



Une Tournée d'Inspection aux Mines d'or de la Guyane française.

I. — De la Côte aux Placers de l'intérieur.

La vie des trappeurs n'est pas éteinte dans les solitudes de l'Amérique, et si le but n'est plus le même, les moyens d'existence n'ont guère changé. Preuve en soit le récit de ce voyage opéré récemment par un ingénieur des Mines et l'existence que mènent les chercheurs d'or dans les forêts de la Guyane française.

PARTI de Cayenne à quatre heures du soir, je longeai la côte de la Guyane toute une nuit et arrivai le lendemain matin à Mana d'où je devais partir en canot pour visiter les placers de l'intérieur, notamment ceux d'Elysée et d'Enfin. Tout était déjà organisé pour mon voyage. Les Français sont débrouillards, et quand ils le veulent, ils savent être expéditifs.

Un canot du pays était prêt avec deux payeurs noirs, de la race Saramaca, la plus robuste des Guyanes; ils répondaient aux noms suggestifs de Quinquina et d'Agouti. L'un avait un casque en toile verte, l'autre se contentait de sa chevelure épaisse, toute tressée. Disons en passant que les Saramacas et les Boshos sont d'origine africaine; ils ont été importés en Amérique par les négriers, mais seuls ils ont su garder la pureté de leur race, tandis que les autres noirs peuplaient de métis les deux Amériques. Ce sont en outre des hommes loyaux et sûrs, auxquels on peut se

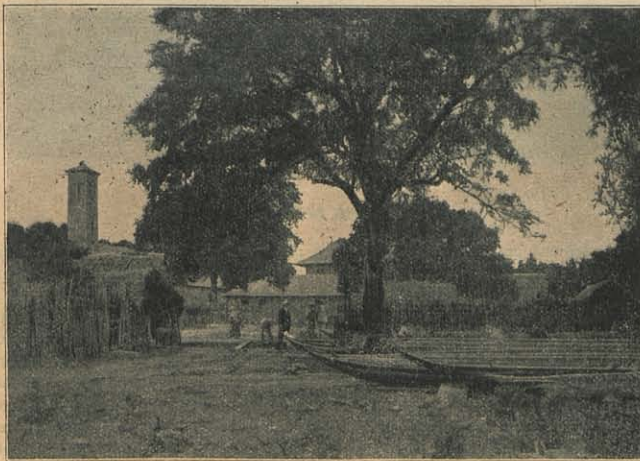
confier entièrement. Enfin on me donnait un cuisinier, le voyage devant durer une huitaine de jours : c'était un blanc, de catégorie spéciale, un libéré (sous-entendez : du bagne). Il y a beaucoup de libérés à Mana,

comme dans les diverses localités de la côte guyanaise. Ce qui m'a le plus surpris chez ceux que j'ai rencontrés, c'est leur douceur; il faut croire que le climat et le milieu leur ont formé le caractère. On n'imaginerait pas que des gens si doux aient pu commettre des crimes.

La chance continua de me favoriser par l'arrivée d'un canot automobile qui nous

remorqua jusqu'aux premiers sauts et rapides de la rivière Mana. C'était un gain de vingt-quatre heures pour moi; une diminution de payage pour mes deux hommes qui, malgré leurs muscles puissants, n'étaient pas fâchés de les reposer au soleil en voyant fuir les rives bien plus vite que s'ils se fussent fatigués.

Ce canot automobile avait été récemment amené



LE BOURG DE MANA, SUR LA CÔTE DE LA GUYANE FRANÇAISE.

D'après une photographie.

en Guyane par un Bordelais, dont l'initiative privée est intéressante pour le pays. Comme il n'y a d'autre communication avec l'intérieur que par les rivières, les canots-automobiles constituent le moyen de transport le plus rapide et le plus économique. Ils n'ont qu'un défaut, celui de ne pouvoir franchir les sauts ou cataractes; néanmoins, dans la saison des pluies, on peut remonter les rivières jusqu'à 100 et même 150 kilomètres des côtes, et c'est déjà un grand avantage. Et puis, ni le gouvernement de la métropole, ni celui de la colonie ne faisant quoi que ce soit pour développer le pays, que demander de plus aux particuliers?

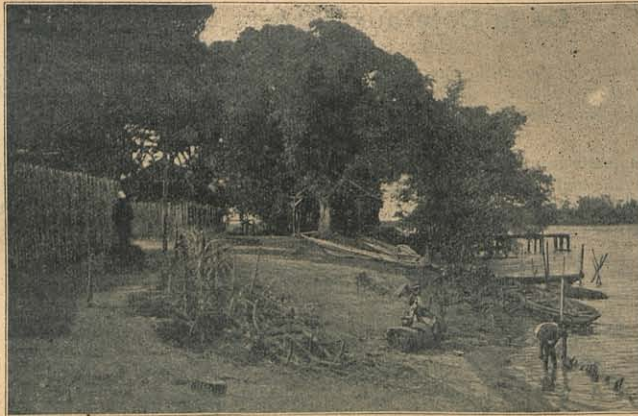
Nous passâmes au confluent d'une crique qui fit récemment parler d'elle : un des affluents de la Mana, le Kokiuko (cri du coq, en créole), fut, à la fin de 1907, le théâtre de la dernière découverte quelque peu sensationnelle de la Guyane. Le placer qui, comme ses congénères, avait un nom simplet, s'appelait *C'est ça*; il n'avait rien d'extraordinaire, lorsqu'un jour, un mineur, en fouillant des tas de débris auprès des *carbets* d'habitation, découvrit un morceau de quartz plein d'or. Il continua à fouiller, d'autres vinrent, et en sept mois, on sortit de là 525 kilogr. d'or officiellement contrôlé à Mana. Avec ce qui a été sorti en contrebande on estime la production à 800 kilos. Seulement cet or a une teinte blanchâtre, et ne tient guère que 750 millièmes d'or fin : les marchands qui l'achetèrent, malgré leurs habitudes d'usure, perdirent, paraît-il, une forte somme lorsqu'ils le revendirent aux fondeurs.

Kokiuko est épuisé, pourtant un créole est en train de creuser un tunnel sous les terres, pour retrouver la veine riche avant que la justice se soit prononcée sur la propriété du placer. Le jugement viendra, on le sait bien là-bas, longtemps après que tout l'or sera parti. Ces contestations en Guyane ne sont que l'effet de jalousies impuissantes. Comment soutenir un titre de propriété à quinze jours de Cayenne, à moins de faire soi-même les frais d'une expédition militaire? Et quel est le résultat, à Cayenne, du gain d'un procès? Il est impossible d'évaluer l'or enlevé. La place ici est bien au premier occupant.

En trois jours, nous sommes au confluent de la Mana et de la rivière Lézard; en cet endroit, une Compagnie française, propriétaire de placers voisins, a acheté les terrains, et construit un dépôt de matériel

et des magasins. L'endroit est d'un pittoresque grandiose : c'est une presqu'île élevée, entre deux larges fleuves, dont les rives sont couvertes de forêts immenses. En ce moment (octobre), les eaux sont