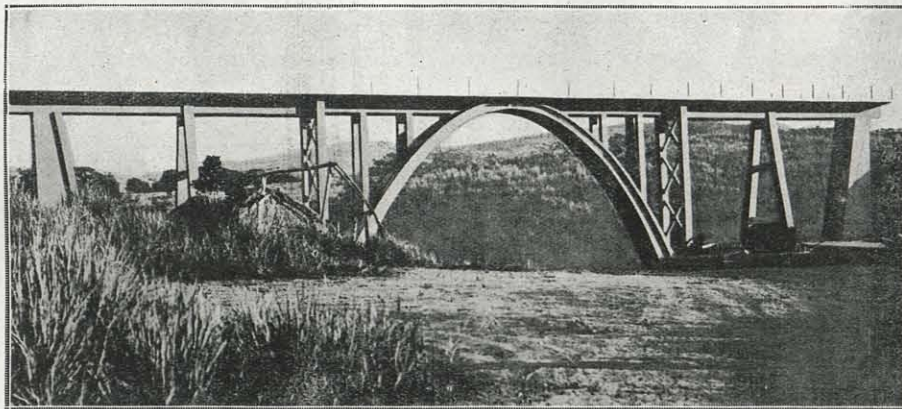
À la place de cette main-d'œuvre, interviennent donc les *concasseurs*, *concasseurs giratoires* à grands débits, ou *concasseurs à mâchoires* suivis des *cribles* destinés à produire un ballast rigoureusement calibré : *cribles rotatifs* ou *trommels*, *cribles plans* ou *plans chistiers*. Et dans tous ces ateliers de préparation du ballast, les matériaux peuvent circuler sans que l'homme ait à les toucher, grâce aux *courroies sans fin*, en métal ou en cuir, aux *élévateurs à godets*, ou aux *transporteurs*, aux *grues à bennes piocheuses*, etc.

Pour alimenter l'usine à ballast, la carrière elle-même sera munie de toute l'installation mécanique moderne permettant de forer les coups de mine à l'air comprimé, de les tirer à l'électricité, de débarrasser les fronts de tailles à l'aide de *pelles à air comprimé*, de les emmener par les *petits tracteurs* de mines.

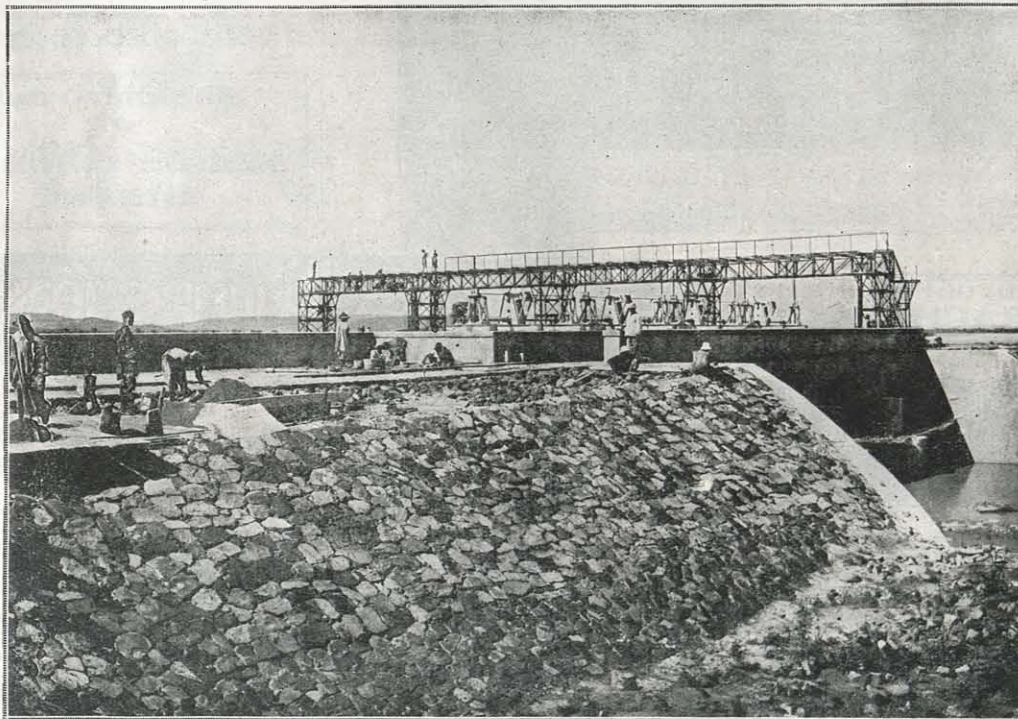
Mais ce n'est point tout que d'établir l'infrastructure de la ligne ; il faut, le ballast y étant amené, disposer ce ballast, y placer les traverses, boulonner les rails sur ces traverses, et bourrer le ballast sous la voie ; à tout cela aussi la machine pourvoit, comme elle pourvoit aussi à la fabrication et à l'épandage du béton dans l'exécution des travaux d'art que nécessite la construction d'une voie ferrée ; tous les Parisiens voient chaque jour, dans les rues de la capitale, fonctionner les *bétonnières* avec leurs *malaxeurs* ; ces engins ont leur place tout indiquée dans les entreprises coloniales, où elles économisent une nombreuse main-d'œuvre mieux utilisée ailleurs.

De même, sur les grands chantiers, les *appareils de levage*, grues, ponts roulants, les *appareils de transport*, locomotives, locotracteurs et *waggonnets* remplacent chaque jour davantage la main-d'œuvre.

Et, s'il s'agit de constructions maritimes, d'aménagement de ports ou de canaux, dans les pays où le terme et les taret sont rois, on remplace les antiques pilotes de bois par les *pieux en acier* ou en *ciment armé*, battus à l'aide du *mouton à vapeur*, pendant que les *dragues à godets* et les *dragues suceuses* approfondissent les passes et nettoient les chenaux, que derrière les *batardeaux* les *pompes centrifuges* épuisent les eaux gênantes et qu'en terre ferme les *appareils de forage* sondent le sous-sol pour y trouver l'assise solide où l'on assiera les constructions, ou préparent les trous de sonde par lesquels on *injectera le ciment* dans le sous-sol pour lui donner de la consistance, ou que, dans ce sous-sol même les *boucliers* s'avancent lentement, mais inexorablement, ouvrant le souterrain que, derrière eux, les travailleurs enduironnent d'un épais revêtement de ciment à prise rapide, *projeté par les appareils à air comprimé*, que les Américains nomment *cement gun*, le canon *ORwidit*.



A. E. F. — Un pont en ciment armé de 62 mètres de longueur, pour la voie de chemin de fer Brazzaville-Pointe-Noire.



A. O. F. — Travaux d'utilité publique : le Barrage du Niger, qui a nécessité de très importants travaux.

LE MONDE COLONIAL

11^{bis}, Rue Keppler
P A R I S (16^e)

ILLUSTRÉ

TÉLÉPHONE :
PASSY-11.39

DIXIÈME ANNÉE. — N° 110

◊ Octobre 1932 ◊

Rédacteur en chef : Stanislas REIZLER



LA CULTURE DE L'ARACHIDE AU SÉNÉGAL

L'arachide est un produit aussi important que le blé et que le vin. Par suite de la crise mondiale, il y a en ce moment un grand drame où se jouent non seulement la prospérité du Sénégal, colonie-mère, mais l'avenir de la plus grande France. (Voir article page 174.)

PROPOS DE RENTRÉE DES CLASSES

LES COLONIES À L'ÉCOLE. L'EXEMPLE DE LA ROCHELLE.

C'est la rentrée des classes. Les élèves ont plus ou moins le sourire ; tous ont la curiosité éveillée par les choses nouvelles qu'ils vont voir ; que va-t-on leur apprendre ?

C'est affaire à débattre entre professeurs. Chacun d'eux demande la part du lion, et on trouverait sans doute dans leurs disputes un reflet de celles qui agitaient les professeurs de M. Jourdain. Souhaitons que les malheureux enfants ne soient pas submergés par un déluge de connaissances à acquérir.

Parmi les connaissances utiles, venant s'ajouter aux connaissances théoriques, qui font le fonds de l'instruction de l'enfant, n'est-il pas bon de ranger les questions coloniales, questions qui conditionnent notre économie nationale, notre vie de tous les jours ? Les colonies, c'est le riz, le café, le cacao, l'arachide, la banane, le caoutchouc...

Signalons cette jolie propagande faite par la Semaine Coloniale de Paris. Elle éditée, sous l'inspiration de M. Armand Meglé, et grâce au concours des Grands Magasins des Galeries Lafayette, un petit *Atlas des Terres Françaises* destiné à faire connaître nos colonies aux enfants, tout en les amusant. Le concours consiste en effet à colorier chacune des cartes et des frises qui les entourent. Les cinquante cahiers les mieux dessinés et coloriés se verront attribuer des prix, ce qui ajoute encore de l'attrait au concours. Les cartes sont évidemment réduites à leur plus simple expression, mais l'attention des enfants est éveillée, et le but des organisateurs est atteint.

Un haut fonctionnaire de l'Université disait récemment : « Nous ne sommes pas tenus à faire de la propagande coloniale dans nos établissements d'enseignement. D'ailleurs, les élèves sont assez surmenés, et il conviendrait que les milieux coloniaux renoncent aux conférences avec projections dans ces établissements. »

Sans commentaire !

D'un autre côté, un instituteur proclame très haut que sa conscience hésite et cherche le devoir. Ces populations coloniales, noires, jaunes ou rouges, n'ont-elles pas le droit de disposer d'elles-mêmes ? Rassurons ce timoré. Cette notion du droit de disposer de soi-même — droit d'ailleurs très discutable en soi — exige une conscience très évoluée, des connaissances sociales, que nos bons noirs ignorent totalement. Ce sont là pour eux des problèmes auxquels ils ne comprennent goutte, et ils échangeaient volontiers, à l'instar d'Esau, leur droit au bulletin de vote contre un plat de manioc.

Non, ne raisonnons pas comme si nos protégés, par ailleurs fort libres dans leurs mœurs et leurs coutumes, avaient un cerveau façonné comme le nôtre par des centaines d'années de civilisation ; ne leur prétons pas nos pensées et nos desirs. Nous sommes nous ; ils sont eux.

Heureusement que la grande majorité des instituteurs comprend la question coloniale d'une façon plus juste, et ne demande qu'à initier leurs élèves aux richesses et aux ressources des colonies, réalités bien vivantes qui n'ont rien de l'abstrait, voire de l'obscur, de certaines règles de grammaire ou de certains raisonnements mathématiques.

Mais qui aidera ces instituteurs pleins de bonne volonté ?

C'est là qu'interviennent ces admirables comités de propagande coloniale qu'on trouve à Paris et en province ; et nous voulons prendre, comme exemple, l'un des plus actifs d'entre eux, le Comité de la Charente-Inférieure, que dirige avec tant d'autorité son président, M. Laconfrette, aidé de collaborateurs aussi dévoués que désintéressés ?

Le Comité organise pour les écoles primaires et secondaires des causeries instructives suivies de projections de films coloniaux. Heureusement secondé par les maîtres des écoles primaires, le Comité demande aux enfants ayant suivi ces réunions de faire des devoirs sur ce qu'ils ont entendu et vu. Toutes les copies — et elles sont nombreuses — sont examinées et classées chaque mois. Cette méthode a donné et donne toujours les résultats les plus encourageants.

Pour les élèves plus grands (classes de mathématiques de philosophie et de première des lycées et collèges, élèves des écoles normales d'instituteurs et d'institutrices, élèves des écoles primaires supérieures), le Comité organise un concours sur de grands sujets généraux coloniaux. Des prix en espèces et des livres récompensent les meilleures compositions.

Cette année, un concours colonial spécial fut réservé aux jeunes gens terminant leurs études dans les établissements secondaires. Le prix, consistant en un *Voyage gratuit en Afrique Occidentale française* fut attribué à M. Yves Rivaille, classe de mathématiques du lycée de La Rochelle.

Un concours entre élèves des écoles normales d'in-

stitutrices et écoles primaires supérieures de jeunes filles fut également institué sur ce sujet : « Si, un jour, vous deviez accompagner aux colonies votre famille, dans quelle colonie préféreriez-vous aller ? Pour quels motifs ? Comment comprendriez-vous votre rôle envers les indigènes ? »

Le premier prix a été remporté par M^{lle} Jeanne Vivien, élève maîtresse de l'École normale de la Rochelle.

Voici cette jolie page :

PARTIR aux colonies ! C'est un rêve qui me hante depuis bien des années ; mais nos colonies sont nombreuses, laquelle choisir ? Tahiti, ce « paradis terrestre » ? non, je n'ai nul besoin de repos. L'Algérie ou la Tunisie alors ? Mais ce ne sont plus que des « prolongements de la France » ; le devoir d'une institutrice y est sensiblement le même que dans la métropole ; aussi, pour quoi aller voir une œuvre à demi réalisée ? J'aimerais partir dans un pays nettement différent de la France, dans une de ces colonies dont le nom résume tout un vaste programme, comme le territoire du Tchad, ou le Congo, où tout reste à faire, où chacun peut librement mettre à profit ses qualités propres d'initiative, de courage, de persévérance. L'œuvre de l'institutrice est dans ces pays illimitée ; l'institutrice sert aussi bien de médecin, d'infirmière, de conseillère en toute occasion que de



Mlle JEANNE VIVIEN
(École Normale de La Rochelle) qui remporta le 1^{er} prix du concours colonial.

pédagogue. Je choisirais le Congo, ou la région du Tchad, parce que là, plus que partout ailleurs, on peut avoir le sentiment de la grandeur de l'œuvre à accomplir. Je sais que, là-bas, la vie pour une femme n'est pas facile, que le climat y est dangereux, la forêt perfide, la brûlure du soleil et la piqûre de la mouche Tsé-tsé meurtrières, mais à quoi bon partir si ce n'est pour aller vers l'inconnu, le mystère, le danger ; si ce n'est pour se dévouer, se donner toute entière à un noble idéal, à une grande et belle mission ? Et puis, il n'est pas désagréable ce sentiment de légitime fierté que j'aurais en quittant la France pour ce pays en me disant que je fais quelque chose de beau, de grand, en sacrifiant volontairement à ma tâche bien des joies réservées aux compagnes restées dans la métropole.

Je partirai comme institutrice et je tâcherai de remplir du mieux possible cette mission délicate et primordiale : former l'âme de quelques noirs.

Pour être bien sûre de faire œuvre utile, j'essaierai d'abord de me familiariser avec eux, de ne pas leur paraître une étrangère distante. Que faire pour cela ? Il faut apprendre leur langage ; à cette condition seulement je crois que je pourrai travailler, m'intéresser plus complètement à eux par la connaissance approfondie de leurs mœurs, de leur passé, de leurs intérêts. Je m'efforcerai de me faire aimer et respecter et à travers moi, toute la France que je représenterai ; je serai donc juste, loyale, près d'eux et serviable en toute occasion. L'œuvre de l'institutrice est des plus importantes au point de vue de la colonisation : c'est en effet à l'institutrice qu'incombe le soin de donner à l'enfant les principes qui seront plus tard des règles de conduite, c'est lui aussi qui éveille la conscience, l'intelligence, l'esprit critique endormis chez ces primitifs. Je serais bien fière de leur apprendre à parler la langue de mon pays qu'ils aimeraient comme je l'aime.

N'est-ce pas l'instituteur qui, amenant l'homme à agir suivant sa raison et non selon les rites, arrivera à la suppression de certaines coutumes criminelles et des guerres entre tribus ? Le noir est aussi fort imprévoyant : l'instituteur lui donnant, dès l'enfance, de bonnes habitudes ne le préservera-t-il pas plus tard des grandes famines qui fauchent tant de vies ? L'instituteur peut aussi, comme en France, donner des habitudes d'hygiène qui ne seront pas inutiles et qui éviteront bien des maladies à ces peuples ignorants ; apprenant à l'enfant l'égalité de tous les hommes, il amènera peut-être l'adoucissement du sort de la femme noire, cette esclave ; enfin il lui apprendra à raisonner et le mettra en mesure de l'avenir de défendre ses intérêts, trop souvent lésés par ceux qui l'exploitaient sans pitié. Je leur apprendrai aussi à aimer et à vénérer les noms de ceux qui sont venus à eux, bravant de multiples périls, désintéressés, n'ayant en vue que leur bien. Je leur ferai comprendre qu'en retour de tant de dévouement, d'abnégation, ils doivent nous aider, du mieux qu'ils peuvent, à mettre en valeur ces immenses richesses, en collaborant, en s'associant avec nous et en faisant des intérêts de la métropole les leurs propres.

Ainsi, ayant donné à la France des collaborateurs éclairés, et non plus de simples machines, j'aurai le sentiment d'une œuvre pleine et utile pour la France. Mon rôle vis-à-vis de ces indigènes serait, en plus de mon rôle d'éducatrice, de faire comprendre le plus nettement possible aux noirs leurs droits et leurs devoirs envers leur Métropole, de la leur faire admirer et respecter.

Jeanne VIVIEN,

École Normale d'Institutrices de la Rochelle.

SÉNÉGAL ET ARACHIDE

A l'Administrateur en chef Léon Geismar, qui, sous l'autorité du Gouverneur Général Breviè et du Gouverneur Beurnier, se dévoue au travail de l'arachide.

I. — DE LA CACAHOUE À L'ARACHIDE.

Il y a cinquante ans, une « dame de la société » n'eût pas permis qu'on fit chez elle la cuisine à « l'huile blanche ». L'arachide n'entrait dans la maison bourgeoise que sous forme de savon de Marseille. On l'achetait aussi dans les confiseries foraines sous le nom de caca-houette.

En ce temps-là, Pondichéry dans l'Inde était le grand marché des arachides. Cependant à Rufisque, au Sénégal, naissait déjà une production de 16 000 tonnes.

Elle a dépassé 500 000 tonnes en 1930, consommées entièrement en France, tant dans « le peuple » que dans « les classes dirigeantes », sans préjudice de 150 000 tonnes qui proviennent toujours de l'Inde. Elle est tombée de moitié l'an dernier. Elle est réorganisée cette année sur des bases très nouvelles.

Elle pose des problèmes complexes qui ont pour éléments non seulement des données agricoles, mais aussi des faits économiques et des courants d'opinion. Elle met en jeu le Sénégal et l'Inde, l'Afrique occidentale française et la Métropole, l'industrie des corps gras de Marseille, le commerce hauturier de Bordeaux et les filatures de Normandie, du Nord et des Vosges, les méthodes de colonisation, les réactions indigènes et les volontés parlementaires. Questions de géographie humaine et de politique réaliste où nous rencontrerons un trust international, une migration saisonnière de paysans soudanais et Gandhi. Et nous serons amenés, à propos de cette petite graine oléagineuse, à envisager l'unité impériale et à nous demander si la solidarité entre Métropole et Colonie existe.

De quoi a vécu l'A. O. F. jusqu'ici ? De l'arachide pour une bonne part. Par A. O. F., nous n'entendons pas les 14 millions d'indigènes qui y sont, mais l'armature qui les réunit et qui ossifie et articule leurs Afriques. C'est de l'arachide qu'est sortie une Afrique occidentale moderne.

La production du Sénégal alla croissant, sauf en 1904, année de marasme, jusqu'à atteindre 508 000 tonnes exportées après la récolte de 1930.

Ce développement tient à plusieurs causes. En premier, l'arachide était un « bon produit » ; introduite dans le pays en 1840 après des essais infructueux de coton et d'indigo, elle trouvait un climat et un sol d'élection, elle était surtout d'une culture indigène facile et d'un commerce profitable. La construction des chemins de fer étendit et la culture et le commerce. Un outil aratoire bien adapté au terrain et au paysan, l'hilaire (du nom de son inventeur M. Hilaire Maurel) fut vite populaire. Enfin les cours spéculatifs de la récente période de prospérité transformèrent le Sénégal en une monoculture d'exploitation qui assurait la moitié environ des exportations et des importations de l'A. O. F. Là, était la base sans cesse élargie de l'économie monétaire de la Fédération et des recettes douanières du Gouvernement général.

II. — SÉNÉGAL ET COROMANDEL.

On ne se souvenait plus de la guerre que pour admirer peut-être combien elle avait décuplé les forces productives du monde. Justement au Coromandel, à partir des années 1916 et 1917, l'exportation des arachides suivait une progression accentuée. Les cent millions d'habitants de cette contrée de l'Inde produisaient surtout pour l'Inde, mais il suffit qu'ils livrassent à l'Europe une part de moins en moins faible de leur récolte pour que les treize cent mille Sénégalais fussent dangereusement concurrencés. Et quand les Hindous exportèrent les 35 p. 100 de leurs arachides, ils dressèrent 1 500 000 tonnes contre les 450 000 à 500 000 tonnes du Sénégal.

Il ne s'agit pas seulement d'une supériorité de tonnage. Comparons rapidement les caractéristiques des deux productions : le Coromandel n'exporte qu'une partie ; le Sénégal exporte tout. Le Coromandel exporte en graines ; le Sénégal, en coques. Le paysan hindou use de la charrue ; le paysan sénégalais commence seulement son apprentissage. Le rendement est meilleur au Coromandel. Enfin le conditionnement et le commerce paraissent mieux organisés au Coromandel qu'au Sénégal.

La chute de la production sénégalaise en 1931 fit apparaître les vices de l'économie rurale du pays.

Les vieux principes paysans d'épargne familiale avaient été abandonnés, tout au moins en ce qui concernait l'arachide. Le cultivateur vendait toute sa récolte au boutiquier tentateur qui lui fournissait la semence l'année suivante : de là, une variété de remboursements malsains. Remboursement en nature à raison de deux ou même trois sacs pour un.

Remboursement en espèces par traites payables à la récolte, à « la traite ». Quand vint la chute des cours, la traite fut pleine de traites impayées. Et les maisons de commerce furent les premières à dénoncer le péril du système.

Le paysan emprunteur contractait envers la boutique prêteuse une quasi-obligation de vendre rapidement sa récolte là et non ailleurs. Il ne bénéficiait pas d'un marché libre, ni des hausses qui pouvaient se produire. Il était souvent victime de sous-traitants iusuriers. Endetté, entraîné par des besoins d'argent, il cultivait moins en ce sens qu'il ne cultivait que de l'arachide et qu'il négligeait les cultures vivrières.

A n'en croire que les statistiques, l'état du Sénégal était prospère. Mais ceux qui le voyaient au dedans — dans la vérité des mœurs — et qui regardaient au delà, dans la direction du Coromandel et des Bourses mondiales, savaient qu'il était à la merci d'une baisse de prix.

Il y eut la baisse. Georges Deherme se plaignait, en 1904, de l'agio qui réduisait à 4 ou 5 francs (francs-or) le prix de la barrique-quintal en brousse. Au début des dernières traites les paysans cédèrent leur récolte sur la base de 35 à 50 francs (francs papier) les cent kilos. La dernière récolte, ruinée par la sécheresse, ne rapporta au pays qu'une centaine de millions; elle fut bien « revalorisée » entre les mains du commerce ou de l'industrie-huilière à 300 millions environ par l'effet d'une hausse due au déficit de la production au Coromandel; mais le Sénégal ne profita en rien de cette différence.

La situation, au début de l'année, était grave. On la résume à grands traits; on découvrira par les soins qui furent pris qu'elle comportait de tragiques aléas et, avant tout, une crise de semences.

Cependant cette vieille colonie, mère de notre Afrique noire, demeurait bien placée et pour cultiver et pour exporter. La qualité de son arachide n'était pas en défaveur, malgré l'interchangeabilité des matières grasses. Il n'y avait pas de crise de débouchés, le marché métropolitain absorbant 650 000 tonnes, plus que la colonie ne produisait. Pas de problème domanial ni de conflit de main-d'œuvre entre Européens et indigènes. Pas de crise politique naissant d'un état social troublé.

D'autre part, la concurrence du Coromandel qui joue surtout sur Marseille, irait sans doute en s'atténuant. La baisse mondiale des matières premières détournerait les Hindous d'accroître leur production d'arachide. Les idées de Gandhi sont hostiles à l'exportation, et leur effet sur les masses a pour conséquence de réserver l'arachide du Coromandel aux besoins de l'Inde.

Enfin la Métropole finirait bien par s'apercevoir que le Sénégal, c'est l'arachide et que, si l'arachide, faute d'une protection douanière modérée, ne payait plus la vie indigène et le commerce colonial, une chose plus grande que le Sénégal serait en péril.

Non, le Sénégal n'était pas frappé à mort. Son produit de base restait bon; ses débouchés étaient toujours ouverts. Avant de solliciter, preuves en main, le concours de la Métropole il devait réorganiser sa production. Et on se mit au travail de l'année; année critique, travail réformateur.

III. — LE SALUT PAR LES COOPÉRATIVES DE SEMENCES.

La grande affaire, c'était la semence. Le Gouvernement y vit et en fit une nécessité de salut public.

Il fallait trouver de la semence et la procurer aux cultivateurs dans des conditions saines et telles qu'ils fussent excités à produire et qu'ils comprennent le grand effort de redressement où la colonie manifestait sa volonté de vivre.

On ne manœuvre bien qu'autour d'un point



Un champ d'arachides.

fixe, en appliquant une idée juste. Le point fixe, ce fut la *Société indigène de Prévoyance*; l'idée juste, ce fut l'idée de coopération.

Il existait des sociétés indigènes de prévoyance. Fondées en 1910 dans chaque cercle par le gouverneur général Ponty, elles groupaient tous les cultivateurs sous le contrôle actif de l'administrateur commandant le cercle. Alimentées par de faibles cotisations, elles réservaient en principe leurs ressources aux indigents qui en tiraient des prêts de vivres et des prêts de semences; elles servaient aussi à développer des méthodes nouvelles d'agriculture.

Elles se substituaient de plus en plus aux particuliers pour la récolte et l'achat des semences. Au début de l'année 1932, elles avaient ainsi rassemblé 17 500 tonnes de graines.

Quantité insuffisante qui ne représentait guère que 38 p. 100 du stock qui convenait à une année normale. Quantité qui eût été inopérante si on s'était fié aux routines habituelles et aux initiatives privées pour la doubler d'une autre masse de manœuvre sur un autre plan que celui de la coopération.

On ne voulait d'ailleurs plus de la routine dont on avait éprouvé les dangers. Et les initiatives privées manquaient. Le commerce, pressenti, refusa de prêter des semences aux Sociétés de Prévoyance avec remboursements en nature ou par effets payables à la récolte. Les Sociétés elles-mêmes protestèrent contre tout projet qui les eût rendues débiteuses des maisons de commerce aux dures conditions du passé.

Le Gouvernement général n'hésita pas. Avec l'approbation du commerce, il chargea les Sociétés de Prévoyance de toute la question des semences. Elles possédaient déjà 17 500 tonnes; il négocia pour elles, auprès des exportateurs, l'achat — et non le prêt — de 20 000 tonnes complémentaires.

Il en coûta 30 millions prélevés sur un budget pauvre. Tout se passera comme si les sociétés avaient à rembourser un emprunt de 30 millions. Elles s'acquitteront en vingt-cinq annuités en vendant aux enchères une partie des reprises en nature qu'elles opéreront sur leurs adhérents.

Ainsi donc, plus de remboursements totaux, dans le déséquilibre des prix de traite, et dans une anarchie de procédés. Un emprunt initial de 30 millions qui liquide le passé. Une économie saine qui comprend, d'une part, des annuités modérées, d'autre part, des reprises en nature exercées à l'intérieur des sociétés, dans l'intérêt des bénéficiaires. Enfin, nouveauté capitale, le maintien chaque année, par les sociétés, d'une masse de 38 500 tonnes de semences.

La réforme est radicale. Elle est, croyons-nous, sans exemple dans l'histoire des colonies. Elle est grosse de conséquences heureuses. Les sociétés indigènes de prévoyance sont érigées en coopératives organisatrices des semences de tout un pays, de toute une monoculture d'exploitation indigène. Elles ajusteront la production aux besoins, mieux que n'importe quel autre organisme.

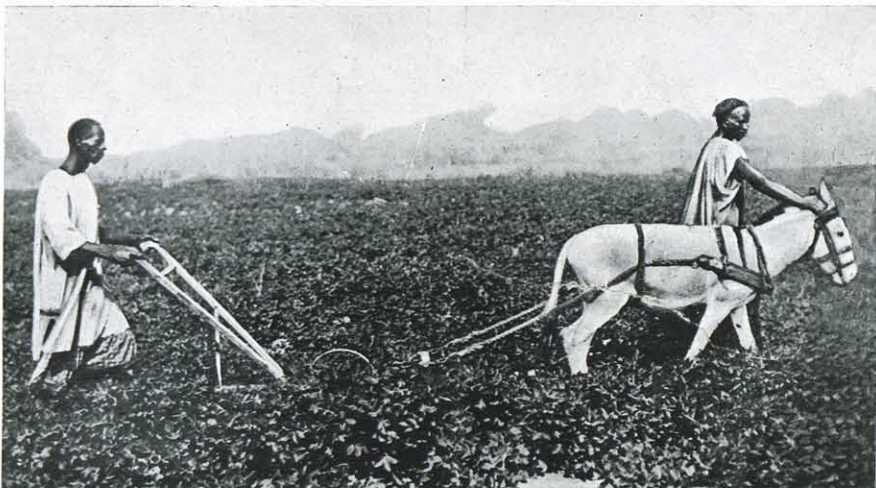
Est-il intéressant d'entrer à ce sujet dans des discussions d'école sur l'économie libérale, et l'économie dirigée, l'économie organisée, l'économie collective? On disait tout à l'heure que le Gouvernement avait appliqué une idée juste, l'idée de coopération. Par idée juste, on entend une idée qui correspond bien aux réalités du pays et de l'époque. En plaçant vigoureusement la monoculture d'arachide sur le terrain coopératif, le Gouvernement n'a pas suivi une théorie; il n'a pas non plus cédé à l'apparente facilité d'une politique de consignes brutales qui eût transformé les chefs indigènes en « chiens de quartier » de la production et les champs en corvées de caserne. On ne cessera pas de dénoncer le péril et l'imbécillité de cette fausse attitude coloniale où l'on perçoit à la fois un ronronnement de chat de bureau sur les hauteurs du travail et d'hypocrites conseils de contrainte à l'égard des « collectivités indigènes ». Ce n'est pas cela la colonie, ce n'est pas cela l'A. O. F.

IV. — LE MONDE DES TRAVAILLEURS INDIGÈNES.

Cette année, au Sénégal, ce fut vraiment un renouveau. En 45 journées de dure besogne, une trentaine d'agents européens, assistés chacun de deux ou trois agents indigènes, pesèrent en moyenne 35 tonnes du matin au soir et distribuèrent des millions de kilos à des milliers de paysans. Ces assemblées de piocheurs de terre, leurs caravanes de bourricots et de chameaux, emplissaient les escaliers où se faisait la répartition des semences. Répartition fixée par les commandants de cercle et basée sur les renseignements des commerçants, les statistiques des gares et la capacité de culture des villages.

Regardons à la lumière de la réforme ce monde indigène de l'arachide. Il est curieux et sympathique. Et c'est parce qu'on l'ignore qu'on traite généralement avec légèreté doctrinaire le problème de l'arachide.

Les paysans Ouolofs ont eu devant la réforme des réactions enthousiastes. Ces anciens nomades et guerriers, pour qui l'agriculture est surtout une opération commerciale, ont une psychologie de joueurs. Ils jouent, chaque année, sur l'année. Cette fois-ci ils joueront un jeu discipliné. Ils ont d'ordinaire grand besoin des Navétanes dont il sera parlé tout à l'heure. Vis-à-vis de ces ouvriers agricoles, ils se comportaient en prêteurs de semences et en petits patrons nourriciers. Cette année, ils travailleront davantage par eux-mêmes. De nombreux citadins, employés de commerce et ouvriers d'art, chassés de la ville par la crise, sont revenus aux champs. Les Ouolofs enfin ont une grande qualité. Ils apprécient dans les machines un meilleur



Les Ouolofs apprécient les machines, charrue, semoir, qui sont devenus populaires. Ils en apprécient le meilleur rendement.



Récolte de l'arachide.

rendement (200 kilos de plus à l'hectare), et une peine moindre. Ils en tirent honneur et commodité, comme du casque et des lunettes européens qui leur sont chers. Leur engouement fait que la charrue devient populaire et que la culture mécanique, commencée en 1929 sur 80 hectares, s'étend en 1932 sur 3 600.

Les Sérères sont de véritables paysans, économes, méfiants, traditionnels, impassibles devant la tentation des boutiques. Ils ont la religion du mil qui est l'essentiel de leur vie. Leur seul luxe est le vin de rônier. L'arachide est besogne de femmes et d'enfants qui ne sert qu'à fournir l'argent de l'impôt et l'argent de poche. Leurs outils agricoles sont lourds et exigent un plus gros effort que ceux des Ouolofs. Leur esprit est moins prompt à saisir les idées nouvelles et à s'en parer comme d'un progrès orgueilleux. On a dit qu'en dehors des 38 500 tonnes des Sociétés de Prévoyance, 8000 tonnes environ étaient dissimulées par petits paquets dans les cases. C'est surtout chez les Sérères qu'on trouverait ces cachettes. Les femmes assuraient qu'elles n'utiliseraient pas les semences distribuées par la Société. En réalité, les gens voués à la culture du mil craignaient de n'avoir pas les bras des Navétanes pour l'arachide, et ils acceptèrent la réforme quand les Navétanes commencèrent à affluer.

On sait que la migration saisonnière des Navétanes est un des faits les plus importants de l'économie ouest-africaine. Il y a trois catégories dans cette pittoresque espèce qui s'apparente à nos gars de batterie. L'homme du Cayor, nomade traqué par la sécheresse, va rejoindre des Ouolofs déjà émigrés vers le Sud. Le Guinéen ne dépasse guère le Saloum. Enfin le Navétane type, le Soudanais, travailleur d'élite.

L'an dernier, il avait été déçu et découragé. Les cours du début de la traite n'avaient pas permis aux Sénégalais de bien rémunérer son travail. De retour au Soudan, notre homme apprend que là les

cours étaient hauts. C'est qu'entre temps le déficit de la production apparaissait au Coromandel comme au Sénégal et relevait les prix. Le Navétane n'y comprit qu'une chose : qu'il valait mieux cultiver l'arachide au Soudan qu'au Sénégal.

Le Gouvernement s'est ingénié à favoriser la descente des Navétanes cette année. Autour de l'idée juste de coopération, un plan de propagande fut exécuté auquel la colonie du Soudan participa sans esprit jaloux. Les Chambres de commerce avancèrent 300 000 francs pour les frais de la migration. Le chemin de fer pratiqua des tarifs réduits — deux sous le kilomètre — et plus avantageux encore quand les Navétanes voyageaient de gare en gare par groupes de 50. Tout s'enchaîne et le travail par équipes est corollaire des semences coopératives. On compte qu'il y a 22 000 Navétanes dont 7 500 venus par le Thiès-Kayes, et on espère qu'ils seront 50 000 dans un prochain avenir.

Ils travaillent avec une rapidité extraordinaire. Ils « buttent » l'arachide avec leur « daba » dont le fer est une pelle de terrassier qu'ils ont souvent dérobée aux chantiers de chemin de fer. Sous la conduite d'un ancien qui les guide vers la terre promise, ils marchent des semaines, portant un poulet au bout d'une perche, dormant sur la route autour d'un feu. Les jeunes veulent voir la mer ! C'est aussi que les prix payés sur la côte sont plus forts que dans l'intérieur. La colonie du Sénégal essaie de les fixer en famille dans les régions maritimes, sur des terres qui leur seraient données. Mais ce n'est pas facile. Le Soudan ne tient pas à les perdre et ils aiment leur lointain village. S'ils l'ont quitté, c'est pour y revenir avec quelque gain. Souvent les jeunes ne peuvent s'y marier qu'après une première descente au Sénégal.

Ils déploient dans leurs relations avec les cultivateurs sénégalais autant de ruses que ceux-ci en mettent. Ils doivent quatre matinées limitées par « la soupe » fournie par le cultivateur qui en retarderait l'heure pour allonger le travail, si en revanche les Navétanes ne réservaient leurs forces pour l'après-midi où ils cultivent pour eux.

Souhaitons qu'à la fin de cette année, ils remontent au Soudan avec « le casque » et « la malle » qui symbolisent une heureuse campagne.

V. — COOPÉRATION A LA COLONIE, MAIS A QUOI BON SANS COOPÉRATION IMPÉRIALE ?

Dans la production de l'arachide, il y a bien d'autres problèmes locaux. Il y a le mil. C'est en assurant sa propre subsistance par le mil et par le manioc — inattaquable aux sauterelles — que le Sénégal pourra comprimer le prix de revient de l'arachide. On songe aussi à soutenir la monoculture d'arachide par une hydraulique vivrière et pastorale : l'aménagement d'une zone irriguée pour le riz, la création de puits pour les troupeaux et pour de nouveaux villages dans les terres neuves le long du chemin de fer Louga-Linguère récemment construit.

Ce qui est remarquable dans tout cet ensemble d'efforts, c'est leur cohésion. L'école s'en mêle. On parlera un jour de ces écoles populaires et réalistes où le Gouverneur général Brévié veut faire l'éducation rurale des masses. A Podor, à Diourbel, à Kaolack, dans tous les centres, l'école crée non seulement une section agricole, mais un esprit terrien. Il le faut, car demain ce sera aux chefs de canton à répartir par villages les semences des sociétés de prévoyance.

Et c'est dans un esprit de solidarité terrienne que les commandants de cercle, les Chambres de commerce et le monde indigène de l'arachide s'évertuent à sauver « la production ». Une vingtaine de



Pesée de l'arachide.

fonctionnaires du cadre agricole parcourent les campagnes.

Le Gouverneur général dans les premiers jours d'août, au cours d'une tournée accomplie sans réceptions ni tam-tam, a tenu à visiter lui aussi les cultures.

Pleuvra-t-il ? L'an dernier, 18 millimètres d'eau, au lieu de la moyenne de 250. On pense que cette calamité ne reviendra pas et, d'après les renseignements reçus en juillet, les premières pluies étaient normales.

D'autre part, le Gouvernement a pris toutes les précautions pour interdire le gaspillage et le détournement des semences prêtées : arrêt de la traite, défense de vendre et de transporter l'huile qui serait fabriquée dans les villages à la manière indigène. Mais, quel que soit le succès matériel de l'année, il est évident que le Sénégal vient de déployer une volonté intelligente. La crise est sur lui. Elle n'est pas en lui.

Le Gouvernement, qui est intervenu si vigoureusement avec les Sociétés de prévoyance dans la production vitale du pays, ne sera-t-il pas tenté de discipliner avec leur concours les opérations commerciales sur la récolte ? Il fixe déjà des centres de traite, à l'approbation générale et tout en ressuscitant les vieux moyens de transport indigène — chameaux et bourricots —, il ne se désintéresse pas du progrès technique. Il cherche à améliorer le secteur indigène de la production, en même temps qu'il incite le secteur européen à s'améliorer lui-même.

Là se pose la question des prix de traite et du trust international des matières grasses.

Il faut faire confiance pour le résoudre à la coopération du Gouvernement et de ce monde européen de l'arachide qui comprend des usiniers de France — huileries et filatures — et des colons de race, vieux pionniers du commerce de la « pistache » au Sénégal.

Mais on ne croit pas que la question d'un juste prix, rémunérateur pour le commerce et l'industrie et excitant pour l'indigène, puisse être réglée autrement qu'à l'abri d'une protection douanière modérée. L'arachide est un produit aussi important que le blé et que le vin qui ont leur statut. Il ne s'agit pas d'opposer le consommateur métropolitain au producteur colonial. Tous deux sont solidaires, et ce n'est pas la moindre illustration de cette histoire de matières premières que d'évoquer la solidarité impériale.

Le monde indigène des producteurs d'arachide est encore une masse d'illettrés et le monde métropolitain des consommateurs, un public d'ignorants. Et cependant nous sommes avec l'arachide, au centre d'un grand drame où se jouent, non seulement la prospérité du Sénégal, colonie-mère, mais l'avenir de la plus grande France.

« Crème de Rufisque ! » proclament des affiches sur nos murs. Ce n'est pas pour moi une simple réclame. Une colonie française veut vivre. Elle a — elle vient de le prouver — le sens de la réalité, le sens de l'effort. Sera-t-elle seule et sacrifiée ?

Et je me souviens de cette parole de M. Diagne : « Notre civilisation sera faite de la vôtre, ou la vôtre tremblera. »

Mais non, espérons. Là-bas, le « redressement » du Sénégal complète, en la précisant, cette souple et stoïque politique coloniale, qui, depuis deux ans, garde la paix française dans une Afrique occidentale sous la crise.

Robert DELAVIGNETTE.



Chargement mécanique des arachides. Vue d'ensemble des appareils.

EN MARGE DU SALON DE L'AUTOMOBILE LES CONQUÉRANTS PACIFIQUES DU SAHARA

Des autos-chenilles Citroën et des six-roues jumelées Renault à la première caravane moderne des « marchands » d'Alger.

En février dernier, par les soins de la Chambre de commerce d'Alger, avec son concours financier, ainsi que celui du Gouverneur général, M. Jules Carde, partait la première caravane moderne des « Marchands » d'Alger, transportant sur camions, par les pistes du désert, des échantillons de leurs marchandises aux populations de la Boucle du Niger. Cette caravane marque une nouvelle et importante étape dans la conquête pacifique du Sahara et ouvre les plus heureuses perspectives pour les relations économiques entre l'Algérie et nos possessions de l'Afrique Noire. M. Morard, l'éminent président de la Chambre de commerce d'Alger, a déclaré, à propos de ce voyage, lorsque, devant les membres de la Chambre réunis, il salua la mission à son retour des rives du grand fleuve africain : « La Chambre de Commerce a pris une initiative qui portera ses fruits. Un jour viendra où l'assemblée consulaire aura quelque raison de s'enorgueillir de son action première sur les bords du Niger. »

Retenons ces paroles, car elles signifient que le Sahara, désormais vaincu par l'auto, est devenu le trait d'union entre la Méditerranée et le Niger, et Alger, la porte de l'Afrique noire française.

Quel chemin parcouru depuis dix ans dans cette conquête du désert !

Certes, on ne saurait trop louer le courage, le sang-froid, la science, l'abnégation des hardis explorateurs qui, parfois au péril de leur vie (1), toujours au prix de nombreuses difficultés, ont fait de l'immense terre du silence une magnifique voie touristique et commerciale. Des noms viennent naturellement sous la plume : Haardt, Audouin-Dubreuil, Gradis, les frères Estienne, Proust, le prince Sixte de Bourbon, Loiseau et combien d'autres encore. Ils furent à la peine ; ils sont aujourd'hui à l'honneur, et leurs noms sont intimement liés à l'histoire même du Sahara.

Mais, en même temps qu'eux, saluons également et au même titre ceux sans le concours desquels leurs raids n'auraient pu avoir lieu. Je veux parler, vous l'avez deviné, des constructeurs. Leur part, pour apparaître, ça et là, plus effacée, n'en est pas moins grande dans ces performances dont les résultats s'avèrent et s'avèrent si heureux pour la cause française en Afrique.

Ces voitures, qu'ils lancèrent à l'assaut des sables, c'est leur cerveau qui les conçut dans le silence du cabinet de travail ; elles furent construites d'après leurs plans et mises en service sur les pistes millénaires après maints essais effectués sous leur étroite surveillance.

A vrai dire, faire l'histoire de l'automobilisme au Sahara durant cette dernière décennie, c'est mettre en relief la science technique de nos grands constructeurs, montrer leur ténacité, et leur foi dans l'avenir, en même temps que la noble émulation qui les anima dans cette course d'un nouveau genre à travers les immensités désertiques en vue de rapprocher l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale françaises de la Mère-Patrie.

Cette histoire, dont le premier chapitre se déroule à Paris, d'abord devant une table d'épure, puis dans l'usine en pleine fièvre de travail, pour se poursuivre à Alger dans les succursales des puissantes firmes, continue ensuite nuit et jour, loin des applaudissements de la foule, dans la mer saharienne aux vagues immobiles, mais non sans danger, et se termine enfin sur les rives du grand fleuve noir. — Cette histoire, dis-je, est aussi passionnante qu'un roman d'aventures. Elle dépasse le cadre d'un article, car un livre entier ne suffirait pas pour en conter toutes les péripéties. Aussi bien, n'est-ce pas là notre intention, mais de montrer seulement, grâce aux efforts incessants de nos constructeurs, les progrès réalisés d'année en année, qui permettent aujourd'hui à n'importe qui de traverser le Sahara, y compris le fameux Tanezrouft, le pays de la soif, sur n'importe quelle voiture de série courante.

La première en date de ces traversées, celle dont la renommée fit le tour du monde, fut, on s'en souvient, celle des autos-chenilles Citroën, effectuée au cours de l'hiver 1922-1923, sous la conduite de MM. Haardt et Audouin-Dubreuil, et au cours de laquelle les trois voitures, parties de Ouargla en décembre 1922, atteignirent sans encombre Tombouctou après avoir parcouru 3 000 kilomètres en 21 jours. M. Citroën venait de faire la preuve que le Sahara pouvait être franchi en auto d'un bout à l'autre sans encombre.

L'année suivante, nouvelle mission Citroën. Les trois auto-chenilles de ce second raid, sous la conduite de M. Audouin-Dubreuil, partent de Colomb-Bechar pour pousser jusqu'au Niger une reconnaissance par la vallée de la Saoura. Tout va bien. Mais voici que, quelques heures avant d'arriver à Adrar, l'explorateur se trouve dépassé par un groupe de trois autos à six roues Renault, qui, sous la conduite de M. Gradis, administrateur de



D'Alger à Gao, dans les dunes sahariennes sur la mer de sable du Sahara, une auto grimpant le long d'une dune.

la maison Renault, et des deux frères Estienne, se rendent à Bourem. Bourem est également le point terminus du voyage de M. Audouin-Dubreuil. Celui-ci, sportif de race, se sent piqué au jeu. Il force les étapes, laisse derrière lui ses concurrents, au sud de Tessalit, et arrive à Bourem, bon premier ! C'était la première course d'autos au Sahara. M. Citroën tira de cette épreuve les conclusions qu'il convenait : « Il y a un an, environ, le Sahara, dit-il, était considéré comme infranchissable en auto, malgré des essais effectués auparavant pendant une dizaine d'années. Grâce à la première traversée des auto-chenilles grâce au nouveau raid de M. Audouin-Dubreuil, grâce à celui de M. Gradis et des frères Estienne, accompli sur autos Renault, le Sahara se trouve désormais ouvert à tous les véhicules de tous les systèmes et de toutes les marques. »

Les six-roues jumelées Renault marquaient une nouvelle étape dans la conquête du Sahara. On connaît l'histoire de ces voitures. Rappelons-la brièvement. Construites sur les plans mêmes de M. Louis Renault, elles furent, après un essai en France sur la neige, transportées en Algérie. Là, elles s'entraînèrent sur le sable en accomplissant le voyage Touggourt-El-Oued, Touggourt-Ouargla, Touggourt-Ghardaïa-Guerrara (cette dernière ville faisant également partie de la Heptapole Mozabite). Puis, elles rallièrent Colomb-Bechar, d'où elles partirent pour leur fameux voyage sur Bourem, où elles arrivèrent après avoir parcouru 2 000 kilomètres en 117 heures.

A partir de ce moment, les raids vont se succéder les uns aux autres, en même temps que, sous l'énergique impulsion de la direction des Territoires du Sud, nos officiers sahariens, ces splendides cantonniers du désert, activent la mise en état des anciennes pistes et en créent de nouvelles, de manière à en permettre peu à peu le parcours aux autos de modèle courant, de toutes les espèces et de tous les modèles. Ainsi s'accomplit la prophétie de M. Citroën sous le triple effort conjugué des Territoires du Sud, des constructeurs et des hardis pionniers.

C'est, fin 1926 les raids des six-roues Berliet (dont quatre motrices) qui accomplissent le trajet de Constantine à Bourem, en vingt jours, sous la conduite du commandant Lemaître.

Le 29 janvier 1929, le lieutenant Loiseau, en mission, quitte, sur une Bugatti de série 10 CV, Oran et traverse le Sahara par Oudjda, Colomb-Bechar et Reggan, atteint Gao et revient par la même voie sur Alger, non sans avoir au préalable poussé une sérieuse pointe dans la boucle du Niger. A son départ de Paris, le jeune officier avait reçu pour consigne du ministre de la Guerre d'étudier sur place les possibilités de liaison en Afrique avec des voitures rapides. Il s'acquitta à la lettre de sa mission, puisqu'il parcourut, voyageant même de nuit, plus de dix mille kilomètres, exactement en trois semaines.

Entre temps, la Compagnie Générale Transatlantique créait ses Circuits sahariens qui connaissent un si gros et si légitime succès auprès des touristes des deux mondes.

C'est également, en cette même année 1929, la fameuse mission scientifique Alger-Tchad, du prince Sixte de Bourbon, sur trois camionnettes Delahaye.

Le 31 janvier 1930, départ d'Alger d'une nouvelle mission saharienne, la mission Proust-Peugeot. Le député d'Indre-et-Loire, à la tête d'une petite caravane, comprenant quatre autos Peugeot, se propose, non seulement de traverser le Sahara, mais encore d'atteindre Dakar en passant par Gao, Niamey, Ouagadougou et Bamako et ensuite de rentrer à Alger par le même chemin.

M. Proust est chargé d'une double mission du ministre de l'Air et du ministre des Colonies ; il doit, d'une part, rechercher sur place les emplace-

ments les plus propices d'atterrissage et les points d'eau nécessaires à la création d'une voie aérienne et, d'autre part, étudier la création d'une ligne de transports automobiles reliant l'Afrique du Nord à notre Afrique noire. Il va à Dakar et en revient sur ces mêmes voitures, après avoir parcouru 15 000 kilomètres et accompli heureusement les deux missions dont il était chargé.

Cependant, l'automobilisme saharien, grâce à l'excellence des pistes, est de plus en plus au service aussi bien du tourisme et des missions scientifiques (comme celle du Hoggar, créée par le gouverneur général Pierre Bordes et à laquelle participèrent plusieurs professeurs de l'Université d'Alger) que du sport tout court — courses de vitesse et d'endurance.

La plus célèbre de ces courses est sans contredit le Rallye saharien de 1930, organisé par les Territoires du Sud, en étroite collaboration avec l'Aéroclub de la province d'Alger, auquel prirent part les principales marques françaises : Citroën, Renault, Talbot, Cottin-Desgouttes (qui remporta la victoire) et Bugatti. Cette course, qui groupait 44 autos, montées par une centaine de personnes dont plusieurs dames, et qui dura tout un mois, au cours duquel on n'eut pas à déplorer le moindre accident de personne ni de voiture, démontra une fois de plus, et d'une façon péremptoire, que l'on pouvait aller de la Méditerranée au Niger par ses propres moyens.

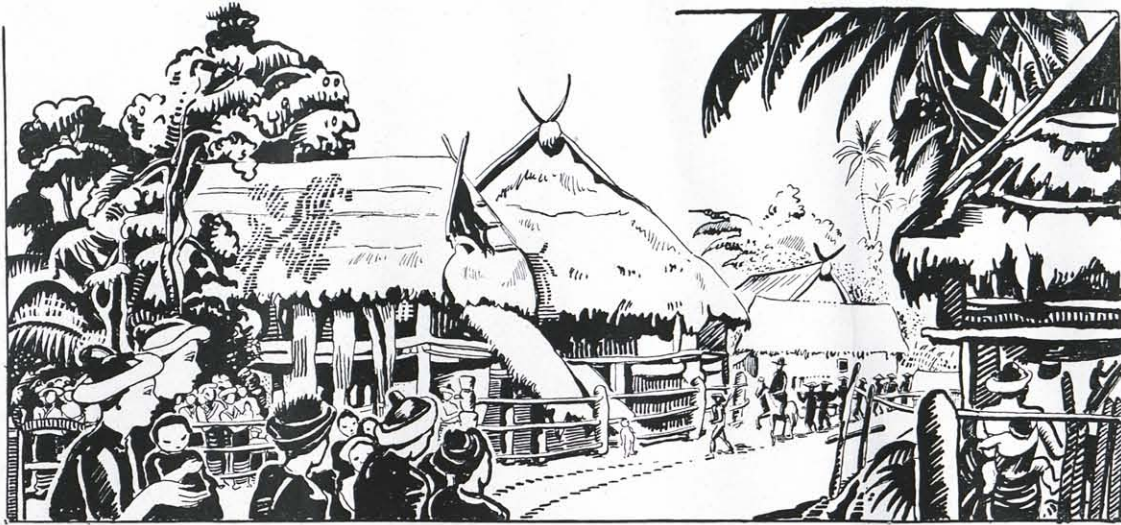
Signalons également trois missions scientifiques : celles de M. Gerville-Réache, du *Matin*, qui, en compagnie de M. Estienne, sur une voiture Renault, explore pour la première fois la ligne directe Reggan-Taoudénit ; celle organisée par M. Clérissé, de l'*Intransigeant*, en direction du Tchad et de l'Ouadaï sur camionnettes Ford ; et enfin la seconde mission africaine du prince Sixte de Bourbon, la dernière en date, mais peut-être la plus importante (sur des camionnettes Delahaye) dont le *Monde Colonial Illustré* a parlé.

Pour que la conquête du Sahara fût complète, il restait cependant un objectif à réaliser : le transport des marchandises, à un prix rémunérateur, d'une rive à l'autre du désert. Une fois encore, les Territoires du Sud, suivant d'ailleurs, en cela, le désir exprimé au cours de la dernière Conférence Nord-Africaine de Tunis, qui avait placé au premier plan de son programme la liaison économique et rapide de l'Afrique du Nord avec l'Afrique noire, firent appel à nos constructeurs. Et ainsi fut organisé le concours des poids lourds à moteur à huile lourde. Le 21 février dernier, huit camions ou camionnettes, portant les marques de nos principales firmes : Berliet, Saurer, Renault, et Laffly dont on se rappelle le succès remporté lors du raid magnifique qui s'est déroulé sans accident ni retard et qui a justifié le sobriquet de « Cargos du désert », quittaient Alger se rendant à Gao, par Boghari, Laghouat, El-Golea, Timimoun, Adrar et Reggan, pour un mois plus tard, revenir à leur point de départ par la même piste. Ce fut sur ces camions qu'on chargea les produits de la première caravane moderne des « Marchands » d'Alger, dont il est parlé plus haut. D'une épreuve on en faisait deux.

N'oublions pas, en terminant, un auxiliaire modeste, mais extrêmement précieux, mais indispensable : les pneus. Ils se montrèrent, eux aussi, à la hauteur de leur tâche. La plupart, pour ne pas dire tous, étaient des pneus Michelin et Dunlop. Ils se firent un point d'honneur de ne jamais laisser en panne, par suite d'usure ou de crevaisons, les voitures, robustes ou légères, qui avaient mis leur confiance en eux. Et par là, ils disaient leur solidarité, mais aussi le bon état des pistes sahariennes, sur lesquelles ils roulaient presque aussi aisément que sur les meilleures routes de France et d'Algérie.

Michel RAINEAU.

(1) Le lieutenant Estienne, comme on sait, fut tué au cours d'une de ses traversées sahariennes.



Chargée de mission par le Gouvernement général de l'Indochine, M^{me} Alix Aymé, a vécu deux ans au Laos en 1930 et 1931 ; elle y a, entre autres travaux, exécuté une décoration murale à la salle de réception du palais de S. M. Sisavang-Vong, Roi de Luang-Prabang.

Au cours de ses longues randonnées dans ce pays si peu connu, au moins des peintres, elle a réuni l'intéressante documentation qui a figuré à l'Exposition Coloniale dans les pavillons du Laos, où nous avons pu voir une quarantaine de ses toiles.

M^{me} Alix Aymé ne s'est pas contentée d'aller à ce qui est accessible par automobile ou par pirogue ; elle a voulu fixer de son crayon ou de son pinceau ce qui ne s'obtient qu'au cours de durs voyages effectués à cheval, souvent même à pied,

UNE ÉTAPE EN PAYS LU HAUT LAOS

Texte et illustrations
d'Alix Aymé.

Poursuivant sa route à cheval, elle a pendant huit jours suivi le dur sentier de montagne qui conduit de Houei Sai à Muong Sing, petit centre administratif du pays de Lu. C'est une partie des impressions de son voyage Houei Sai-Muong Sing, que M^{me} Alix Aymé a bien voulu donner au Monde Colonial Illustré en les rehaussant de quelques croquis pris sur le vif.

par des sentiers, fort peu battus, si ce n'est des indigènes et de quelques Européens fonctionnaires ou officiers. Après avoir parcouru le Bas et le Moyen-Laos, M^{me} Alix Aymé a tenu à connaître le Haut-Laos ; partie de Luang-Prabang, elle a remonté le Mékong en pirogue jusqu'à Houei Sai, chef-lieu de la province du Haut-Mékong, situé sur le fleuve à plus de 2 000 kilomètres de la mer.

DANS la plaine étroite, au sortir de la forêt, il y a une rivière claire. Elle est remplie de ciel, avec des cailloux si blancs et si purs qu'elle en prend un air d'innocence. Ce n'est plus le torrent sournois que l'on rencontre à flanc de montagne, ni l'eau de métal sombre qui dort sous le mucus et les liliacs. Comme elle s'est faite chantante et douce à l'approche du village ! Elle s'élargit, s'arrondit en anse, simule un air de lac tranquille avant de franchir le léger barrage où elle redevient clapotante. Sur ce lac, vingt canards blancs jouent à cache-cache avec vingt reflets de canards aussi blancs, munis de becs aussi jaunes. Après le barrage, l'eau est toute scintillante, et le fond a aussi la couleur d'une peau de mangue bien mûre.

Les bords sont de sable ; mais tout près commencent le jeune vert attendrissant des rizières et les jardins de pavots entourés de mille haies de bambou. Derrière une ondulation, des toits en silhouettes : ce sont les maisons Lu, c'est Tafa.

Un soir, plus doré encore que les autres soirs, j'arrivai près de la rivière après une longue étape à travers la forêt d'ombre et de maléfices.

Les génies, les Phy protecteurs ou malfaisants, ont leurs demeures dans la forêt, le lit des rivières, les rochers de forme escarpée. Ils habitent les cimetières. M, le tigre leur donne asile. Il ne faut pas réveiller le phy qui dort ! Il ne faut pas non plus risquer de le rencontrer quand l'ombre devient plus dense au cœur de la forêt. C'est pourquoi mes coolies-porteurs se hâtent, oubliant de tirer sur la pipe à eau, et les ma-fou chinois prennent leur voix la plus rauque pour menacer les malheureux chevaux de bât qui se laissent accrocher au passage par d'astucieuses ronces. Mon cheval lui-même oublie son inapaisable faim et trotte presque allègrement. Par deux fois, nous avons entendu le cop-cop du seigneur tigre. Quel faiseur que ce brigand aux yeux retroussés qu'un bipède coiffé d'un chapeau et chaussé de hautes bottes suffit à effaroucher ! Les cochons et les poulets sont les adversaires qu'il juge dignes de lui. Nous l'avons bien vu la nuit dernière, lorsqu'il est venu enlever jusque sous nos yeux un porc gras à lard que les habitants de Bou-ve s'approprièrent à égorgement.

J'ai quitté depuis quelques jours le Mékong et ses eaux boueuses. Finies les longues journées où je voyageais sans fatigue et où, quelque peu assoupie par le balancement de la pirogue, il fallait un passage de rapide pour me sortir de ma torpeur. A vrai dire, je commençais à m'habituer à ces rapides toujours franchis dans un jaillissement d'eau parmi les hurlements des piroguiers, mais

je ne vais pas jusqu'à regretter le petit pincement au cœur qui commençait à l'entrée du rapide pour ne finir qu'en eau calme. Je suis maintenant sur la terre ferme, et mon cheval n'a pas trop mauvais esprit. Je me suis souvenue fort à propos d'avoir entendu dire par des cavaliers qu'il fallait, aux montées, pencher le corps en avant pour « dégager les postérieurs » (ceux du cheval, naturellement) et faire le contraire aux descentes. Mon cheval liliputien (1 m, 20 au garrot) paraît sensible à mes bons procédés.

Depuis que je circule à travers la forêt, j'ai pris goût à ma solitude et me sens l'âme d'un découvreur de terres nouvelles. La littérature coloniale et les poètes viennent à mon secours ; je murmure pour moi seule — hardi pionnier — vol de

gerfauts — cipango et pense très sérieusement que je verrai ce soir « des étoiles nouvelles ».

Voici qu'il est cinq heures. Là-bas, au-dessous du barrage, dans ce détour soudain où l'eau s'épand en nappe irisée, une bande de femmes et d'enfants nus s'ébroue, plonge, emplit d'eau les longs bambous creux qui seront tout à l'heure portés à l'épaule, jusqu'aux cases. A mon passage, tout ce monde, dressé hors de l'eau, s'immobilise, ouvre la bouche et regarde passer en silence cet être bizarre et botté, qui n'est point vêtu d'un sin (1) rayé et d'un turban rose.

Mais le soleil éclaire les longues, longues maisons perchées sur des échasses ; le chaume de leurs toits, tout emmêlé, tout embrouillé, retombe sur leurs yeux, fenêtres étroites percées dans la cloison de bambou. Des piquets courent tout au long d'elles, indiquent une rue, deux rues, ferment le village. Des enfants au ventre rond n'aperçoivent ; la stupeur se peint sur leurs visages. L'alarme est donnée. Le village entier est sur ses gardes. Attention, i-moi, attention, petit enfant ! Rentre vite, l'étrangère va te jeter un mauvais sort !

L'étrangère tire un album et se met à crayonner. Les mères caquettent et rentrent leurs enfants sous leurs ailes. Pourquoi ne pas essayer de les apprivoiser ? Je grimpe résolument la large échelle de bois qui mène à une véranda et m'assieds au milieu des femmes qui bientôt répondent à mes sourires par des sourires. On m'apporte un tabouret rond d'une hauteur de 10 centimètres et je m'accroupis. J'accepte même la chique de bétel, malgré l'horreur qu'elle m'inspire.

La conversation est difficile entre nous ! Mais jamais figures n'expriment de part et d'autre autant d'amabilité. On feuillette mon album avec beaucoup d'intérêt. On désire me faire des cadeaux, on m'apporte un œuf, un poisson que je ne sais où mettre. On m'invite à entrer dans la case.

La case Lu n'a qu'une seule pièce, mais, sur l'un des grands côtés, court une sorte de galerie séparée de la salle commune par un latis de bambou. C'est là le dortoir de la famille. Dans la pièce commune, deux ou trois sièges bas derotin, des nattes, des petits paniers tressés pour le riz, l'inévitable pipe à opium avec sa lampe ; parfois quelque tasse chinoise de porcelaine bleue. Sur des foyers dont la fumée noircit toute la pièce déjà peu éclairée, sèchent la viande et le poisson. Et voilà ! j'ai tout vu. Nous ressortons en masse, car tout le village s'attache à nos pas.

Voici les jolies filles enturbannées, vêtues de la jupe à raies horizontales de couleurs vives, bien serrées sur les hanches. Leur petit boléro bridant les seins est d'origine chinoise. Il est de cotonnade blanche ou bleue les jours ordinaires ; mais, les jours de fête, il s'enjolive de mille soutaches compliquées. Un grand turban rose ou blanc les coiffe comme d'une brioche et laisse échapper en arrière un chignon bien roulé, bien renforcé de « cheveux morts », piqué d'un cabochon

(1) Jupe.





d'argent grand comme une soucoupe. Une agrafe de deux demi-plaques d'argent à la ceinture; aux poignets menus, deux lourdes torsades ciselées. J'achète deux de ces bracelets. Aussitôt, tout le village rapporte ses bijoux, et je pourrais repartir chargée d'une cargaison de métal repoussé.

Voici les hommes, pantalons et vestes d'un bleu noir, cheveux relevés en chignon, turban volumineux, coup-coupe gainé ou poignard d'argent. Ceux qui n'ont qu'un pagne apparaissent tatoués « en caleçon », couverts d'animaux stylisés de la hanche aux genoux. Voici les enfants vêtus d'innocence et de bracelets d'argent avec, sous les poignets, le tatouage de croix protectrices. Voici les bébés sur le dos des mères, boudinés dans

des cotonnades, tout en yeux brillants et bonnets serrés. Voici les vieilles dans seins pendants, plats comme la feuille du bananier, flottants au vent (dès qu'ils sont laids, on peut les montrer). Voici les vieillards, parchemins troués d'os. Tout ce monde me suit, me suit au long des maisons qui laissent pendre de leurs vérandahs les longs écheveaux de coton teint — outremer, orangé, vert jade — me suit jusqu'au bout du village, jusqu'à la pagode.

Nus et mornes sont les quelques arpents de terre battue devant la pagode. Nue, bien balayée et triste est la pagode elle-même. Où sont les jardins fleuris de Luang-Prabang ?

Quelques bonzillons sortent de leur cage. Leur peau, leurs draperies sont de tous les jaunes. C'est la jeunesse Lu qui passe généralement plusieurs années à la pagode, entre douze et seize ans. Ils nasillent, sans les comprendre, des textes pâli (l'écriture Lu est la plus proche du canon pâli). Ils gravent au couteau des légendes sur des feuilles de lataniers. Les bonzes sont d'utiles intermédiaires entre les humains et tout un monde occulte. Pauvres habitants du pays Lu ! Mille dangers les menacent. Un enfer terrible les guette après leur mort. Sur cet enfer et les châtements qui y sont réservés aux pêcheurs, en particulier aux luxurieux, nous sommes très bien renseignés par les peintures qui recouvrent les murs des pagodes, peintures, crues en couleurs comme en sujets, mais, il faut l'avouer, d'une naïveté désarmante. On y voit à la fois le pêcheur dans l'exercice de son péché et le châtement exactement adapté à la faute commise. Les peintures ne sont pas, à notre point de vue européen tout au moins, à mettre sous tous les yeux.

Que de punitions en perspective ! Que de tourments ! Et ces phy qui nous poursuivent et pour lesquels il faut se ruiner en offrandes. Que de riz blanc, de thé et de bétel disposé pour eux aux lieux consacrés ! Que de fleurs jetées au génie du fleuve ! Que d'incantations ! Ne faut-il pas se garer surtout du Phi-Pop, qui s'installe en vous-même et fait de vous le maudit entre les maudits, le responsable de tous les malheurs, le paria dont tous doivent se garder ? Oh ! ces âmes des morts qui reviennent tourmenter les vivants par pure méchanceté ! Encore, si l'on avait oublié de mettre dans la bouche du cadavre une pièce d'argent ou de barrer de taléons le sentier du cimetière ! ou bien si le sorcier n'avait pas choisi pour le cercueil un bon emplacement ! Mais, si ce n'est pas une chose, c'est l'autre, et l'on a fort à faire à se garer. Heureusement certains phy sont gentils, comme le Phy-Huen qui garde la maison.

Cette pagode décidément n'offre pas grand intérêt. On n'y voit que des statuette misérables, en terre ou en bois grossièrement peint, sur des autels indifférents. Où sont les beaux bouddhas élancés des Laotiens, les dieux dansants à la taille fine et à l'air sensuel ? « Je ne pourrais croire qu'en un Dieu qui sût danser ».

Je sors de la pagode : seule, car mon peuple, las d'attendre, m'a abandonné. Oh Dieu ! il n'existe pas plus joli village au monde ! Le soleil envoie mille rayons obliques ; toutes les maisons sont en or vert. Toutes sont dessinées, encore plus longues, longues sur le sol avec une belle couleur de lilas tendre ! Leurs pattes n'en finissent plus. Et comme ce soleil couchant farde bien les filles, dont les joues s'allument et passent au ton le plus chaud. Installées au long des treillis, au long des maisons, elles tissent le coton outremer, le coton vert jade. Les montagnes toutes proches se teintent d'un pur cobalt. Un grand flamboyant déjà se dépouille de ses

pétales ; le sol est tout rouge. Maintenant les femmes descendent des maisons et, entre les pilotis, sans quitter leur ballottant bébé, elles décortiquent le riz à grands coups de bambou dans le mortier de bois. Un pêcheur revient de la rivière, le fléau sur l'épaule. A chaque bout, de grands poissons pendent par les ouïes. On se les dispute.

Par le truchement de mon boy, surgi on ne sait d'où, j'apprends que les jeunes filles voudraient bien me voir avec un costume de « vraie madame ». Je dois répondre que les femmes d'Europe ont l'habitude de changer de costume hors du regard des foules, ce qui paraît les étonner quelque peu. Les femmes laotiennes et Lu savent fort bien changer de tenue en public le plus chastement du monde et ne pas découvrir un carré de peau — si par aventure elles en ont ainsi décidé — ; elles peuvent même entrer dans l'eau complètement nues sans qu'on ait rien pu voir de leurs formes : leurs vêtements relevés au fur et à mesure qu'elles s'enfoncent dans la rivière finissent roulés en turban sur leurs têtes.

Plus complaisantes que moi, trois jeunes filles veulent bien revêtir en mon honneur le costume de cérémonie, tout de soie et agrémenté de fils d'or et d'argent. Les bijoux et le parapluie mettent la dernière note à cette élégance. Mes trois endimanchées me racontent les coutumes des fiançailles et du mariage. Dès qu'un amoureux est agréé, il est tout de suite du dernier bien avec sa promise. La demande officielle n'a lieu que lorsque les intéressés ont constaté à l'usage leur parfait accord. Le fiancé n'a qu'une obligation, celle de quitter la maison de sa belle avant le deuxième chant du coq. La dot est de huit piastres accompagnées d'un porc, de riz, de noix d'arc, de bougies et de fleurs. Le nouveau marié « fait gendre » pendant trois ans chez ses beaux-parents, puis c'est la jeune épouse qui, à son tour, « fait bru » et ainsi de suite : la polygamie est parfois fréquente. Hélas ! qu'une femme coûte déjà cher ! On divorce, du reste, très facilement : il suffit de restituer la dot.

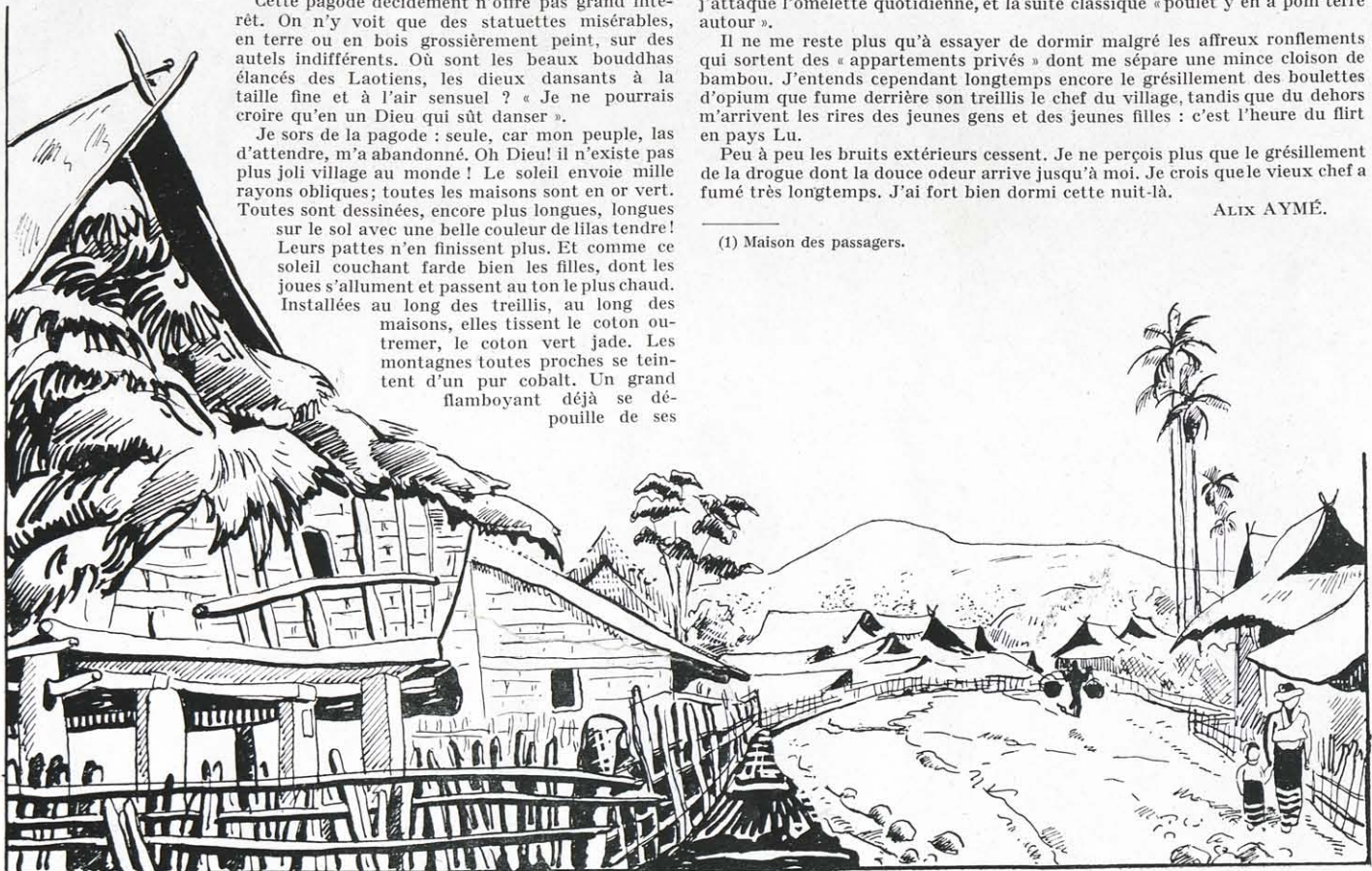
Ah ! j'aurais encore bien des choses à raconter sur les Lu ! Mais non. Sachez seulement que ce village n'a point de safa (1) et que je dois coucher dans la maison du chef. Je sais ce que cela signifie : tant que tout le monde n'en sera pas rassasié, j'aurai, à quelques mètres de moi, une couronne de cent paires d'yeux épiaut tous mes gestes. Dans le Haut-Laos, l'étranger n'a jamais accès aux appartements de son hôte ; il doit vivre dans le coin de la salle commune réservée aux réceptions ; c'est là qu'il doit manger et dormir. Une fois de plus, j'attaque l'omelette quotidienne, et la suite classique « poulet y en a pom' terre autour ».

Il ne me reste plus qu'à essayer de dormir malgré les affreux ronflements qui sortent des « appartements privés » dont me sépare une mince cloison de bambou. J'entends cependant longtemps encore le grésillement des boulettes d'opium que fume derrière son treillis le chef du village, tandis que du dehors m'arrivent les rires des jeunes gens et des jeunes filles : c'est l'heure du flirt en pays Lu.

Peu à peu les bruits extérieurs cessent. Je ne perçois plus que le grésillement de la drogue dont la douce odeur arrive jusqu'à moi. Je crois que vieux chef a fumé très longtemps. J'ai fort bien dormi cette nuit-là.

ALIX AYMÉ.

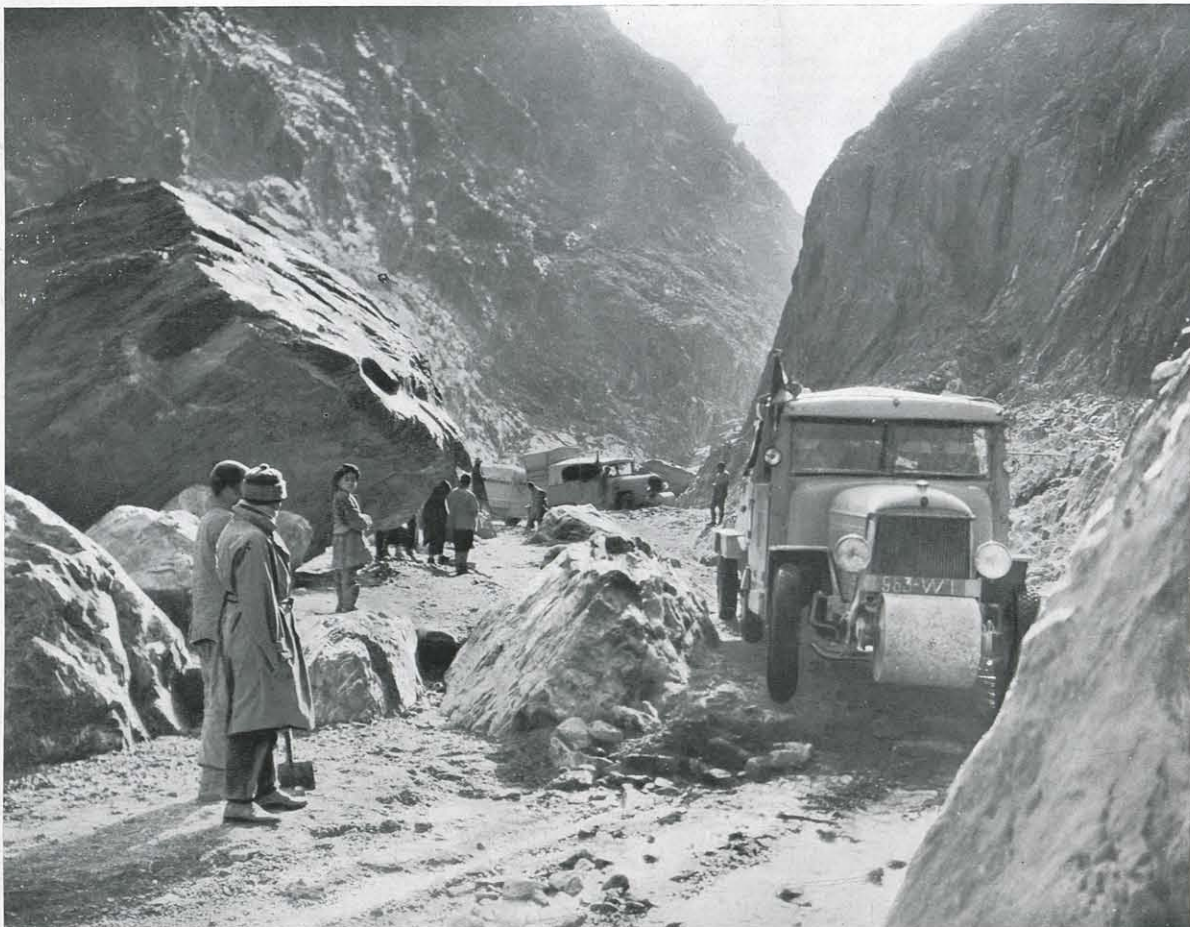
(1) Maison des passagers.



LA MISSION CITROËN

CENTRE-ASIE

La difficile traversée de la passe de Tekoun (province de Sin-Kiang). A tout instant, la route semblait se fermer en impasse et il fallait parfois élargir au levier ou au pic des sentiers encombrés de blocs.



Le Basik-Koul. Ce calme petit lac (Houl) est situé dans les monts de Sarikol (plateau du Pamir), à plus de 3 500 mètres d'altitude. L'ensemble forme un paysage grandiose.

L'EXPOSITION qui s'est ouverte à la mi-juin, pour durer jusqu'à la fin de l'année, au Palais des Expositions de l'Europe (43 bis, boulevard des Batignolles) présente au grand public une synthèse saisissante des résultats qu'a donnés la Mission Citroën Centre-Asie en moins d'un an de voyage, depuis la mise en route au printemps de 1931, de Beyrouth d'une part, de Pékin de l'autre, des deux groupes « Pamir » et « Chine », jusqu'à la mort déplorable de M. Georges-Marie Haardt, le 16 mars 1932. Et l'impression qu'on en éprouve est de surprise devant l'abondance et la diversité des documents scientifiques et artistiques recueillis au cours d'une traversée si rapide.

Nous avons rendu compte de la première partie de cette audacieuse randonnée de près de 12 000 kilomètres, à travers un continent demeuré le plus mystérieux, peut-être, de tous, après avoir été le théâtre de tant d'événements mémorables, l'arène de luttes si ardentes, l'objet des convoitises de conquérants si divers (numéro du 1^{er} décembre 1931). Nous avons enregistré plus tard l'arrivée triomphale à Pékin des deux groupes réunis et l'accueil enthousiaste qu'ils y trouvèrent. On sait de quelle cruelle rançon fut payé ce succès ; on se rappelle la brutale disparition de M. G.-M. Haardt, au moment où il s'apprêtait à ramener en France ses compagnons, ses collaborateurs dans cette aventureuse exploration.

Les photographies reproduites, ici choisies parmi les clichés innombrables qu'a rapportés la Mission et dont on peut voir à l'Exposition du Palais de l'Europe de très beaux agrandissements, ont trait à la dernière phase du voyage, la plus ardue, puisqu'elle comprend toute la partie de l'itinéraire où, par force, faute de pistes même, il fallut au groupe Pamir abandonner ses voitures pour aller rejoindre, par les moyens primitifs des caravanes, celles que lui amenaient les camarades du groupe Chine.

A travers les cols ensevelis sous les neiges accumulées, dont certains franchissaient les chaînes



Dans la vallée du Guez. — La caravane du groupe « Pamir », qui a dû abandonner ses voitures, descend sur Tashamlik, dans le Turkestan, à la rencontre du groupe « Chine ».

à des altitudes supérieures à celle du plus haut sommet de l'Europe — Bourzil est à 4 208 mètres, Oulough-Robat à 4 230, Minteké à 4 395 et la Kilik Pass à 4 680 mètres —; dans les paysages grandioses où de calmes lacs, — les *kouls*, — réfléchissaient les plus sourcilieux sommets; à travers d'étroites vallées, des défilés où, à tout instant, la route semblait se fermer en impasse, où il fallait parfois élargir au levier ou au pic des sentiers encombrés de blocs; plus tard à travers la Mongolie glacée, les explorateurs, soutenus par le désir ardent du succès, atteignirent enfin, le 12 février 1932, le terme si constamment désiré du voyage : Pékin.

Mais les obstacles matériels dressés entre leurs volontés et ce but ne furent peut-être pas les maux dont ils eurent le plus à souffrir.

Oroumtchi, la capitale du Sin-Kiang, où, à la fin de notre premier article, nous annoncions la concentration des deux groupes, aura laissé aussi bien aux voyageurs venus du Pamir qu'aux camarades arrivés au-devant d'eux des rives de la mer de Chine, des souvenirs pénibles entre tous.

C'est contre son gré, et sur un ordre impératif du gouverneur de la province, que le lieutenant de vaisseau Victor Point, commandant du groupe Chine, avait dû, à l'aller, se détourner de sa route et gagner cette ville. Deux mois, avec ses compagnons, il y avait été retenu captif, isolé, sans nouvelles, jusqu'au moment où, par une audacieuse tentative, on réussit à rétablir les communications radiographiques avec la légation de France à Pékin et avec le groupe Pamir. Et ce retard risquait de compromettre tout le succès de l'Expédition.

Les mêmes difficultés se reproduisirent quand, une fois opérée la réunion des deux groupes, M. G.-M. Haardt arriva à son tour à Oroumtchi, à la tête de la mission: au complet. L'ère de la diplomatie, pour laquelle le capitaine Point s'était montré si bien doué, n'était point close, et il fallut au chef de la Mission pour s'échapper des mains du général King et sortir du Turkestan chinois, déployer toutes les ressources de son esprit subtil. Ce fut encore un mois perdu, gaspillé en cauteleuses courtoisies par les Chinois, en sournoises habiletés de notre part.

Un panneau de huit mètres carrés, à l'Exposition du Palais de l'Europe, résume et symbolise ces misères : c'est la série des passeports, — *hou-chao*, en chinois, de *hou*, protection, et *chao*, document, — qui ont été nécessaires à la Mission pour traverser ce qui fut le Céleste-Empire, le « pays charmant » de l'opéra-comique. Il y en a exactement trente-deux. La série commence par une sorte de document diplomatique, une lettre du ministre des Affaires étrangères du gouvernement de Nankin au représentant de la France à Pékin, autorisant le passage de l'Expédition Citroën Centre-Asie à travers la Chine; viennent ensuite des autorisations officielles du ministre de la Guerre permettant les armes défensives, et du ministre des communications relatives à l'usage de la T. S. F. On descend aux *hou-chao* des gouverneurs de provinces, et à de simples écrits d'*ambans* ou sous-préfets. Seulement, comme chaque soldat, même régulier, ne reconnaît que l'autorité de son chef direct, les cachets ou les signatures les plus illustres demeuraient, en bien des cas, assez vaines, et il fallait négocier de nouveau, payer des dîmes supplémentaires.

Toutes ces vicissitudes eussent été oubliées bien vite, si le grand malheur que fut la mort de M. G.-M. Haardt n'était venu ravir à ses compagnons, à ses amis, la joie même du succès.

Les chaleureuses réceptions que la grande colonie d'Indochine avait préparées aux héros heureux de la traversée de l'Asie, les excursions organisées pour eux furent attristées de pensées de deuil, et le retour par mer, de Saïgon à Marseille, ne fut pour eux qu'une longue veillée funèbre.

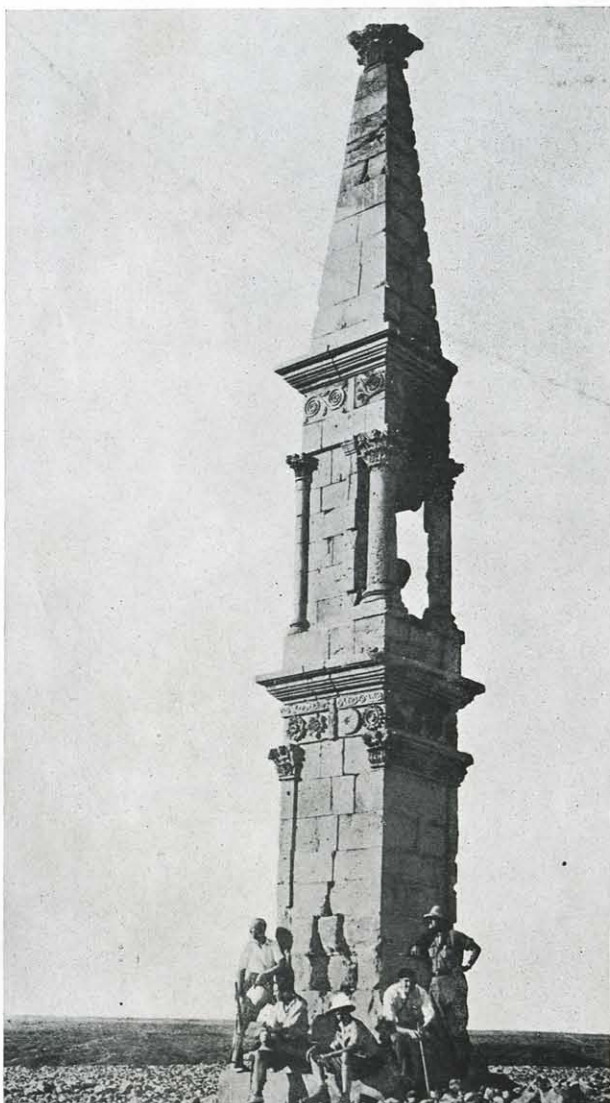


Avenue des Tombeaux des Mings. — Les fantômes. Ce sont d'énormes statues de pierre représentant des guerriers ou des animaux, plus grandes que nature et érigées le long de l'avenue.



Aux Tombeaux des Mings, dans les environs de Pékin.

AU ROYAUME DES GARAMANTES



Mausolée royal à Ghirza. S'imaginer-t-on l'impression provoquée par la vue d'un tel monument surgissant des sables dans une région de complète solitude, et dans un paysage entièrement mort ?

Après avoir exploré pendant plusieurs années le Sahara de l'Ouest et les déserts de l'Est de la Libye, j'ai voulu, pour terminer cette œuvre, parcourir les vastes régions du Centre saharien qui se trouvent entre les territoires français et égyptiens et qui sont sous la domination italienne. Ce pays s'appelle le Fezzan (d'où vient curieusement le nom « phasiant »).

Après plusieurs mois de préparatifs, j'ai quitté Alger avec une douzaine de savants français et américains; notre caravane, composée de voitures françaises (Delahaye) d'un type spécial saharien, se mit en branle pour explorer le vaste pays qui dans l'antiquité s'appelait le Royaume des Garamantes.

A Tripoli, le professeur Guidi, directeur du service des Antiquités tripolitaines, et deux autres savants italiens ont rejoint la mission; après un gros effort, nous avons pu atteindre (pour la première fois en automobile), perdue dans la désolation des brousses incendiées de chaleur, la ville mystérieuse de Ghirza. Imaginer l'impression de voir surgir des sables, dans une région de complète solitude et dans un paysage complètement mort, les temples, palais et tombeaux royaux, d'une civilisation inconnue !

GHIRZA LA MORTE

Nous avons évalué la population de « Ghirza la Morte » de 40 000 à 50 000 habitants à l'époque de sa prospérité, c'est-à-dire il y a vingt-cinq siècles. Aujourd'hui il n'existe plus que des chacals et des vautours pour rompre le silence là où jadis marcha un empire.

Après avoir quitté cette cité qui évoque un



Perdue dans la désolation d'une brousse incendiée de chaleur, s'élève la ville mystérieuse de Ghirza, dans l'ancien empire des Garamantes. Elle représente une civilisation inconnue, probablement libyenne. On évalue à 40 000 ou 50 000 habitants la population de cette cité, à l'époque de sa prospérité, c'est-à-dire il y a vingt-cinq siècles.

DANS LES SABLES DU DÉSERT DE LIBYE CIVILISATIONS ET VILLES RETROUVÉES

Le comte Byron Khun de Prorok, jeune explorateur et archéologue américain, directeur des Missions Franco-Américaines dans l'Afrique du Nord 1921-1923, membre de l'Institut International d'Anthropologie, Membre de la Société de Géographie, etc., bien connu pour ses fouilles à Carthage, Utique, le Hoggar, dans les déserts de Libye et de Nubie, les fouilles sous-marines de Djerba, vient d'accomplir une importante mission sous les auspices du Gouvernement Italien. Il nous donne ici le premier récit de son exploration du Fezzan et dans l'Extrême-Sud Tripolitain.



Mausolées de l'ancien empire des Garamantes. Ils évoquent un passé éloquent de grandeur.

passé éloquent de grandeur, notre caravane a poussé plus avant dans le désert, où nous avons trouvé moitié enfoui dans les sables du « désert rouge », plusieurs importantes inscriptions libyques et romaines. Ces indications nous ont montré que nous étions sur la route antique qui a été utilisée, il y a plus de vingt siècles, par les Carthaginois et les Romains, pour pénétrer au cœur de l'Afrique Noire.

Nos imaginations ont été allumées en retrouvant l'ancienne « route des Garamantes », un des objectifs de la mission, route interminable où passaient les caravanes gigantesques qui s'acheminaient vers Leptis Magna, Carthage et Rome, et les troupeaux d'éléphants chargés d'ivoire et de poudre d'or; les chars tirés par des buffles emportaient les fameuses émeraudes des Garamantes et les trésors d'Éthiopie vers des reines comme Cléo-

pâtre, Salammbô et Messaline, parcours mortel où des milliers d'esclaves ont péri de soif et de faim, en route pour les marchés de Rome, Carthage et Alexandrie. On trouve souvent les restes momifiés de ces caravanes mortes dans les sables brûlants du désert de Libye.

Un jour peut-être, on découvrira les vestiges de l'armée du roi de Perse Cambyse qui fut ensevelie par une tempête de sable en marchant vers l'oasis de Jupiter Ammon.

Mais nous continuons de marcher vers le Sud en passant par Oeddán, où un trésor en or vient d'être découvert par l'armée d'occupation italienne.

Avec le professeur Guidi, nous avons continué les travaux là où trente-sept idoles des Dieux inconnus ont déjà été déterrées; n'est-ce pas une indication qui nous prouve que, là, est ensevelie une civilisation perdue? Que d'espaces à fouiller

A droite :
Le marché des esclaves dans la ville de Ghat. C'est la première mission scientifique qui atteint cette ville lointaine.

Au-dessous :
La mission de Prorok découvre, enfouies dans les sables du désert, des inscriptions dans une langue inconnue, montrant qu'on se trouve sur la route antique des caravanes carthagiноises et romaines se rendant au cœur de l'Afrique Noire.



encore dans les immensités du Grand Désert ?

Il y a quelques années, j'ai trouvé moi-même dans le Hoggar français le tombeau et le trésor de la reine Tin Hinan, preuve d'une riche civilisation pré-islamique, inconnue, avant cette découverte qui reste la plus importante qu'on connaisse faite au Sahara. Dans l'oasis de Jupiter Ammon (Siwa), j'ai trouvé des objets d'Alexandre le Grand et à Garama des traces des fameuses mines d'émeraude des Garamantes. Que de trésors et de mystères encore à dévoiler dans ce pays qui s'appelle Sahara et qui est aussi grand que les États-Unis !

Nous voilà enfin à Ghat (la fameuse ville sacrée et fermée du Sahara), citée des esclaves. Nous sommes la première mission scientifique qui a pu atteindre la ville de Ghat ; avec Kufra et Tombouctou, elle était depuis cent ans le but des explorateurs.

DU PÉTROLE AU SAHARA

À l'entrée de la ville, nous avons trouvé le tombeau de l'explorateur allemand von Barry. J'ai cherché en vain dans l'intérieur de la cité mystérieuse le tombeau du hardi explorateur anglais Ritchie, assassiné dans ce repaire des pirates du désert et que l'on m'a dit être enseveli dans les murs de la ville maudite.

C'est dans les environs de Ghat, près de la fameuse Montagne des Démon, l'Idenén, que j'ai vu des traces de pétrole qui bouillait au ras du sol. Ici les indigènes touaregs, comme dans le Muaydir et le Hoggar français, racontent à voix basse et superstitieusement, derrière leurs visages éternellement voilés, la mystérieuse « histoire des Djennouns flammes des diables ».

Ils m'expliquent que la nuit, quelquefois en

allumant leurs feux de campement, des flammes surgissent. Ces étranges incendies sèment la consternation dans les âmes primitives des enfants du désert ; sans qu'ils s'en doutent, une étincelle allume un puits de pétrole : cela m'a fait penser aux puits en flammes que j'ai vus dans la Pennsylvanie et à Tampico.

Du pétrole dans le Sahara ! Il n'y a aucun doute.

À une époque géologique très éloignée, le Sahara était en partie une vaste mer intérieure où des nappes de poissons pourris ont dû former du pétrole comme dans les régions des grands lacs américains.

Que de richesses pour la France si des travaux pouvaient être entrepris pour faire des sondages sérieux dans le Hoggar, le Tadmait et le Tidikelt.

La question du chemin de fer transaharien serait bientôt résolue ; mais, pour moi, je préfère continuer à faire mes recherches archéologiques au cœur du Sahara, en prenant un wagon-lit d'Alger à Tamanrasset, plutôt que d'effectuer, pendant des semaines, un voyage monotone à dos de chameau ou dans des automobiles, qui, s'ils ne sont pas tous les jours à moitié enfouis dans les sables, demandent des efforts herculéens pour leur frayer un passage à travers des ravins et plateaux rocheux presque impraticables.

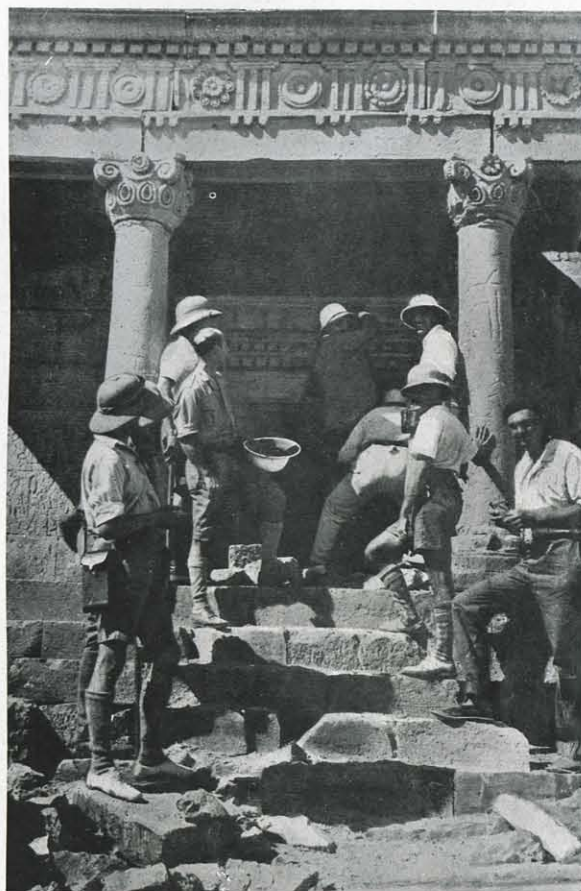
Je suis certain que l'exploitation des puits pétroliers dans ces régions lointaines nous aiderait beaucoup dans nos recherches archéologiques.

C'est en exploitant le Mausolée romain de Garama (le vestige romain le plus au Sud jusqu'ici) que nous avons trouvé une vaste ville préhistorique. Sur les hauteurs à deux kilomètres à l'ouest des ruines romaines et garamantiques de Garama, nous avons exploré les immenses enceintes d'une ville qui a existé à une époque paléolithique. Je crois que cette découverte reste unique dans les annales des recherches préhistoriques dans l'Afrique. Les vastes ruines nous appellent à un travail herculéen — avec leurs blocs de pierres de dimensions impressionnantes. Il y avait plusieurs kilomètres de fortifications, quelquefois s'élevant à une hauteur de 10 à 15 mètres. Dans l'intérieur de cette place d'une civilisation primitive, nous avons trouvé par milliers des silex taillés, des bulbes de percussion, des coups de poings, des percuteurs et tout l'ensemble d'un foyer mélangé avec des éléments mystérieux d'une nouvelle civilisation.

Dans les environs, nous avons pu explorer plusieurs grottes où une statigraphie de plusieurs époques paléolithiques sera le prochain but du travail long et méthodique pour résoudre le problème de l'origine de l'homme dans l'Afrique du Nord.

Comte BYRON DE PROROK.

Nous tenons à remercier tout particulièrement le comte Byron de Prorok qui a voulu réserver aux lecteurs du *Monde Colonial Illustré* la primeur de sa grande exploration dans le désert de Libye. Celle-ci fait suite à une première exploration qu'il a faite en 1928, au cours de laquelle il a étudié l'oasis de Jupiter Ammon, divinité du Soleil, qui possédait là l'oracle le plus connu du monde antique. Nos lecteurs ont lu le récit de cette exploration accompagné de splendides photographies inédites dans le numéro du *Monde Colonial Illustré* de mai 1928. M. Byron de Prorok possède aujourd'hui les éléments d'un beau livre qui pourrait s'intituler : « Dans les sables du désert de Libye, civilisations et villes retrouvées ».



Ghirza est une masse incroyable de ruines, restes d'une civilisation bi-millénaire au cœur de la Tripolitaine. Le comte de Prorok, chef de la mission, et le professeur Guidi déchiffrent une inscription dans un temple libyen.

UNE DATE POUR LE CONGO-OCÉAN

Les marchandises vont directement de Pointe-Noire à Brazzaville.

Depuis un certain temps la liaison effective était assurée, pour les voyageurs, entre Pointe-Noire et Brazzaville. Ils empruntent les deux tronçons de voies ferrées, le premier partant de Pointe-Noire jusqu'à M'Vouti ; le second partant de Brazzaville jusqu'à Madingo ; le raccordement se fait par une bonne route automobile de 150 kilomètres.

Depuis le 30 août, les marchandises, à leur tour, peuvent être embarquées à Pointe-Noire pour être débarquées à Brazzaville.

C'est là un événement qui date, puisqu'il marque le début de l'utilisation pratique par les poids lourds du Congo-Océan ; ils se servent de wagons pendant les 360 kilomètres de voie ferrée construite et de camions pour le raccordement.

Désormais voyageurs, commerçants et industriels sont affranchis du long détour par Matadi, et le fret échappe à l'étranger.

Toutes les félicitations pour cet heureux événement vont au Gouverneur général Antonetti, dont le nom restera glorieusement attaché à la construction de cette voie ferrée.

POUR UN CONSEIL DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

M. Ed. de Warren, Président de la Conférence économique de l'Afrique française, a adressé au Président du Conseil une lettre des plus intéressante pour montrer que la France pourrait avec plus de facilité supporter chez elle les effets de cette crise, s'il lui était possible de faire un plus étroit appel au concours de ses colonies dans le monde.

L'idée générale qui inspira la Grande-Bretagne dans la confrontation à Ottawa de ses intérêts nationaux avec ceux des Dominions comporte certains aspects qui pourraient utilement être retenus par le Gouvernement de la France. Comparaison n'est pas raison, mais au moins pouvons-nous observer de quel poids et de quelle autorité apparaîtrait la France dans la conférence mondiale qui est à l'ordre du jour, si notre pays s'y engageait, non plus seulement comme une puissance continentale mais exactement comme la France des cinq parties du monde avec 100 millions de citoyens, sujets ou protégés français.

La France, installée en des possessions diverses réparties sur les cinq continents, sans pouvoir former une économie fermée, peut au moins trouver la matière à d'utiles ententes internationales. Nos colonies tropicales sont complémentaires de notre climat européen. Quand la France étudie dans une réunion internationale un problème économique, celui-ci intéresse en même temps la métropole et les pays d'outre-mer. La question du blé, celle du vin, par exemple, sont métropolitaines et nord-africaines vis-à-vis du Canada, des Etats-Unis. Les importations de coton, de laine, d'oléagineux, etc., posent dans le monde entier le problème des matières premières, de notre indépendance économique, du travail des ouvriers de nos usines, du travail de nos indigènes, de nos colons.

Or, comment se traitent les affaires de cette France du XX^e siècle ? Où et comment Gou-

vernement, Parlement, délégués aux conférences internationales ont-ils, sur les conditions de vie et de travail de la France aux millions d'habitants, une documentation méthodique et générale ?

Au ministère de la rue Oudinot pour les colonies, à l'Intérieur pour l'Algérie, aux Affaires Étrangères pour la Tunisie, le Maroc, les pays de mandat, au Commerce, à l'Agriculture, aux Travaux Publics pour la métropole, etc.

La Conférence d'Ottawa nous montre, comme nous l'avons déjà expérimenté à Genève, combien difficiles et longs seront les efforts pour réaliser des ententes économiques entre les peuples. A Ottawa, les nations « de la communauté britannique » étaient cependant unies par la communauté d'origines, de mentalité, de langue et même d'intérêt général. En attendant de pouvoir réaliser des ententes internationales, réalisons les ententes nationales entre les pays français répartis dans le monde. La tâche y est plus facile avec notre domaine colonial que pour l'Angleterre avec ses Dominions. Si les Dominions sont juridiquement indépendants, les Frances d'outre-mer sont unies sous la même souveraineté. Ayons donc le bénéfice de cette souveraineté.

C'est à cette pensée et à ce but qu'on répondit les travaux de la Conférence économique de l'Afrique française que j'ai eu l'honneur de présider. Mais, pour donner un corps à toutes les idées éparées, il conviendrait d'en revenir à la proposition de loi que j'avais déposée à la Chambre sur la création d'un conseil supérieur de la France d'outre-mer. Formule de conciliation qui permettrait d'attendre la création d'un ministère de la France extérieure que tous les bons esprits, et M. Albert Sarraut lui-même au cours de toute sa carrière de vrai colonial, ont considéré comme une nécessité impérieuse de la politique générale de la France.

Mais ce sont là des choses auxquelles on ne pense pas lorsque, étendu sous le pomacari de feuilles tressées, on se laisse bercer au rythme de la pagaye et du clapotis. Il faut faire confiance à ses canotiers boshes; ils sont les seuls à bien connaître toutes les ruses de la rivière et les embûches des rapides.

Ces nègres marrons, descendants d'esclaves échappés, ont, en fait, le monopole de la navigation fluviale. Ils le savent fort bien et s'entendent à merveille pour rançonner le voyageur. Voleurs, fourbes et ingrats, ils exploitent la situation sans vergogne, car ils n'ignorent point que la forêt demeurera longtemps vierge et que les beaux jours de leur suprématie ne sont pas près de finir.

Leur chef lui-même, le Grand-Man Aouensaïe, donne l'exemple du chantage le plus raffiné. Vieillard malin et cupide, il règne là-haut, à dix jours de Saint-Laurent, dans une solitude inaccessible aux manifestations policières. Mais, comme pour affirmer le prestige de ce vieux nègre, le Gouvernement lui a fait parvenir un uniforme galonné qui est dans son esprit comme la garantie de son impunité.

A mesure que l'on approche du pays Emerillon, la belle assurance des Boshes se fait moins évidente et le contrôle de la rivière semble leur échapper. Redoutant les Indiens et leur science des mau-

LA RIVIÈRE ET LA FORÊT GUYANAISES

Deux membres de la mission Monteux-Richard en Guyane Française, MM. Jacques Perret et Lucien Poubeau, après avoir remonté jusqu'à ses sources l'Araoua-Tampoc, sous-affluent du Maroni, ont établi pour la première fois la jonction de cette rivière avec le Camopi, affluent de l'Oyapoc. Un grand nombre de relevés topographiques ont été effectués au cours de cette expédition et une importante collection ethnographique sur les Indiens Emerillons a été recueillie pour le Musée du Trocadéro où elle sera prochainement exposée. M. Jacques Perret nous donne ici quelques-unes de ses impressions sur la rivière et la forêt.

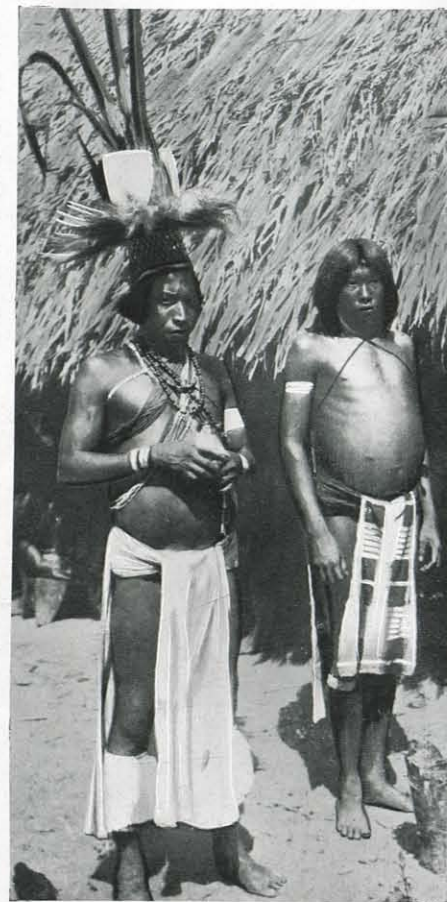
Le Maroni est un fleuve soucieux de se conformer avec exactitude à son rôle majestueux de rivière équatoriale. Il roule généreusement des masses d'eau grises peuplées de poissons carnivores; il porte au loin dans la mer les sables et les limons qu'il charrie depuis des siècles; ses rives éloignées n'ont jamais d'autre garniture que la forêt compacte, et, pour mieux témoigner enfin de sa nature farouche, il rompt sa course par une longue série de sauts, de rapides et de barres de roches dans lesquels il laisse éclater ses colères écumanantes et redoutables.



Passage d'un « Saut » sur le Maroni. Le Maroni est un fleuve de nature farouche; il rompt sa course par une longue série de sauts, de rapides et de barres de roches, dans lesquelles il laisse éclater ses colères écumanantes et redoutables.

Il a bien fallu pourtant que ce fleuve sauvage et indompté servît les desseins de l'homme, et puisque, disait-on, l'or se trouvait là-haut sur ses rives, les sauts devenaient alors de bien médiocres obstacles.

Sa vengeance est parfois cruelle, et les sauts Man-Baril, Lèssé-Dédé, Sanga-Tété, Mancaba, d'autres encore, ont tous quelques crimes à se reprocher... Dans la lourde pirogue chargée de vivres, le mineur suit du regard les nègres haletants qui luttent contre le courant: l'un d'eux pèse sur sa longue perche, le « tacari », qui plie sous l'effort; l'eau bouillonne, le clapotis vigoureux giffle le bordage, des paquets d'eau sont embarqués, on avance de quelques centimètres, et soudain le tacari se rompt: le canot est emporté comme un fétu, se heurte contre une roche, coule et disparaît dans le prochain remous... C'est encore le petit canot léger, la « bicyclette » comme on dit là-bas, qui ramène à Saint-Laurent le mineur, son or, sa joie et ses plaisirs prochains; il aborde le rapide, et le canotier qui paye à l'avant manœuvre de droite et de gauche pour se glisser dans la passe favorable; mais les eaux ont baissé, le fond est monté, le canot butte et culbute, l'or coule à pic et le courant s'en va broyer les naufragés de roches en roches.



Deux notables indiens. La forêt guyanaise est habitée par des Boshes, nègres marrons, descendants d'esclaves échappés, et par des Indiens. Ceux-ci n'ont d'ailleurs pour les Noirs autre chose que du mépris. Ils furent satisfaits de constater que les membres de la Mission n'avaient pas les cheveux crépus et les accueillirent comme de lointains cousins.

vais sorts, les canotiers évitent leurs rivages et sont toujours pressés d'abandonner des eaux sur qui plane l'inquiétant mystère de la race rouge.

Les Indiens, qui n'ont pour les Noirs autre chose que du mépris, nous accueillirent comme de lointains cousins et parurent satisfaits de constater que nos cheveux n'étaient point crépus. Ils nous donnèrent volontiers le secours de leurs quelques pirogues et pendant de longs mois nous naviguâmes avec les plus courageux d'entre eux.

Alors que, pour le Bosh, les qualités mystiques de la rivière s'effacent souvent devant ses qualités commerciales, pour l'Emerillon en revanche, la rivière est d'essence divine, et c'est par une manifestation de sa bonté surnaturelle qu'elle porte et conduit les pirogues indiennes. Certains, initiés aux choses sacrées et rompus aux exercices des sorts, entretiennent avec les dieux des eaux calmes et des rapides, des rapports intimes et secrets, si bien que, par le seul jeu de certaines invocations, ils prétendent abaisser ou relever le niveau de la rivière, selon les besoins de la tribu.



Dans la forêt guyanaise, la rivière remplace la route. Les pirogues de la Mission sont dirigées par des Boshis qui, étant les seuls à bien connaître toutes les ruses de la rivière et les embûches des rapides, ont en fait le monopole de la navigation.

Par méfiance, par indolence, par caprice, les deux Indiens qui nous étaient restés fidèles à travers les vicissitudes de notre expédition, finirent par nous abandonner un beau matin et nous dûmes prendre à notre tour la pagaie et le tacari.

Depuis longtemps déjà, nous naviguions dans le blanc de la carte et nous corrigions à la boussole les pointillés fantaisistes tracés selon l'imagination du graveur. Mais notre tâche devint singulièrement plus délicate quand il nous fallut cumuler l'emploi de payeur et de topographe : tantôt brûlés par le soleil et tantôt cinglés par les averse, tantôt peinant sur la rivière ardente, tantôt plongés dans le courant des rapides ou donnant de la hache et du sabre contre les broussailles qui bouchaient la rivière, nous fûmes assez heureux pour parvenir sans trop de dommages jusqu'aux abords marécageux des sources du Tampoc.

Et, pour célébrer cet événement, nous avons préparé ce jour-là, sous le carbet hâtivement construit, un boucan mémorable ; léchées par les flammes et imprégnées de fumée odorante, les viandes choisies d'un cochon d'eau tué à l'étape, se doraient et se parfumaient lentement, régulièrement arrosées d'un peu de tafia, afin d'en corser les vertus toniques.

La forêt guyanaise n'a point les proportions grandioses des hautes futaies africaines. Les créoles disent d'ailleurs : « les bois » ce qui semble évoquer d'abord quelque chose de modeste et de familier.

Mais ces bois ont ceci d'étonnant, d'inquiétant, d'oppressant, c'est qu'ils sont immensément monotones et déserts. Vous pouvez y marcher deux mois en ligne droite, sans rencontrer un être vivant et sans que le spectacle ne varie jamais. Quelque direction que vous choisissiez, vous trouverez toujours une interminable succession de criques et de montagnes, la crique étant un ruisseau de un à trois mètres de large et la « montagne » étant une cote de 50 à 60 mètres.

Les Indiens eux-mêmes, pourtant si habiles à identifier la branche cassée à la main ou l'entaille du sabre dans l'écorce, se méfient de cet aspect toujours semblable de la forêt qui peut confondre le plus malin des chasseurs. Malheur à l'apprenti qui s'éloigne imprudemment du tracé, car Ariane ne hante point le bois guyanais.

Dans la course en forêt, qui nous conduisit en vingt jours de marche des rives du Tampoc à celles du Camopi, nous n'avons pas relevé d'autre repère que la chaîne, à peine sensible, de partage des eaux. D'un bout à l'autre de notre tracé, le bois nous montra toujours un visage identique ; toujours la même demi-clarté obsédante, l'horizon à bout portant, l'atmosphère humide et stagnante.

Il ne faut point de hache pour marcher « en bas-bois ». Le sabre d'abattis suffit à faire un étroit passage dans le réseau de lianes et de taillis, si dense soit-il. On parcourt ainsi quatre à cinq kilomètres par jour, à condition d'être peu chargé. Vers 4 heures du soir, on s'arrête pour monter le carbet, c'est-à-dire un toit de feuillage à l'épreuve de la pluie, indispensable pour assurer la sécurité du repos.

Les membres étant délassés par l'abandon des fardeaux et des chaussures, la vue réjouie par le spectacle du bivouac enfin allumé et des hamacs tendus, on peut goûter alors les joies rudimentaires et graves de l'homme des bois. On se sent mieux disposé à savourer cette solitude exceptionnelle, à se laisser bercer par les mille bruissements des branches et des lianes, à se confier enfin à cette nature qu'on disait farouche, mais qui se dépouille peu à peu de son mystère.

Le jour où l'on peut reconnaître le sifflement de l'*agouti*, le glapissement de l'*agami*, le ricanement de l'*honoré*, la roucoulade du *tocto*, le crissement des *tamarins*, le jour où l'on peut identifier au seul bruissement des feuilles le passage des singes rouges, des macaques ou des couattas, où l'on peut enfin comprendre toutes les voix de la forêt, on conviendra ce jour-là que son hospitalité est aussi avenante que celle des bosquets de chêne du bois de Meudon. Et les moustiques, les maques, les chiques, les tiques, les serpents graces, jaco, minutes et lianes, les fourmis flamandes et palicoures, les scorpions, les mille-pattes et les araignées-crabes, les mouches-à-dagues, les mouches-chapeau, les vampires et les chenilles vertes ne seront plus alors que des petits tracas familiers.

Seule la fièvre demeurera pour la forêt le grand moyen d'intimidation, la menace qu'il ne faut pas négliger ; mais ne convient-il pas, pour le prestige de l'explorateur, de lui laisser quelque risque ?

JACQUES PERRET,

Membre de la Mission Montoux-Richard.

..

Nos lecteurs, qui se seront intéressés à cet article, peuvent prendre connaissance du rapport plus complet de M. Jacques Perret, et de celui de M. Jean Goreaud, opérateur cinématographique, qui ont paru dans le Bulletin de l'Agence générale des Colonies (n° de juin 1932). Ils y trouveront des renseignements ethnographiques du plus haut intérêt sur ces populations noire et indienne qui habitent les profondeurs de la forêt.

Les Noirs, plus près de la côte et en relations plus intimes avec les Européens, fournissent presque toute la main-d'œuvre de l'exploitation forestière et sont d'une vénalité, d'une ingratitude et d'un mercantilisme éhontés.

Les Indiens sont d'une paresse fondamentale, à laquelle vient s'ajouter une ingratitude étonnante. La parole donnée est sans valeur pour eux ; il est bon de ne jamais les payer d'avance, et prudent de ne jamais compter sur eux en aucune manière.

Ce sont deux races peu sympathiques, mais dont les blancs ne peuvent se passer et avec qui il faut composer.



Une escale sur le Maroni.

Au-dessus : Les sources du Tampoc, reconnues par la Mission.

LES LIVRES

Un atlas des colonies françaises.

Un Atlas des Colonies Françaises est depuis longtemps attendu et annoncé. La Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales s'est attelée avec courage à ce grand œuvre qui est sur le point d'être réalisé : du moins on peut l'augurer de la mise en vente du fascicule relatif à l'Indochine.

La partie cartographique comporte : 1° une Indochine en deux feuilles au 2 000 000^e, en huit couleurs ou teintes hypsométriques et renfermant les détails de géographie physique, économique et politique ; 2° le delta du Tonkin au 500 000^e (cinq teintes hypsométriques) ; 3° la Cochinchine au 500 000^e (quatre teintes hypsométriques) ; 4° une carte géologique en dix couleurs, d'après la carte du Service géologique de 1927 ; 5° une carte pluviométrique en huit couleurs (moyenne de dix-huit années 1907-1924) ; ces deux dernières cartes sont au 4 000 000^e. Ces cartes, gravées par L. Bergelin, sont comme le texte qui les accompagne, l'œuvre de notre distingué collaborateur, M. E. Chassinéux, l'éminent géographe. C'est dire leur valeur scientifique. Le texte lui-même est abondamment illustré de cartes et de croquis. Bornons-nous à relever les titres de chapitres : Une introduction de géographie historique ; le sol et le relief, le climat, la végétation, le régime des eaux ; les populations ; les divisions administratives ; l'outillage et la production économiques.

Souhaitons d'avoir bientôt l'ensemble de cet Atlas publié sous la direction de G. Grandidier. Ce sera un outil de travail de première importance (16).

Les grands soldats coloniaux.

A l'occasion de l'Exposition Coloniale de 1931, on a réuni, en un gros volume in-4^e, de typographie soignée, avec trois cartes et trente-trois portraits, une série de biographies signées de différents collaborateurs. C'est l'histoire des hardis pionniers — soldats, marins, explorateurs — qui ont donné à la France son magnifique domaine d'outre-mer. Ils sont légion, mais il fallait bien choisir ; 39 noms ont été retenus : Champlain, Montcalm, Duplex, La Bourdonnais, Lally, de Bourmont, amiral Duperré, Dommieu, Clauzel, Bugeaud, sergent Blandin, duc d'Angoulême, de la Moricière, Randon, Faidherbe, Francis Garnier, Brière de l'Isle, Brazza, le sergent sénégalais Malamine, Rivière, Courbet, Bobillot, Borghis-Desbordes, Monteil, Archinard, Dodds, Marchand, Gentil, Lamy, Voyron, Joffre, Lapeyre, Bernis-Cambon, Gouraud, Lyautey. Connaissiez-vous toutes ces gloires nationales (10) ?

L'histoire coloniale. Une bibliographie.

Voici un très précieux instrument de travail publié par les soins de MM. Martineau, Roussier et Tramond. C'est une bibliographie générale des ouvrages d'ordre historique colonial publiés de 1900 à 1930 dans les divers pays qui sont des puissances coloniales : Belgique, Chili, Colombie, Danemark, Espagne, États-Unis, France et colonies, Grande-Bretagne et Dominions, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Le Japon et la Russie font défaut. Par contre, l'Allemagne, dont le rôle joué dans ses colonies d'Afrique et d'Océanie a donné naissance à nombre d'ouvrages, n'a pas été omise. C'est une des publications les plus utiles parues à l'occasion de l'Exposition Coloniale de 1931 (18).

La colonisation, œuvre d'humanité.

Une des plus nobles et des plus utiles manifestations auxquelles a donné lieu l'Exposition est le Congrès International et

Intercolonial de la Société indigène (5-10 octobre 1931). L'objet de ce Congrès : par quels moyens la politique sociale et morale des gouvernements coloniaux peut se renforcer et s'élargir. Il importe, en effet, par-dessus tout, d'orienter décidément la colonisation dans un sens d'humanité, de générosité, de compréhension de l'âme indigène. Les questions traitées : le paysannat indigène, l'artisanat indigène, le salariat indigène, l'amélioration des conditions familiales et sociales, la protection de la vie locale, l'action coloniale et les mentalités indigènes (4).

L'outillage économique des colonies.

C'est encore d'un Congrès tenu à l'occasion de l'Exposition Coloniale qu'il s'agit : le Congrès de l'outillage économique colonial et des communications (20-25 juillet 1931), organisé par l'Union Coloniale Française.

La France a le devoir de développer et de perfectionner l'outillage économique de son vaste domaine colonial, jusqu'au point où les conditions de vie des populations coloniales et les conditions de rendement des exploitations agricoles, minières et industrielles seront devenues comparables à ce qu'elles seront dans la métropole à la même époque.

Divisé en huit sections, ce Congrès a examiné successivement : le problème des transports, des améliorations agricoles, et notamment des aménagements hydrauliques, de l'électrification, de l'outillage minier, de l'outillage privé et de la main-d'œuvre (19).

Histoire militaire de la marine française.

En deux tomes comportant un total de 700 pages, le capitaine de corvette René Jouan vient de publier, chez Payot, une histoire militaire de la Marine française, basée sur les deux grands traités généraux de MM. de La Roncière et J. Tramond. L'histoire de notre marine se déroule à travers les époques, tour à tour glorieuse ou malheureuse, hésitante ou ferme en ses desseins. C'est par la mer qu'une puissance est vraiment grande. Le Français, dans sa majorité, a une âme de terrien. Et pourtant la conservation de notre grand Empire colonial suppose une marine marchande prospère et une marine de guerre puissante. L'une ne va pas sans l'autre. C'est la leçon qu'il faut tirer de cet ouvrage (14).

L'Afrique et l'Asie des Anciens.

Il y a un domaine des disciplines scientifiques qui, après avoir jeté chez nous un vif éclat, semble, depuis un quart de siècle, laissé en friche : c'est celui de l'histoire de la géographie. Aussi faut-il saluer avec sympathie les deux ouvrages qui viennent de paraître : le premier sur l'Afrique saharienne et soudanaise d'après les Anciens ; le second, tout récent, sur l'Asie ancienne centrale et sud-orientale d'après Ptolémée. Le grand géographe de l'antiquité sort, il faut le dire, victorieux de l'épreuve critique à laquelle M. Berthelot a soumis, avec une rigueur scientifique extrême, ses méthodes et ses résultats. Voilà deux ouvrages d'une lecture un peu ardue, au départ, mais qui récompense par le nombre de considérations du plus haut intérêt historique et géographique qu'on en retire. L'érudition de l'auteur l'apparente aux grands humanistes de la Renaissance. Cela était à noter (13).

Le voyage de René Caillié à Tombouctou. Son carnet de route.

Ce n'est pas un secret pour nos lecteurs que nul chrétien depuis le xv^e siècle n'était entré à Tombouctou, quand en 1828 y arrivèrent un Anglais, qui n'en sortit pas vivant, et un Français, notre glorieux René Caillié. Sa prodigieuse histoire a été contée, il y a peu, par André Lamandé et Jacques Nan-

teuil. Mais son journal de voyage, d'une précision et d'un intérêt scientifique et pittoresque de premier ordre, avait le tort, étant épuisé depuis longtemps, d'être introuvable.

Grâce à Jacques Boulenger, un chacun pourra désormais l'avoir dans sa bibliothèque, avec les illustrations de l'original et la carte. La figure et la vie de l'explorateur nous sont présentées dans une introduction d'une vingtaine de pages, dans un raccourci aussi exact que vigoureux (15).

Passé la ligne...

Pour la première fois j'en veux à mon ami Marius-Ary Leblond, et je veux faire partager mon ressentiment par ceux qui liront ces lignes. Donc Marius-Ary Leblond vient de réunir, en un petit volume spirituellement intitulé *Passé la ligne...*, onze histoires, « Aventures sauvages ».

Quand je vous dirai : voilà un livre qu'il faut lire parce qu'il est extraordinairement vivant, pittoresque, parfois émouvant et surtout parce qu'il pénètre loin, sans avoir l'air d'y toucher, dans l'âme primitive, parce qu'aussi c'est écrit de verve, vous me croirez sans doute, mais en quoi cela vous avancera-t-il ? N'aurait-il pas mieux valu pour vous comme pour moi que le *Monde Colonial Illustré* publiât en 200 lignes cet admirable petit conte « Un amour de tête », celui-ci ou un autre. Mais l'auteur n'y a pas pensé : c'est de quoi je lui en veux, et de si mal soigner sa publicité (12).

Un chemin de fer qui s'impose : Douala-Tchad.

A l'heure actuelle, nos territoires tchadiens (colonie du Tchad, Oubangui-Chari septentrional, Nord-Cameroun), privés de voie d'évacuation pratique jusqu'à la mer, sont voués à la stagnation économique. Leur faible commerce extérieur se fait uniquement à travers les colonies anglaises voisines, dont l'activité et la richesse, au surplus, attirent, dans un courant regrettable pour nos possessions les populations de nos territoires tchadiens. Voilà pourquoi le chemin de fer vers le Tchad, réuni ainsi au Cameroun, réclamé par le gouverneur général Antonetti, présente un caractère national. C'est ce que le Sénat français, il y a quelques mois, au grand scandale des gens informés, n'a pas su comprendre. On lui souhaita, à ce Sénat, de lire le rapport qui vient de paraître, de l'ingénieur en chef Milhau, chef de la Mission d'études ferroviaires Cameroun-Tchad. Rapport clair, précis, fortement motivé et très clairement illustré de cartes, graphiques et photographies (9).

LE CHARTISTE.

INFORMATIONS COLONIALES

◆ A la suite des efforts faits par le Gouvernement général de l'Indochine pour intensifier en France la consommation du riz, l'armée a décidé que désormais le riz nécessaire aux besoins des troupes stationnées dans la Métropole serait acheté directement en Indochine où les marchés voulus seront passés par l'intendance des Troupes coloniales. Cette acquisition va représenter pour le commerce local d'exportation du riz un appoint non négligeable dû à une propagande qui porte chaque jour ses fruits.

◆ Un sondage de reconnaissance géologique a, dans la région de Souk el Arba du Gharb, touché une couche pétrolière. L'éruption du pétrole a été captée et le débit initial a été évalué à 10 tonnes pour la première journée. On aménage les dispositifs pour obtenir une production régulière.

Ce résultat constitue un nouvel indice très important pour la campagne méthodique de prospection activement poursuivie par le Syndicat d'Études et de Recherches pétrolières au Maroc.

◆ Le paquebot *Amérique*, qui vient de quitter Pointe-Noire, rapatrie le dernier contingent des 900 travailleurs chinois, qui ont été employés à la construction du chemin de fer du Congo-Océan, depuis le mois de juillet 1929. Le départ de l'*Amérique* met donc le point final à l'expérience d'acclimatement de la main-d'œuvre chinoise en Afrique équatoriale française.

◆ M. le gouverneur Jorre, qui remplace en Nouvelle-Calédonie le regretté gouverneur Guyon, est arrivé à Nouméa et a pris possession de son commandement.

◆ M. Milliard, président du Conseil général de la Nouvelle-Calédonie, est rentré à Nouméa, venant de la France où il a fait un voyage précieux pour la colonie.

◆ M. Henri Lemaître vient de recevoir une médaille d'or pour son initiative en faisant construire son *Bibliothèque*. Quelle colonie organisera la première cette circulation de livres pour ses colonies ?

◆ Le transfert du chef-lieu de la colonie de la Côte d'Ivoire de Bingerville à Abidjan a donné une vive impulsion aux travaux d'urbanisme dans ce dernier centre. C'est ainsi que le palais du Gouverneur, dont les travaux de construction sont en cours, sera achevé à la fin de 1932 ; de même, le bâtiment des Archives, l'habitation du secrétaire général, le bâtiment du Secrétaire général et des Finances, le bâtiment du Trésor peuvent dès maintenant être utilisés.

◆ La Guadeloupe, reconnaissante des dons reçus à la suite du cyclone de 1928 qui semait partout la ruine et la désolation, a fait paraître un livre d'or ; les souscriptions se sont montées à 3 795 548 francs.

M. Albert Sarraut a inauguré la Foire de Marseille

M. Albert Sarraut, ministre des Colonies, a inauguré officiellement, le dimanche 18 septembre, la VIII^e Foire internationale de Marseille. Après avoir visité l'Institut colonial, le Ministre a prononcé un discours au banquet, en réponse à une allocution de M. Artaud, président de la Foire.

Le ministre des Colonies a chaleureusement félicité les organisateurs de cette belle manifestation économique dont il a souligné l'éclat et les enseignements.

Le Ministre a résumé son exposé dans les conclusions suivantes :

— Garder confiance plus que jamais dans notre destin colonial, poursuivre résolument l'outillage économique des colonies, mais en donnant la priorité aux œuvres rémunératrices, soumettre la cadence de la productivité coloniale aux règles d'une économie contrôlée, dirigée par la prévision économique et orientée vers les besoins solidaires de la collectivité Métropole-colonies, améliorer la qualité des produits en diminuant leur prix de revient, assainir une ambiance financière polluée par les excès de la spéculation et dégrader le chantier colonial des entreprises parasitaires, organiser sur de larges et solides bases le crédit colonial, faire connaître par une propagande plus active nos ressources d'outre-mer, et favoriser des échanges plus amples de la Métropole et des colonies en perfectionnant le régime des communications et les procédures du commerce ; enfin et surtout réduire énergiquement le train de vie de l'Etat colonial en renonçant à la pléthore de ses organismes et à leurs dépenses somptuaires.

En terminant, M. Albert Sarraut a insisté sur la nécessité de rester fidèle au programme humain de la colonisation et à l'idéalisme généreux de la politique d'association qui doit progressivement habituer les populations indigènes à collaborer en toute confiance avec nous.

FIRMIN-DIDOT & C^{ie}

GRAMMAIRE

DE

L'ACADÉMIE FRANÇAISE

Un volume in-16 double couronne 15 fr.

MÉMOIRES DE LAFFITTE

Publiés par PAUL DUCHON 15 fr.

CARTOUCHE ET MANDRIN

Publié par FERNAND FLEURET 20 fr.

OUVRAGES CITÉS DANS LA CAUSERIE BIBLIOGRAPHIQUE

BERGER-LEVRULT.

1. D^r JULES GARNIER, *Sur les bords fleuris du Niger*, une brochure in-8, de 20 pages avec photos.

BULLETIN DE L'AGENCE GÉNÉRALE DES COLONIES.

2. Juin 1932 : *Mission Montoux-Richard en Guyane française* (p. 805-969).
3. Juillet 1932 : RAYMOND FUKOS, *Bibliographie géologique de l'Afrique occidentale française* (p. 1089-1119) : 429 titres ont été relevés.

EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE DE PARIS, 1931.

4. *Congrès international et colonial de la Société indigène* (5-10 octobre 1931), tome 1^{er}, in-8.

GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE.

5. *Algérie et Tourisme*, in-8, nombreuses illustrations.

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT, SAINT-LOUIS.

6. *Colonie du Sénégal, Conseil colonial, Discours prononcé le 7 juillet 1932*, par M. MAURICE BEURNIER, in-8, 42 pages.7. *Cinquante ans du « Roman d'un Spahi »*, de PIERRE LOTI, in-8, brochure.

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT, FORT-DE-FRANCE.

8. *Discours prononcé par M. L. GERBINIS, Gouverneur de la Martinique...*, 28 mai 1932, une brochure in-8.

IMPRIMERIE ANDRÉ TOURNON.

9. *Le chemin de fer Douala-Tchad*, in-8, planches et photos hors texte, nombreuses cartes en couleurs.

LES ÉDITIONS HENRI JONQUIÈRES.

10. *Les grands soldats coloniaux*. Texte accompagné de 3 cartes et de 33 portraits, grand in-4.

LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE CH. BÉRANGER.

11. MAXIME ROBIS, *Étude mécanique du vol de l'avion à l'usage des techniciens*, in-8 : 70 francs.

LES ŒUVRES REPRÉSENTATIVES.

12. MARIUS-ARY LEBLOND, *Passé la ligne, Aventures sauvages...*, in-16, 12 francs.

PAYOT.

13. ANDRÉ BERTHELOT, *L'Asie ancienne centrale et sud-orientale, d'après Ptolémée*, in-8, 23 cartes en noir et une en couleur, in-8 : 60 francs.14. RENÉ JOUAN, *Histoire de la Marine française, T. II. De la Révolution à nos jours*, in-8, 7 croquis : 20 francs.

LIBRAIRIE PLOIN.

15. *Le voyage de René Caillié à Tombouctou et à travers l'Afrique 1824-1828*. Pub. par JACQUES BOULENGER, in-16, planches hors texte.

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS GÉOGRAPHIQUES, MARITIMES

ET COLONIALES.

16. *Atlas des Colonies françaises, Protectorats et Territoires sous mandat de la France*, publié sous la direction de G. GRANDIDIER : Indochine, par E. CHASSINÉUX, 5 ff. de cartes et 20 pages de texte, format atlas.17. *Recueil général et méthodique de législation et de la réglementation des Colonies françaises*. Textes émanant du Pouvoir central, par BERNARD SOL et DANIEL HARANGER, 1^{re} partie, T. IV, en 2 vol., in-8.

SOCIÉTÉ DE L'HISTOIRE DES COLONIES FRANÇAISES.

18. *Bibliographie d'histoire coloniale* (1900 à 1930), in-8 : 150 francs.

UNION COLONIALE FRANÇAISE.

19. *Congrès de l'outillage économique colonial et des communications* (20-25 juillet 1931). Organisé par l'Union coloniale française. Compte rendu et vœux, in-8.

LA VIE MAROCAINE ILLUSTRÉE.

20. *Tourisme*. Numéro spécial consacré au Tourisme au Maroc, abondamment illustré de photos, planches hors texte reproduisant des œuvres d'artistes, une carte touristique du Maroc au 500.000 : 20 francs.

LE " CONGO-OCÉAN "



Le nouveau pont du chemin de fer sur le Djoué. Solide et trapu, il défiera les injures du temps.

L'AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE, environ cinq fois plus grande que la France, ne présente guère que 800 kilomètres de côtes dans sa partie Sud-Ouest (Gabon et Moyen-Congo). Tout le reste du territoire s'étend suivant un demi-cercle orienté Nord-Sud sur environ 3 000 kilomètres.

Si ces territoires ont acquis une certaine homogénéité quant à l'administration, il n'en reste pas moins que, jusqu'à ces dernières années, ils offraient l'énorme désavantage de ne pas présenter de possibilité d'évacuation vers la mer, c'est-à-dire vers les marchés mondiaux.

Le Congo termine son rôle utile au Pool, à quelque 500 kilomètres de l'océan.

Pour y conduire les produits, il a paru nécessaire de doubler le fleuve d'une voie ferrée.

Les Belges ont, depuis la fin du siècle dernier, réalisé cette liaison et depuis trente ans nous avons été tributaires de leur voie ferrée Léopoldville-Matadi.

Ce n'est qu'après bien des tâtonnements et des attermoissements que nous nous décidâmes à entreprendre une œuvre nécessaire qui devait nous permettre de donner à l'Afrique équatoriale française l'armature économique sans laquelle aucune mise en valeur n'est possible.

En 1921, après de longues études, le premier coup de pioche était donné; mais c'est seulement à partir de 1925, sous l'énergique impulsion de M. le gouverneur général Antonetti qui commença la réalisation effective d'un chemin de fer de 1^m,06 à grand rendement, susceptible de se souder à l'important réseau de même écartement qui couvre l'Afrique du Sud, les colonies anglaises de l'Est-Africain et le Congo Belge. Le nom de « Congo-Océan », qui lui fut donné, constituait tout un programme qui sera complété par la construction à Brazzaville

d'un port fluvial bien outillé et à Pointe-Noire d'un grand port en eau profonde.

Après des difficultés sans nombre, l'œuvre entre dans sa dernière phase. Le Gouverneur général a pu annoncer qu'en 1934 le Chemin de fer « Congo-Océan » sera terminé, ouvrant à la colonisation des perspectives fructueuses et transformant complètement les données sur lesquelles reposait jusqu'ici la mise en valeur de la Fédération.

La ligne définitive comprendra 516 kilomètres.

Au 1^{er} juin 1932, l'état d'avancement des travaux était le suivant sur les deux sections en construction: (La première, allant de Pointe-Noire au kilomètre 172, est confiée à la Société des Batignolles; la deuxième, allant de Brazzaville jusqu'au raccordement avec le kilomètre 172, est construite directement par la colonie.)

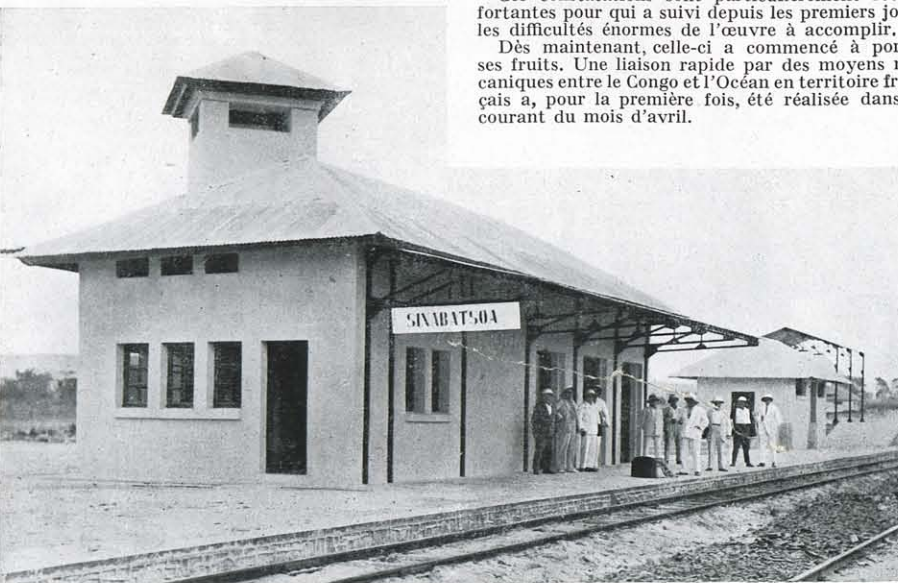
Section Pointe-Noire. — Plate-forme terminée; voie définitive posée et exploitée jusqu'à M'Vouti, kilomètre 128; travaux attaqués partout entre le kilomètre 127 et 172. Le percement du grand tunnel de 1 600 mètres du Bamba avance à une cadence satisfaisante.

Section Brazzaville. — Plate-forme terminée jusqu'à Madingou, kilomètre 233 de Brazzaville; voie définitive posée et exploitée jusqu'à Kikembo, kilomètre 148. La pose de la voie lourde entre Kikembo et Madingou avance à la cadence de 1 500 mètres par jour, de sorte que le rail sera à Madingou dans le courant d'août.

A ce moment, 361 kilomètres sur 516 seront entièrement terminés; les travaux d'établissement de la plate-forme étant actuellement poussés sur les 155 derniers kilomètres. Ils sont d'ailleurs facilités par les réalisations déjà effectuées qui permettent d'amener rapidement à pied-d'œuvre le matériel nécessaire.

Ces constatations sont particulièrement réconfortantes pour qui a suivi depuis les premiers jours les difficultés énormes de l'œuvre à accomplir.

Dès maintenant, celle-ci a commencé à porter ses fruits. Une liaison rapide par des moyens mécaniques entre le Congo et l'Océan en territoire français a, pour la première fois, été réalisée dans le courant du mois d'avril.



La halte de Sinabatsoa, sur le « Congo-Océan », s'apprête à recevoir voyageurs et marchandises.

Désormais, cette liaison fonctionne régulièrement, donnant un premier trafic au chemin de fer et ouvrant aux 300 000 indigènes qui habitent entre Brazzaville et Pointe-Noire une fenêtre sur la mer.

Le voyage pour les passagers européens s'effectue de la façon suivante :

Départ de Brazzaville les jeudi et lundi, à 7 h. 30, en automotrice. Arrêt à Mindouli pour le déjeuner; arrivée à Madingou à 16 heures. Coucher à Madingou. Le lendemain, départ de Madingou à 9 h. 30. Arrivée à M'Vouti à 14 heures.

Ce trajet de 160 kilomètres est effectué sur une bonne route au moyen de voitures très confortables.

Départ de M'Vouti à 15 heures en automotrice. Arrivée à Pointe-Noire à 18 h. 30.

Dans l'autre sens, le voyage s'effectue dans les mêmes conditions avec départ de Pointe-Noire également tous les lundis et tous les jeudis.

Les voyageurs peuvent se faire accompagner de tous leurs bagages qui arrivent en même temps qu'eux.

Les prix de cette liaison dépassent encore de quelques centaines de francs le coût du voyage par Matadi-Kinshasa; mais la différence ira s'abaissant, au fur et à mesure de la diminution de la longueur du parcours routier effectué entre les deux bouts de ligne exploitée.

Dès maintenant, une entente est négociée avec la Compagnie des Chargeurs Réunis, pour que celle-ci transfère en juillet, de Matadi à Pointe-Noire, le terminus des paquebots venant de Bordeaux; le port belge n'étant plus touché que par ses cargos.

Telles sont les heureuses conséquences des efforts tenaces accomplis au cours de ces dernières années, de la rare et patiente énergie avec laquelle est menée en Afrique équatoriale française une politique de réalisation de moyens modernes de communication qui, seuls, permettent à cette colonie, handicapée par l'éloignement, de prendre la place qui lui revient dans le courant mondial des échanges.

TAHITI, POINT STRATÉGIQUE
DU PACIFIQUE

Le tome troisième des Théories stratégiques de l'amiral Castex vient de susciter, chez les Tahitiens, comme d'ailleurs chez tous les coloniaux, une profonde surprise mêlée d'indignation.

Pourquoi faut-il qu'un amiral français vienne aujourd'hui reprendre cette stupide proposition, émise il y a quelque temps par Mac Fadden au Sénat américain, de céder nos colonies ?

Stratégie, dit-il, stratégie. Mais il n'existe pas, je pense, que la stratégie militaire au point de vue colonial. Il y a d'autres facteurs de colonisation aussi importants que la stratégie de l'amiral Castex.

Tahiti, placé, par suite de l'ouverture du canal de Panama, entre l'Europe et l'Amérique d'une part, et l'Australie et l'Asie d'autre part, est devenu un point stratégique important sur l'immensité du Pacifique.

Pour répondre à l'idée d'abandonner nos colonies qu'émet l'amiral Castex, il suffit de songer un seul et court instant à ce que deviendrait le monde, si chaque nation colonisatrice se repliait sur elle-même. La France réduite à elle-même, l'Angleterre confinée chez elle, la Hollande, la Belgique, le Portugal, reniant leurs lointaines colonies.

Alors qu'est-ce que cela donnerait comme résultat ?

Nous reviendrions aux temps anciens des îles sauvages et inconnues n'appartenant plus à personne et ignorant le progrès et la science. Non, la France coloniale se doit de rester ce que les siècles l'ont faite.

Il est déjà assez humiliant pour nous d'entendre l'Allemagne réclamer constamment et ouvertement ses colonies d'avant-guerre, de lire dans la presse étrangère des allusions à la cession de nos colonies, pour ne pas encore écouter un amiral français nous parler d'échanger ou de céder nos possessions coloniales.

L'amiral Castex peut et est, je n'en doute point, un grand stratège militaire, mais il n'a pas l'âme d'un colonisateur.

Non, ce qu'il ne faut pas oublier, amiral Castex, c'est que les Tahitiens se sont donnés librement à la France; c'est que, librement encore, ils ont fait la guerre de 1914, alors qu'ils n'y étaient point obligés; c'est que trois cents d'entre eux sont restés couchés là-bas sur la terre de France, lui ayant fait le sacrifice d'eux-mêmes.

Ce qu'il ne faut point oublier, c'est que quelques milliers de Français peuplent nos îles d'Océanie, s'efforçant d'y développer toujours plus l'amour de la France.

Ce qu'il ne faut pas oublier enfin, c'est qu'avant la stratégie militaire, et en matière coloniale, il y a la stratégie coloniale, la stratégie humaine, la stratégie du sang versé librement pour sceller une donation.

Tahiti, point stratégique français en plein Pacifique, restera français toujours, envers et contre tout.

Yves MALARDÉ.

LA MORT DE M. MAURICE CRÉTÉ

C'est avec une douloureuse émotion que nous avons appris la mort tragique de M^{me} et M. Maurice Crété, tués dans un accident d'automobile. Cette mort affecte cruellement une famille universellement respectée et dont les traditions de probité et de travail se transmettent de père en fils depuis plusieurs générations. Elle prive la grande imprimerie de Corbeil d'un de ses chefs dont le *Monde Colonial Illustré* a pu apprécier les qualités au cours de nombreuses années de collaboration.

Notre Revue adresse à la famille l'hommage de sa profonde et douloureuse sympathie.

DE L'ÉCOLE COLONIALE A L'ACADÉMIE D'ALGER

J'ignore encore si les Algériens apprécient à son juste prix le cadeau que le Ministère de l'Éducation Nationale vient de leur faire, en nommant le Directeur de l'École Coloniale Recteur de l'Académie d'Alger.

Pour l'École Coloniale, le départ de M. Georges Hardy est une perte sévère. Ancien élève de l'École Normale supérieure, agrégé d'Histoire et de Géographie, docteur ès-lettres, Georges Hardy, dès 1912, a tourné son activité vers l'Afrique. Il a été successivement : directeur de l'Enseignement de l'A. O. F., puis directeur général de l'Instruction publique, des Beaux-Arts et des Antiquités au Maroc. C'est presque contre ses tendances intimes que cet africain accepta de venir diriger à Paris l'École Coloniale.

C'était là une grande tâche à laquelle il s'est voué corps et âme. Il a tenté de faire de cette pépinière de nos futurs administrateurs coloniaux une grande école. Peut-être ne lui en a-t-on pas donné tous les moyens ?

On ne sait pas encore à qui M. Albert Sarraut fera appel pour cette lourde succession ; faisons-lui confiance. Il ne suffit pas, pour être directeur de l'École Coloniale, d'être la mule du maréchal de Saxe. Il s'agit de trouver avant tout et un éducateur et un homme qui ait longuement médité tous les problèmes devant lesquels se trouveront placés les jeunes administrateurs au sortir de l'École. On lui souhaiterait, à ce directeur, d'avoir en outre la flamme, la richesse d'idées et la plume d'un Georges Hardy.

À celui-ci nous adressons, avec nos regrets de le voir s'éloigner pour un temps de nous, nos vœux pour la tâche nouvelle qui l'attend. L'Académie d'Alger est un poste de choix, où toutes ses qualités lui seront nécessaires pour former, avec le concours de maîtres éminents, l'élite qui devra diriger les destinées de la jeune race Nord-Africaine.



M. Georges Hardy qui vient d'être nommé Recteur de l'Académie d'Alger. (Photo Henri Manuel.)

LA HAUTE-VOLTA A VÉCU

Le ministre des Colonies cherche, dans sa sphère, à juguler la vie chère. Pour réaliser des économies dans les dépenses occasionnées par le haut commandement territorial, il supprime, en tant que colonie distincte, la Haute-Volta. Les circonscriptions de la colonie supprimée sont réparties, en s'inspirant aussi bien des raisons topographiques que des courants commerciaux qu'il s'agit de favoriser, entre les trois colonies voisines du Niger, du Soudan et de la Côte d'Ivoire.

Cette réforme permettra de réaliser de très appréciables économies en rendant disponibles pour d'autres postes le personnel administratif et technique en service dans la Haute-Volta.

Le Ministre supprime également le poste de gouverneur des îles Saint-Pierre et Miquelon, celui des Nouvelles-Hébrides, et celui de Kouang-Tchéou-Wan. L'autorité de ces territoires sera confiée désormais à un administrateur en chef.

LA STATUE DE JEAN DUPUIS

Jean Dupuis, une de nos gloires coloniales ! Une gloire bien ignorée du grand public sans doute, mais une de ces gloires modestes à qui nous devons la réussite de notre empire colonial !

M. Sarraut, ministre des Colonies, a inauguré sa statue élevée à Saint-Juste-la-Pendue, aux environs de Roanne, où naquit le célèbre explorateur du Tonkin.

Jean Dupuis, avide des grands horizons, est pris du désir de parcourir le monde. Il va en Égypte où se construisait le canal de Suez, puis en Chine, à Pékin, où il se trouve en même temps que le corps expéditionnaire, en 1861.

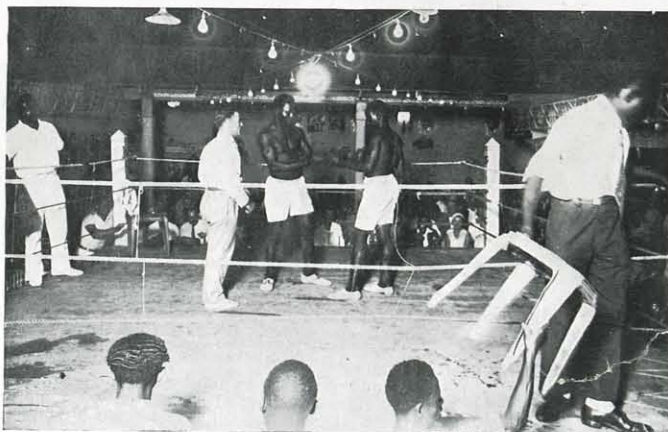
Là, il a trouvé le vaste cadre qui convient à ses désirs. Il se lie d'amitié avec des mandarins, apprend la langue du pays et conçoit l'idée de relier les régions sud-ouest du Céleste Empire avec les provinces françaises de l'Indochine, pour importer des marchandises dans le Yunnan.

On a déjà essayé d'entrer en relations avec cette immense et riche province : les Anglais par l'Inde, les Français par le Cambodge et le Mékong ; ils ont tous échoué. N'y aurait-il pas moyen de tenter l'aventure par le Fleuve Rouge ? Cette idée hante Dupuis.

Il se rend au Yunnan et arrive à la pointe du Tonkin. Accompagné d'un seul serviteur chinois, il parvient à une rivière qu'il estime devoir être le Fleuve Rouge. Dans une barque, il descend jusqu'à un poste amantite où il se trouve arrêté. Mais, certain de la navigabilité du fleuve, il remonte au Yunnan et fait part de sa découverte aux autorités chinoises. Il a constaté sur les rives et dans la région une extraordinaire richesse naturelle ; une route de pénétration dans le sud de la Chine était trouvée.

Et maintenant le touriste ou le commerçant peut parcourir dans le confort d'un chemin de fer la route que Jean Dupuis a tracée.

LA BOXE AU SÉNÉGAL

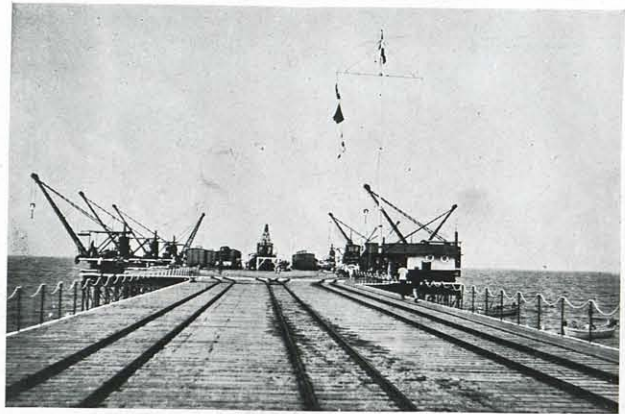


Un combat de poids moyens. A gauche Miller, à droite Drayloc. (Photo Hennequin.)

Des réunions de boxe, championnats d'amateurs et de professionnels, se sont déroulées dernièrement à Dakar. Elles ont suivies avec un grand intérêt par les sportifs européens et indigènes fervents du noble art.

On a l'ambition de trouver dans ce réservoir d'athlètes que possède notre belle colonie de l'A. O. F. l'homme susceptible de tenir en échec les vedettes des rings métropolitains. Ce rêve n'est pas impossible à réaliser.

L'OUVERTURE DU WHARF DE PORT-BOUET



Port-Bouet. La plate-forme et le débarcadère du wharf qui vient d'être ouvert officiellement au commerce (Photos Henri Delafosse.)

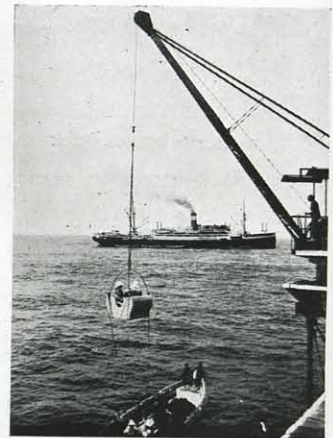
Un décret ministériel d'une grande importance dans l'histoire coloniale vient d'ouvrir l'escadre de Port-Bouet à tous les paquebots tant à l'aller qu'au retour.

Par suite de la richesse sans cesse croissante de la colonie, le wharf de Grand-Bassam se trouvant insuffisant pour les besoins du commerce, le nouveau wharf a été construit à Port-Bouet, situé à 11 kilomètres, face à la ville d'Abidjan.

Ce wharf, supporté par des pieux en acier vissés dans le sable et entrecroisés par des tirants réglables, comporte une passerelle de 280 mètres de longueur sur 12 m, 75 de large et un débarcadère de 130 mètres sur 32. Un dispositif, comprenant deux estacades, est destiné à protéger le wharf contre le choc des billes de bois flottantes qui souvent sont entraînées par les fortes barres.

La passerelle porte trois voies ferrées métriques qui sont le prolongement du rail du continent et qui se ramifient en six branches au débarcadère. Celui-ci supporte 10 grues dont une de 20 tonnes, une de 10 tonnes et 8 de 5 tonnes. Cet équipement permet de manutentionner 260.000 tonnes annuelles.

Henri DELAFOSSE.



Le débarquement des passagers se fait d'une façon barbare.

PROPOS DU HARGNEUX

LES DÉLÉGUÉS ÉLUS

Les intérêts des Colonies sont défendus, dans la Métropole, par des députés, — pour certaines de nos possessions — et par des délégués au Conseil Supérieur des Colonies.

Un peu partout, on se prépare en vue de l'élection des délégués. Des campagnes sont commencées. À la grande joie des coloniaux badauds, les candidats se sont défilés au cours de réunions publiques et contradictoires, en Afrique Equatoriale, qui devient ainsi tout à fait à l'instar...

Savez-vous, ô électeurs, ce qu'est, au juste, ce Conseil Supérieur où il s'agit pour vous d'être représentés ?

Tout comme moi, quand je vivais parmi vous, vous n'en savez rien, et, sans doute, vous vous en fichez...

Soit, vous allez voir que vous avez, à la fois, tort et raison.

Le Conseil Supérieur des Colonies comprend trois organismes :

Le Haut Conseil Colonial, le Conseil Economique et le Conseil de Législation.

Le Haut Conseil Colonial, qui doit se réunir au moins deux fois par an, est réservé aux anciens ministres des Colonies, aux anciens gouverneurs généraux, aux représentants des Affaires étrangères, de la Guerre et de la Marine.

Les délégués élus des Colonies ne font pas partie du Haut Conseil.

Ils sont admis seulement au Conseil Economique et au Conseil de Législation.

Au nombre de quatorze, les délégués élus sont d'ailleurs noyés dans la foule des fonctionnaires et des Bénévoles. On nomme directement par les ministres des Colonies sous prétexte de compétence coloniale acquise dans les différentes branches de l'activité économique, financière, industrielle, agricole, commerciale, etc.

Vous connaissez certainement quelqu'un de ces joyeux drilles, autorisés à mettre sur leur carte de visite :

Membre du Conseil Supérieur des Colonies et que vous ne pouvez regarder sans rire. Je n'insiste pas.

Quant au Conseil de Législation, on y rencontre plus particulièrement des chicaniers, experts en l'art de défendre la veuve et l'orphelin... ou de les dépouiller.

Si le Haut Conseil doit être convoqué au moins deux fois l'an, le Conseil Economique ne doit l'être qu'une seule fois.

On se rend compte immédiatement que cette trinité est frappée d'impuissance congénitale.

En effet :

1° Son rôle est purement consultatif ;

2° De par sa nature et sa composition, elle ne peut que se montrer la docile laudatrice des actes du pouvoir ;

3° De la seule section — le Haut Conseil — où se peuvent rencontrer des personnalités indépendantes, sont soigneusement exclus les délégués élus, les seuls qualifiés pour faire entendre la voix des colons.

Et voilà pourquoi, colons mes frères, vous avez raison de prendre les élections de délégués à la blague.

À l'ombre de cet imposant Conseil Supérieur des Colonies, ministres et bureaux peuvent sommeiller en toute sérénité. Pour les réveiller, on vous donne une cloche muette à qui manque le battant.

Ne soyons donc ni surpris, ni scandalisés de l'indifférence goguenarde dont on entoure, dans les Colonies, la campagne électorale. Ici, le gagnant sera un vieux fonctionnaire fatigué qui verra ainsi s'arrondir une retraite insuffisante ; là, ce sera un commerçant attentif à la défense d'intérêts particuliers ou quelque bon bougre, sympathique, mais sans aptitude bien définie pour l'exercice du mandat qu'on lui confie.

Une dernière espèce de candidature tend à se généraliser ; celle du député métropolitain, qui fait valoir ses appuis politiques, son action parlementaire, efficaces auprès des ministres aux majorités incertaines.

En général, la course est courue d'avance. Grâce au vote par correspondance, une administration bien stylée sait faire sortir des urnes, avec un joyeux cynisme, le candidat du Gouverneur. On arrose la farce ainsi jouée de quelques tournées de whisky, et chacun retourne à ses affaires, avec la certitude que la terre continuera de tourner comme auparavant.

Hé bien, coloniaux mes frères, vous avez tort de vous en fichez...tre, car, si vous mettiez bien dans la tête que de tels enfantillages sont périmés et qu'il importe de faire entendre avec efficacité votre voix aux conseils de Gouvernement, on pourrait voir le bout de la crise, au lieu d'attendre un miracle du temps, des dieux, ou de l'action du voisin.

BAGHEERA.

LA RADIO-DIFFUSION COLONIALE

D'UN CONTINENT A L'AUTRE

La radio deviendrait-elle un concurrent redoutable pour les journaux ? Du moins les vendeurs de journaux anglais le pensent, puisqu'ils ont demandé que les résultats sportifs ne soient plus diffusés par T. S. F. avant 20 heures, afin de ne pas nuire à la vente des éditions du soir ; ils ont d'ailleurs obtenu satisfaction.

La station Radio-Alger émettait sur une longueur d'onde voisine de celle de Stuttgart-Mulacker, ce qui cause des brouillages ; aussi fait-elle maintenant des essais sur 455 mètres.

La bibliothèque centrale des stations anglaises fait beaucoup d'envieux ; elle comporte, en effet, 11 000 partitions de plus de 3 000 pièces de théâtre ; elle est assurée et plus de 5 000 000 de francs.

Les Allemands vont bientôt mettre en service la nouvelle station de Leipzig, il y sera la plus puissante d'Allemagne ! elle émettra avec 150 kilowatts.

On ne badine pas avec la T. S. F. en Allemagne : d'avril à juin, les tribunaux ont condamné 199 personnes pour non-déclaration de récepteurs ; l'une d'elles a été condamnée à un mois de prison.

Malgré le nombre élevé de postes de radio-diffusion existant aux Etats-Unis, il y a encore six villes de plus de 100 000 habitants qui n'ont pas d'émetteur local.

La T. S. F. dans les hôtels vient de marquer un nouveau progrès en France ; l'un des palaces de Deauville a équipé ses chambres avec la T. S. F.

On vient d'enregistrer des disques spéciaux pour l'examen médical de la sensibilité auditive ; sur ces disques sont enregistrées des séries de chiffres lus avec une intensité décroissante. De même que chez l'oculiste, on mesure l'acuité visuelle en faisant lire des lettres ou chiffres de plus ou moins grandes dimensions ; de même chez l'auriste, on jugera de l'acuité auditive en faisant répéter au sujet les chiffres d'intensité variable énoncés par le phonographe ou le pick-up.

LA CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE MADRID

La Conférence Internationale de Télégraphie et de Radiotélégraphie s'est ouverte le 3 septembre dans l'ancien Palais du Sénat, à Madrid ; plus de 650 délégués, représentant 125 pays, étaient présents. Le Congrès doit durer environ deux mois et demi, plus de 4 000 questions étant inscrites à l'ordre du jour.

La langue officielle est le français, mais les délégués peuvent parler dans leur langue natale.

Cette conférence est la troisième depuis 1912 ; la précédente avait eu lieu en 1929 à Washington. Le but de ce Congrès est l'unification des conventions concernant la télégraphie et la radiotélégraphie, et la radiodiffusion.

De nombreuses fêtes seront organisées en faveur des délégués, sous les auspices du Gouvernement, de la Municipalité de Madrid, des députations provinciales et de diverses associations.

La Commission technique de cette conférence est présidée par M. Raymond Brailard, contrôleur général des longueurs d'ondes des émetteurs européens. Agé de 44 ans, l'éminent technicien a à son actif de nombreux travaux concernant les liaisons par T. S. F. des colonies à la Métropole.

Nous empruntons à notre confrère « T. S. F. Revue » quelques passages de sa biographie : « Dès sa sortie du service, il entra à la « Société Française Radioélectrique », chargée de l'installation du réseau de T. S. F. du Congo belge, et partait bientôt dans ce pays comme ingénieur en chef. Il en profita, en 1912, pour étudier les conditions d'installation de la T. S. F. dans le Congo Français. Il devait rester ingénieur en chef du service de la T. S. F. du Congo belge de 1912 à 1924, ce qui le rappela à la direction de l'Ecole de la Station et des Ateliers de Laeken, près de Bruxelles, où se créait à la fois la T. S. F. belge et celle de sa grande colonie.

« En 1913, il réussissait les premières liaisons Belgique-Congo, commençant des émissions régulières de radiophonie reçues jusqu'à Paris, poursuivait des études pratiques sur la propagation des ondes, sur le matériel nécessaire aux colonies, sur l'élimination des parasites, si violents dans les régions tropicales. Il était à la même époque nommé secrétaire de la Commission radioscientifique Internationale, qui devait devenir « l'Union Radioélectrique Scientifique Internationale ».

« Il avait 26 ans quand la guerre l'appela comme officier de réserve. Il est aussitôt détaché de l'armée belge. En 1918, il apporte son concours technique aux Américains pour l'installation du fameux poste de Croix d'Hins, près de Bordeaux. Il est aujourd'hui capitaine de réserve au 8^e Génie, régiment de télégraphistes et de radiotélégraphistes.

« Démobilisé en 1919, il crée la « Société Indépendante de T. S. F. » (S. I. F.) en France et en Belgique, et devient directeur de la Société Belge Radioélectrique (S. B. R.) en 1923.

« En 1925, M. Raymond Brailard était élu président de la Commission Technique de « l'Union Internationale de Radiodiffusion » et bientôt le directeur du Centre de Contrôle de cette Union.

« C'est en cette qualité qu'il étudie la modulation et la stabilisation des stations d'émission dans le but, notamment, d'empêcher les interférences entre les diverses stations. »

TOUJOURS LA RADIO-PUBLICITÉ

DANS tous les grands Etats où la publicité par T. S. F. est encore permise, il est plus ou moins question de la réglementer très strictement, sinon même de l'interdire. Les partisans de la commercialisation des émissions ne se tiennent pas pour battus. Il ne manque pas de petites nations qui seraient fort heureuses d'avoir leur station de radiodiffusion.

D'UN CONTINENT A L'AUTRE

On est en train d'édifier une nouvelle station égyptienne de 10 kilowatts à Abou-Zaabal. Ce poste sera en service vers le mois de mars 1933. La politique sera complètement exclue des programmes. Le studio aménagé au Caire sera relié par câble à la station.

Il est très difficile de trouver un bon radio-reporter sachant faire un récit précis et pittoresque des événements qui se sont déroulés sous ses yeux. Aussi n'est-il pas étonnant qu'il ait choisi au concours.

La station de Lille, Radio P. T. T. Nord, avait donné, comme sujet de concours récemment, une exposition des événements se déroulant sur un film projeté successivement devant les trois candidats.

Le micro était relié par l'intermédiaire d'un amplificateur à un haut-parleur, situé dans une autre salle où se tenait le jury, composé de quelques membres de l'Association Radiophonique du Nord. Ceux-ci qui, d'ailleurs, connaissaient déjà le film, jugeaient les candidats d'après la valeur de leur récit.

Une question délicate a été posée à Rome par l'Ami du Clergé, journal de Langres. Il s'agit de savoir si un prêtre a le droit de faire entendre dans son église des morceaux d'orgue en haut parleur. La question avait déjà été tranchée par une interdiction en ce qui concerne l'usage du phonographe pour la reproduction du chant, dans un décret de la S. C. des Rites du 2 février 1910.

Cette décision était d'autant plus explicable à l'époque que le phonographe alors donnait des auditions nasillardes n'ayant qu'un rapport très lointain avec l'art. Le problème se pose différemment maintenant. De sa solution dépend la fourniture au clergé de dizaines et même de centaines de milliers de pick-up.

Les installations de T. S. F. des grands transatlantiques sont réservées au service des informations des médias et des messages divers. Elles ne sont aucunement destinées à la réception des radio-concerts. Chose assez étonnante, étant donné les efforts que font les Compagnies de Navigation pour mettre à la disposition des passagers les éléments du confort le plus raffiné.

Il semble normal de permettre aux passagers d'écouter en même temps que les nouvelles émanant des stations françaises et étrangères, les programmes de musique propres à les distraire pendant les longues heures de traversée. Pourquoi les Compagnies de Navigation ne mettraient-elles pas cette adaptation à l'étude ?

MOTEURS INDUSTRIELS & MARINS

aux HUILES LOURDES de 10 à 50 CV.

Groupe Locomobiles

15 & 25 CV.

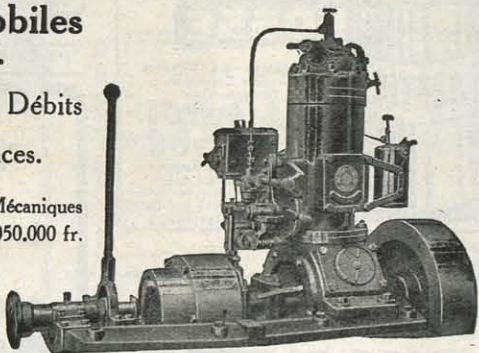
Moto-Pompes — Tous Débits

Nombreuses Références.

Sté Surgérienne de Constructions Mécaniques
Société Anonyme au Capital de 1.050.000 fr.

SURGÈRES (Ch^e-Inf^{re})

AGENTS DEMANDÉS
AUX COLONIES



Balayeuses Auto et Hippomobiles



RÉMOND MATHIEU, Ingénieur-Constructeur
Rue Drouas, TOUL (M.-et-M., France)
Adresse Télégraphique : Balaymat-Toul - Téléphone : 2.47



POMPES
à chapelet, à bras
à moteur
et à manège

Gaubert & Pignol

ALBI 94, Boul. Lapérouse (Tarn)

PRIX DE L'ABONNEMENT

UN AN

FRANCE et COLONIES..... 50 francs. — BELGIQUE..... 60 francs.
ÉTRANGER : 100 francs ou 75 francs (suivant pays).

LAFFLY

Coloniaux et Exportateurs

visitez,

pendant le Salon de l'Automobile,
l'exposition des Établissements

LAFFLY

sur l'Esplanade des Invalides, comprenant le
matériel municipal et les véhicules industriels.

Châssis porteurs de 2 à 10 tonnes,
Tracteurs de 6 à 15 tonnes,
étudiés spécialement pour les colonies.

Demandez tous renseignements au Stand N° 70 bis,
Grand Palais, ou aux Usines :

94, avenue des Grésillons, à ASNIÈRES (Seine), pour les
véhicules industriels, et

82, r. du Vieux-Pont-de-Sèvres, à BILLANCOURT (Seine),
pour le matériel de voirie ou d'incendie.

CHRONIQUE DE PARIS

CHAUSSURES

RIVIÈRE

CHAUSSURES COLONIALES

Civiles et Militaires

44 et 46, Bd Magenta
PARIS

Catalogue franco



VINS ET LIQUEURS

Grands Vins de Bourgogne

CHANSON Père & Fils

Maison fondée en 1750

à BEAUNE (Côte-d'Or)

Représentants sérieux acceptés pour régions non concédées

CONCENTRÉS DE FRUITS FRAIS

sans sucre

logés en fruits de porcelaine artistique.
Conservation indéfinie. - Même emploi et même
savourer que fruits frais.Citronnade
Orangeade
Mandarine
Grenade
Framboisade

Maison Sauvinet

Vve G. BOUTRY, Successeur, 97, rue d'Arcueil
MALAKOFF

MAISON HARENG

PROPRIÉTAIRE-VITICULTEUR

CHALONNES-SUR-LOIRE (Maine-et-Loire)

GRANDS VINS D'ANJOU

Coteaux du Layon

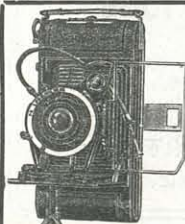
Clos de la Rouillère

Expédition fûts et bouteilles pour l'exportation.
Agents sérieux acceptés pour régions non concédées.

VÊTEMENTS ET TISSUS

BAS

CHAUSSETTES, LINGERIE, CONFECTIONS, PULL-OVER ET TOUTE BONNERIE pour Comptoirs Coloniaux

ENVOI DU CATALOGUE FRANCO
Expédition rapide dans toutes les colonies.
CENTRALISATION du BAS, 47, r. de Cléry, ParisGUÉRISON DES MORSURE/ DE SERPENT/ VENIMEUX
ET DES PIQÛRES
DE SCORPION/
OU D'INSECTES/PAR LA
TROUSSE Michel LEGROS 15, Rue Saint Martial
LIMOGESIl y a toujours, en matière de mode, un point
important, qui préoccupe nos coquettes.Cette saison, ce sont les manches. Les manches
sont amples, ouvragées parfois « ballons »,
finissant aux coudes, ou prolongées
jusqu'aux poignets. Nous voyons : des
manches-capes, manches-kimono, raglan,
manches prises dans le biais de l'étoffe,
manches de ton différent à celui du cor-
sage, manches plissées, ou agrè-
mentées de découpes, nervures,
petits crevés, fendues sur le gras
du bras, ou enjolivées de volants.
Les manches se rehaussent de collets,
de longues épaulettes qui retombent
sur les emmanchures. La mode
nouvelle s'efforçant d'élargir les
épaules, d'épanouir le haut du
buste, c'est, dans la variété des
manches, la combinaison des demi-
capes, qui partent de l'encolure, que
nous arrivons au résultat désiré.Ces encolures sont, d'ailleurs,
dans les nouvelles collections, beau-
coup plus remontantes; elles finis-
sent au ras du cou, et souvent se
complètent d'une écharpe, d'un
petit col droit, ou d'une ruche qui
frôle la nuque.Les ruches, les ruchés réappa-
raissent... Nous les avions abandon-
nés, il y a quelques années... et les
voici qui reviennent en faveur.Petites ruches en tulle, en dentel-
les, en galons de chenille, en
velours en plumes de coq, qui enca-
drent, de gracieuse façon, le visage.
Col, ou écharpe en tissu fantaisie,
sur les robes en soie ou en lainage
uni, qui se continuent en plastron,
gilet, pans, croisés à la taille, et noués
en arrière. Ces cols, de couleur vive, sur
les robes sombres — mandarine éclairant
les corsages marrons — peuvent se
porter droit, piqué ou légèrement évasé,
ou encore rabattu et permettant à la
cravate, qui vient enjoliver le devant de
robe, de se glisser sous le col. Les corsages,
beaucoup plus montants, moins échan-
crés, s'agrémentent de boutonnage, parfois sur
le côté, — telle la blouse russe — ou en
ligne oblique prenant au-dessus de la
taille et continue sur les hanches.Ces boutonnages enjolivent aussi bien
les manœuvres que les robes. Boutons, en même
tissu que le manteau, cerclés de métal doré, boutons
en galalithe, de toutes nuances, ou petites

LA MODE

Robe en crêpe
ou bleu marine
avec effet de
manches larges
et de jabot.boules dorées ou argentées qui se posent, d'amu-
santes façons, sur les modèles, soulignant une dé-
coupe, une fermeture, un effet de croisé de draperie.Les jupes, très évasées du bas, avec couture
apparente sur le milieu du modèle, apportent une
gracieuse ampleur en avant, alors que les côtés
demeurent plus plats et que le dos prolonge l'épa-
nouit, légèrement, vers les chevilles. Ces jupes
sont, pour la plupart, taillées en forme, sans em-
piècement et moins collantes sur les
hanches. Elles se combinent, égale-
ment, à panneaux en biais, rétrécies
vers la taille avec tablier, gros plis,
ou godets en avant.Jupes remontantes dans les corsages,
qui semblent faire corps avec ceux-ci,
cintrent la taille et s'agrémentent de
pinces, de découpes formant ceinture,
corset.La taille, selon l'inspiration de nos
grands couturiers parisiens, s'indique, se
précise, se souligne, par des garnitures, des
rubans, des ceintures : cuir ou gros grain, à
sa place normale, naturelle ou remontée vers
la poitrine, ou descendue près des hanches,
changeant l'aspect de la silhouette. Celle-ci
nous offre, selon l'emplacement de la taille,
un buste plus raccourci ou semblant prolongé
par la longueur du corsage. Pour tant il semble
que la taille, laissée à sa place normale, doit
obtenir les plus nombreux succès, et, si
quelques prolongements de garnitures vien-
nent relever ou prolonger cette taille, elle
n'en demeure pas moins amincie au-dessus des
 reins.

LES CHAPEAUX

Après avoir adopté les grandes
capelines, en paille, voici que nous re-
venons aux petits chapeaux : bonni-
chons en velours piqué, coulé, gau-
fré, feutre relevé sur un des côtés du
modèle, bérêt en fin lainage, drapé.Petits chapeaux travaillés de plis, piqués,
décapés, épousant bien la forme de la tête.
Chapeaux qui se penchent moins sur l'oreille,
se tiennent mieux en équilibre et qui se gar-
nissent très en avant, le plus près possible du
front. Garnitures variées où se retrouvent les
minces oiseaux, les ailes, les motifs en petites
plumes, les cocardes en rubans, dorés ou
de toutes couleurs. JELMA.A mes lectrices. — Adressez-vous à Mme Gladys,
14, rue des Capucines, Paris. Quelle que soit
votre taille, elle vous comblera un soutien-gorge et
un corset-gaine qui vous feront la ligne à la mode.

CAUSERIE FÉMININE

PARFUMERIE

les taches
de rousseur....
qui défigurent tant de visages,
disparaissent radicalement par
l'application de

PHELIDIS

la nouvelle découverte de
l'INSTITUT KÉVA.Cette préparation s'applique la nuit et ne provoque
aucune excitation ni rougeur de la peau.

Prix : 22 fr. franco.

Institut KÉVA, 23, rue Tronchet, Dep. 26, Paris.
Envoi franco de notre manuel de beauté.

MACHINES A COUDRE

MACHINES A COUDRE

Garantie
20 AnsMEUBLE
DE LUXEdepuis
800 francs.Société UNION MACHINES COUTURE
16, rue de Paris, GRENOBLE

TIMBRES



BONS TIMBRES AUTHENTIQUES

Circulaires mensuelles gratuites
A. GAUDET, 19, Rue des Gardes - Paris

PRODUITS PHARMACEUTIQUES

TOUX

CATARRHES

BRONCHITES

CHRONIQUES

GOUTTES LIVONIENNES

TROUETTE-PERRET



QUINCAILLERIE

Suppression des Vidanges
Groupes Épurateurs
Réglementaires"L'AUTO-
ÉPURATION"
18, Boulevard Astier
MARSEILLELIVRAISONS DIRECTES SUR QUAIS
DES CIES DE NAVIGATION

MAROQUINERIE

VOS PAPIERS

PORTE
CARTES
D'IDENTITÉ
BREVETÉCONTIENT &
PROTÈGE
4, 6 OU 8
CARTES

LE PLUS PRATIQUE

TARIF ET ÉCHANTILLONS
A. LAMARTE 12 RUE CHARLOT
PARIS 31

APPAREILS ET FOURNITURES POUR LA PHOTOGRAPHIE

MAISON FONDÉE EN 1896

PHOTO-SPORT

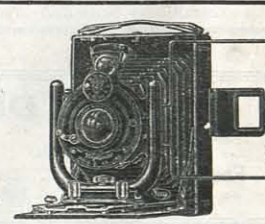
MAISON FONDÉE EN 1896

71, rue Caumartin, PARIS-9^e

APPAREILS DE TOUTES MARQUES — MODÈLES MÉTALLIQUES POUR LES PAYS CHAUDS ET HUMIDES

30 ans de pratique dans les colonies

Catalogue Franco, en se recommandant du « Monde Colonial »



Société Française de Constructions et
Revêtements Métalliques d'ALBERT (Somme)



CONSTRUCTIONS COLONIALES
LÉGÈRES MIXTES
ACIER ET CIMENT

CHARPENTES MÉTALLIQUES
BATIMENTS INDUSTRIELS
BATIMENTS AGRICOLES

SERRURERIE D'ART ET INDUSTRIELLE
PLAFONDS ET REVÊTEMENTS MÉTALLIQUES
ORNEMENTÉS

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES



PARRIEU & JEAN

41, route d'Orléans, ARCUEIL (Seine)

Téléphone : Alésia 06-27

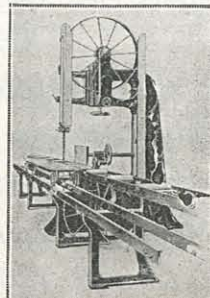
Magasins - Usines - Passerelles - Pylônes

Spécialité de Hangars légers démontables,
disponibles toutes dimensions.

MACHINES A BOIS

Scies à ruban, murales, col de cygne ou à bâti
droit de 800, 900, 1.000, 1.100 et 1.200, avec ou
sans chariot. Roulements sur billes.

Scies circulaires à table ou à chariot.



Autre spécialité : Machines à rails ; Tours à man-
ches ; Turbines hydrauliques de toutes puissances.
DEMANDER RÉFÉRENCES ET CONDITIONS

MAGNAT et AYMOZ, Vizille (Isère), France

CHANTIERS NAVALS FRANCO-BELGES

66 — Quai d'Argenteuil — 66
VILLENEUVE-LA-GARENNE
(Seine)

Téléphone :
NORD 52-98

Adr. télégr. :
CHANTINAVA
Ile Saint-Denis

Matériel Fluvial et Colonial
CHALANDS - ALLÈGES

Spécialité de
BATEAUX-CITERNES

et de

CHALANDS ET REMORQUEURS
à Moteur Diesel ou Semi-Diesel
marchant aux huiles lourdes

Comment empêcher
ou supprimer
L'HUMIDITÉ ?



Notre brochure N° 68 vous indiquera
Envoi gratuit sur simple demande à

L'ASSÈCHEMENT
SARREBOURG (MOSELLE)

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 2.000.000 DE FRANCS

Siège Social à HAGONDANGE (Moselle)

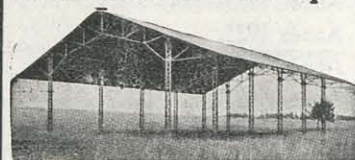
PONTS - CHARPENTES - CHAUDRONNERIE

Installations Complètes pour Hauts Fourneaux
Épurateurs à Gaz - Conduites - Chaudières - Réservoirs

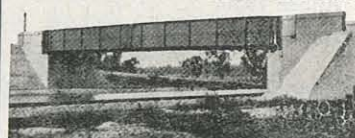
TÉLÉPHONE : HAGONDANGE 6

Registre Commerce : Metz 452 B

Constructions Métalliques



BATIMENTS AGRICOLES DE SÉRIES
de toutes FORMES et de toutes DIMENSIONS



CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES, PONTS, etc.

MARCEL RENAUDAT

Usines et Bureaux : 57, rue Ernest-Renan
REIMS Téléph. : 5924-5925

A. LEPAGE AINÉ TOCHON-LEPAGE & C^{ie}

SUCCESEURS



46, rue Vercingétorix, PARIS-14^e

Supports rigides pour collage humide.

Supports souples pour collage à sec.

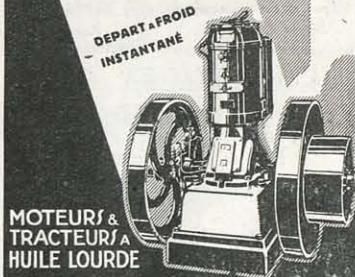
Supports à volets pour présentation des cartelines.

ALBUMS PHOTOGRAPHIQUES A COLLER ET A PASSE-PARTOUT

Fixe-photos. — Bobines gommées.

L'HUILE LOURDE
EST CINQ FOIS
PLUS ÉCONOMIQUE
QUE L'ESSENCE OU
L'ÉLECTRICITÉ

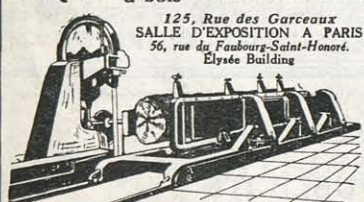
DÉPART À FROID
INSTANTANÉ



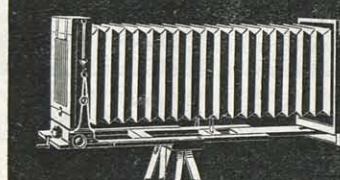
MOTEURS &
TRACTEURS A
HUILE LOURDE

AMADOU
J.H. JOSSET 98, Av. de la Ceinture à S'GRATIEN S.O.

MARQCOL Machines à bois Moulins-sur-Allier



LE MEILLEUR MATÉRIEL DE SCIERIE
Les gravures et les notices sur le matériel de scierie
sont envoyées franco sur demande.



MATÉRIEL POUR PHOTOGRAPHIE INDUSTRIELLE

Installations d'Ateliers et Laboratoires

Appareils d'Eclairage électriques pour Reproductions

Catalogue et devis franco sur demande

ETABLIS UNION-PIERRE LEMONNIER

6, Rue du Conservatoire
Tél. Prov. 15-10 PARIS 9^e



DOCUMENTATION UNIQUE

sur toutes les questions intéressant notre magnifique domaine d'outre-mer.

Par ses Articles

Par ses Photographies

Par ses Cartes économiques

Le Monde Colonial Illustré s'adresse à tous ceux que préoccupe notre expansion.

UN BEAU CADEAU A FAIRE

La Collection du Monde Colonial Illustré

	BROCHÉ	RELIÉ
Année 1923-1924	120 fr.	140 fr.
Année 1925.	120 fr.	140 fr.
Année 1926.	120 fr.	140 fr.
Année 1927.	110 fr.	130 fr.
Année 1928.	100 fr.	130 fr.
Année 1929.	90 fr.	110 fr.
Année 1930.	80 fr.	100 fr.
Année 1931.	80 fr.	100 fr.

Beaux volumes contenant chacun plus de 200 articles, plus de 500 photographies et de nombreuses cartes, dessins et plans.

PARIS :- 11^{bis}, Rue Keppler. :- PARIS

TÉLÉPHONE : PASSY, 11-39 et 58-37.

NOS COLONIES

SOLUTION A LA CRISE

Des statistiques publiées par le service du commerce et de l'industrie, il ressort que la situation favorable du Maroc est exceptionnelle par rapport aux autres pays.

En valeur, ses importations en 1931 n'ont fléchi que de 6 p. 100 par rapport à 1930. En revanche, les exportations marocaines ont été supérieures à l'année précédente, grâce surtout à l'abondance de la récolte de céréales dont les sorties ont rapporté plus de 308 millions de francs. Seule l'exportation des phosphates, tributaires des marchés étrangers gravement touchés par la crise, a vu une importante régression de ses chiffres.

Grâce aux mesures de protectionnisme prises par le Gouvernement français, la part de la France dans les exportations marocaines s'est élevée de 38,86 p. 100 en 1930 à 63,33 p. 100 en 1931. Les principaux produits qui bénéficient de ces mesures sont, en premier lieu, les céréales, et ensuite les œufs, laines et déchets, qui, expédiés autrefois sur l'Allemagne et l'Espagne, trouvent actuellement des débouchés intéressants dans la métropole.

Les importations et exportations spécifiquement indigènes sont également en hausse très sensible : le thé passe de 56 000 quintaux en 1930 à 61 000 quintaux en 1931, tandis que les cotonnades blanches ou teintes augmentent de 20 000 quintaux pendant la même période.

La construction se poursuit à un rythme accéléré, et le chômage, grâce aux mesures prises par le protectorat, est insignifiant.

A nos Lecteurs...



Dans la région que vous habitez, il y a beaucoup de colons qui ont intérêt à lire le Monde colonial illustré. Ils ont besoin

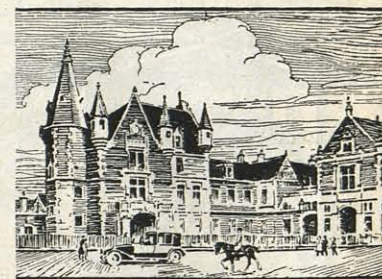
de renseignements, d'adresses de bons fournisseurs, d'un représentant, d'un correspondant, ils ne savent où s'adresser de confiance.

Eh bien, faites-leur lire le Monde colonial illustré, et puis nous sommes à leur disposition comme à la vôtre pour leur donner satisfaction.

Nous enverrons gratuitement un numéro aux adresses que vous nous donnerez.

Vous rendrez ainsi service à des confrères et à la cause de l'expansion coloniale.

CHEMIN DE FER DE PARIS A ORLÉANS



ETAMPES (Hotel-de-Ville)

La Banlieue Sud-Ouest

La Compagnie d'Orléans (de Paris-Quai d'Orsay à Etampes et Dourdan et de Paris-Luxembourg à Sceaux-Robinson et Limours) dessert, avec cette banlieue, une superbe région (belles forêts, ruines romantiques, coquettes bourgades, grands châteaux, vieilles églises, Vallées de l'Orge, de la Juine, de la Bièvre, de l'Yvette).

En été, circuit automobile au départ de Saint-Remy-les-Chevreuse.

Pour tous renseignements, consulter le Livret-Guide officiel de la Compagnie d'Orléans

PRIX DE L'ABONNEMENT

UN AN	France et Colonies. . .	50 fr.
	Belgique.	60 fr.
	Etranger.	100 fr.
	ou 75 francs (suivant pays).	

Sauf demande contraire, les réabonnements en France et aux Colonies sont effectués par traites postales.

BULLETIN A DÉTACHER

Bulletin d'Achat de la Collection

Je soussigné _____ demeurant à _____
rue _____ n° _____ déclare m'inscrire pour les volumes

brochés, reliés (1), années 1924-1925-1926-1927-1928-1929 (1), au prix global de _____

Inclus le montant en un (2) _____

Compte Chèques Postaux : Paris 565-55

SIGNATURE

(1) Rayer les mots inemployés. - (2) Mandat, Chèque, Chèque postal.

Paiements échelonnés sur demande.

BULLETIN A DÉTACHER

Compte Chèques Postaux
PARIS 565-55

Bulletin d'Abonnement

Prix de l'abonnement : FRANCE ET COLONIES, Un an, 50 francs.

ÉTRANGER, 100 ou 75 francs (suivant le pays) ; BELGIQUE, 60 francs.

Je soussigné _____ Profession _____
(Nom et Prénoms)

Adresse _____

Déclare souscrire un abonnement d'un an au Monde Colonial Illustré au prix de _____

Ci-inclus le montant en un (1) _____

A _____ le _____ 19 _____

SIGNATURE

(1) Chèque ou mandat, chèque postal.

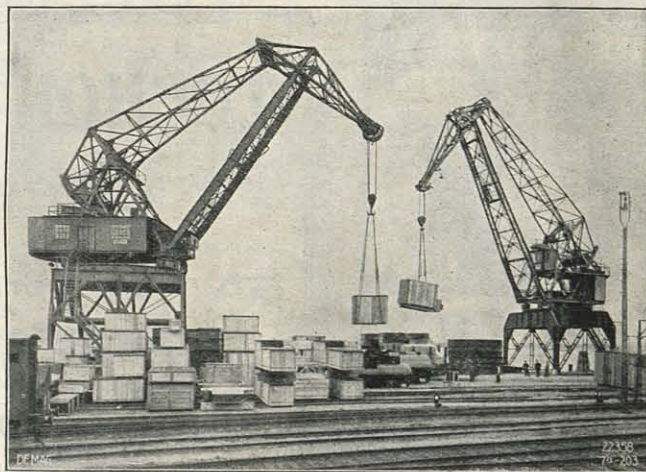
Joindre UN FRANC CINQUANTE en timbres-poste à toute demande de changement d'adresse.

Sauf demande contraire, les réabonnements en France et aux Colonies sont effectués par traites postales

GÉANTS AU TRAVAIL

Dans le port d'Altona, la deuxième grue à volée variable pour la manutention de colis lourds a été mise récemment en service. La première grue (à gauche sur la photo) a été construite en 1928 ; malgré sa grande puissance, elle ne pouvait plus suffire seule au transbordement fortement accru de machines et de pièces de machines, de sorte que la

portantes, pourvu que l'atelier de construction possède de bonnes expériences dans la construction de telles grues et dispose d'un excellent parc de machines permettant de construire avec la précision nécessaire. Le constructeur des deux grues, Demag-Duisburg, a déjà exécuté plusieurs centaines de telles grues avec flèche à double guide.



construction de la deuxième grue était devenue nécessaire. Les deux grues ont une portée maximum de 25 mètres et une portée minimum de 10 mètres. La grue à gauche est prévue pour une charge maximum de 40 tonnes, celle de droite pour 15 tonnes. La grue de 40 tonnes travaille depuis plus de trois ans en service intense sans perturbations. Ces deux grues prouvent que les grues à volée variable avec flèche à double guide peuvent être construites aussi pour de très grandes forces

Le grand travail que ces deux grues ont à fournir prouve combien il importe que chaque port possède au moins une grue qui soit à même de lever des charges de 20 tonnes et plus, car ce n'est que grâce à la possession de ces deux grues géantes modernes que la propriétaire, la Société Altonaer Quai-und Lagerhausgesellschaft, a réussi à s'assurer le transbordement de toutes les fournitures de machines allemandes destinées à la Russie.

La Responsabilité de la Rédaction ne saurait être engagée par les articles, cartes et graphiques signés.
Les droits de reproduction des Articles, Photos, Cartes et Dessins publiés par LE MONDE COLONIAL ILLUSTRÉ, sont expressément réservés pour tous Pays.

ADMINISTRATION ♦ RÉDACTION ♦ ABONNEMENTS ♦ PUBLICITÉ

Adresser à Monsieur l'Administrateur du " Monde Colonial Illustré " 11 bis, Rue Keppler, Paris (16^e), tout ce qui concerne la Rédaction, les Illustrations, les Renseignements et les Abonnements.

Pour la Publicité sous toutes ses formes, s'adresser au Service de la Publicité du " Monde Colonial Illustré ", 11 bis, Rue Keppler, Paris (16^e).

Téléphone : Passy 11-39.

COMPAGNIE ALGÉRIENNE

Société anonyme fondée en 1877
CAPITAL : 105.000.000 de francs
entièrement versés
RÉSERVES : 90.000.000 de francs
Siège social : PARIS, 50, rue d'Anjou

TOUTES OPÉRATIONS
de Banque, de Bourse et de Change

AGENCES EN FRANCE
et dans toutes les villes et principales localités
de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc
et en Syrie.

Correspondants dans le Monde entier

**BANQUE D'ÉTAT
DU MAROC**

Société anonyme
CAPITAL : 46.200.000 francs, entièrement libéré
Siège Social : TANGER (Maroc)
Administration Centrale : RABAT (Maroc)
CONSEIL D'ADMINISTRATION ET AGENCE DE PARIS
33, rue La Boétie (VIII^e) R. du C. Seine 206-818

AGENCES AU MAROC :

ZONE FRANÇAISE : CASABLANCA,
FEZ, KÉNITRA, MARRAKECH, MAZAGAN,
MEKNÈS, MOGADOR, OUDJDA, OUED-ZEM,
RABAT, SAFI

ZONE ESPAGNOLE : ALCAZARQUIVIR,
ARCILA, LARACHE, BENI-ENSAR (ME-
LILLA), VILLASANJURJO

Banque de Madagascar

Société anonyme au capital de 20.000.000 de francs
Privilege d'émission par la loi du 22 Décembre 1925

SIÈGE SOCIAL :

88, rue de Courcelles, Paris

SUCCURSALE : TANANARIVE

AGENCES :

DIÉGO-SUAREZ, FIANARANTSOA,
FORT-DAUPHIN, MAJUNGA, MANANJARY,
NOSSI-BÉ, TAMATAVE, TULÉAR

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE :

Escompte, Avances, Comptes Courants,
Recouvrements, Ouvertures de crédit,
Transferts, etc.

**:: AGENCE CENTRALE ::
des BANQUES COLONIALES**

63, rue Jouffroy, PARIS (17^e)

Directeur : M. HELLIER

Commissaire du Gouvernement : M. CLARIS

Représentant légal en France des Banques Coloniales

BANQUE DE LA MARTINIQUE

Capital 3.000.000 fr. entièrement versés.

Siège Social : FORT-DE-FRANCE

BANQUE DE LA GUADELOUPE

Capital 3.000.000 fr. entièrement versés.

Siège Social : POINTE-A-PITRE

BANQUE DE LA RÉUNION

Capital 6.000.000 fr. entièrement versés.

Siège Social : SAINT-DENIS

BANQUE DE LA GUYANE

Capital 6.000.000 fr. entièrement versés.

Siège Social : CAYENNE

FEDHALA

25 kilomètres de Casablanca

son Port

Terrains Industriels

les mieux situés du Maroc.
en liaison directe
avec tout le réseau ferré
du Maroc
et avec le Port
par voie ferrée particulière.

Compagnie Franco-Marocaine de Fedhala
60, rue de Londres, Paris — Tél. : Europe 46-82

COMPAGNIE MAROCAINE

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE
AU CAPITAL DE 45 MILLIONS DE FRANCS
Fondée en 1902

Siège Social et Direction Générale :
31, rue Mogador, 31. — PARIS
Téléphone : Trinité 44-53

Agence Centrale à CASABLANCA
Agences à : Larache, Souk-el-Arba-du-Gharb, Kénitra,
Mecknès, Rabat, Fez, Marrakech, Safi.
Correspondants à : Tanger, Oudjda, Mazagan.

Section commerciale : Matériaux de construction. — Ca-
rreaux et produits du pays.
Section agricole : Vente de machines agricoles. Opé-
rations d'élevage.

Section industrielle : Vente de matériel électrique. In-
stallations de réseaux et de centrales.
Représentation des Etablissements
Schneider et C^{ie}.

Section immobilière : Domaines agricoles ; achats et vente
de terrains ruraux et urbains.

Participations
dans les principales Sociétés Marocaines.

**PIANOS GILBERT**

6 Grands Prix

Fabrique spéciale de pianos pour les colonies. Piano droit Export N° 5 le plus solide.
Prix sans concurrence.

PIANO A QUEUE "COLONIAL" entièrement métallique
(modèle breveté) démontable.

Le plus petit piano à queue du Monde, modèle normal perfectionné possédant
toutes les qualités d'un piano de qualité supérieure, convenant pour tous climats.

Manufacture des PIANOS GILBERT, maison fondée en 1840,
115-113, Rue de Vaugirard, PARIS-MONTPARNASSE
2 Usines, Paris et Bellevue (S.-et-O.)



De quoi parlent-ils ? — Des qualités de
leur Appareil **Photo-Plait** et des joies
qu'il leur procure.

N'achetez aucun **APPAREIL PHOTO**
PHONO - CINÉMA - JUMELLE A PRISMES

SANS CONSULTER LES ÉTABLISSEMENTS

PHOTO-PLAIT

35, 37, 39, Rue Lafayette — PARIS-Opéra

La plus importante Maison mondiale

ENVOI GRATUIT DU CATALOGUE 1932

Bien spécifier le Catalogue désiré : **PHOTO, CINÉMA ou PHONO**
TOUTES LES GRANDES MARQUES EN STOCK : KODAK - ZEISS - IKON
VOIGTLANDER - AGFA - LEICA - FOTH - LUMIÈRE - PATHÉ - BABY, etc.

DEMANDEZ SANS RETARD
LES CONDITIONS DE PUBLICITÉ DU
Monde Colonial Illustré

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS DE COMPIÈGNE

AEROMOTEURS

"CYCLONE"

Pourquoi payer
votre eau et votre électricité
quand vous pouvez les avoir
POUR RIEN par le VENT

HOTELS ET RESTAURANTS RECOMMANDÉS

Notre Office de Documentation Touristique et Hôtelière se tient à la disposition de nos
lecteurs pour leur fournir tous renseignements

PARIS

HOTEL COYPEL CONFORT MODERNE
(Chamb. mois, journée)
142, Bd de l'Hôpital - 2, r. Coypel (près gare d'Austerlitz-Orléans).

HOTEL des MARÉCHAUX 42, rue de Moscou
Paris, St-Lazare
Restaurant — Tout confort. Ch. 1 pers. dep. 25 fr.

HOTEL DU PALAIS-D'ORSAY

rue du Palais-d'Orsay
Adresse Télégraphique : Palaisorsay-44-Paris

GRAND HOTEL TERMINUS

Gare Saint-Lazare
Adresse Télégraphique : Terminus 118-Paris

HOTEL DU LOUVRE

Place du Théâtre-Français
Adresse Télégraphique : Louvretel III Paris

"CANNES-PALACE" Avenue
d'Antibes
avec mer, jardin plein midi. Prix spéciaux.

HOTEL SAVOURNIN Avenue. Lieut.-Roustan
CAGNES-sur-MER
Tout confort, gr. jardin, gar. annexe s. bord d. mer.

VICHY HOTEL DES CÉLESTINS
Sur le parc des Célestins.
OUVERT TOUTE L'ANNÉE

VICHY HOTEL BALMORAL
Sur le parc des Célestins — Le plus grand
confort aux conditions les plus raisonnables.

VICHY MIDLAND-HOTEL, r. de l'Intendance.
dernier confort, pension de 50 à 80 fr.,
de 40 à 60 fr. — Mai et Septembre.

CASABLANCA Hôtel EXCELSIOR
Le Meilleur

ETRANGER

GRAND HOTEL HOMANN
Bandong, Ile de Java. Indes Néerlandaises

LES GROUPES COMPRESSEURS

La mise en œuvre des Colonies Françaises dont la conquête a coûté tant de vies Françaises doit être faite avec des Machines Françaises.

Spiros

Les Groupes Compresseurs *Spiros* ont été établis en vue de leur emploi, sous tous les climats, dans les conditions les plus défavorables.

Siège Social et Usines à SAINT-DENIS (Seine)

Succursale à ALGER, 2, Rue Nungesser et Coli

Téléphone : 75-89

et dans 13 Villes de France et de l'Étranger

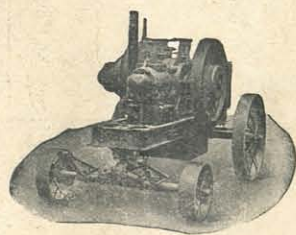


KOSSUTH

ASTER

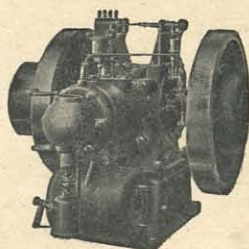
Moteurs pour toutes Applications

(Essence ♦ Pétrole ♦ Huiles lourdes ♦ Gaz pauvre)



Type de locomobile à huile lourde.

Moteurs
pour
l'Industrie
et
l'Agriculture



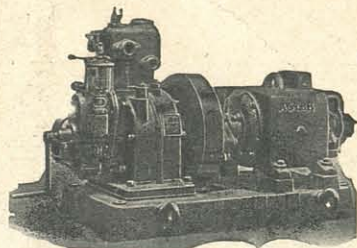
Type de moteur à huile lourde.

Groupes Électrogènes

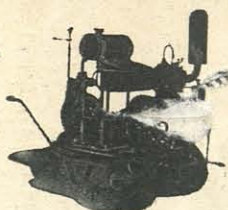
Éclairage ♦ Force motrice

Moto-Pompes

Irrigations
Arrosage ♦ Élévation d'eau ♦ Incendie



Compteurs d'eau
Distributeurs
d'essence
"GEX"



ASTER (Ateliers de Constructions Mécaniques l') SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS —
USINES & BUREAUX : 102, RUE DE PARIS ♦ SAINT-DENIS (Seine)
Téléphone : NORD 76-19 ♦ ♦ DEMANDER TARIF N° 155 ♦ ♦ Adr. tél. : Aster-St-Denis

LES GRUES "DEMAG"

pour voies normales, sont des engins rapides et économiques pour les services de manutention sur les parcs, cours d'usines, carrières, etc. Dans les cas spéciaux, par exemple pour le chargement et le déchargement des bateaux, nous les équipons de volées d'une grande portée. Commande par machine à vapeur, moteur électrique ou Diesel. Les grues normales DEMAG jusqu'à 10 tonnes de force de levage sont livrables à bref délai.

CATALOGUES
SUR DEMANDE



Représentant pour la France et ses Colonies

(Pour grues, excavateurs à godets et tous les produits, excepté palans électriques et l'outillage de mines) :

A. LEGENDRE

33, rue d'Amsterdam, PARIS (8°)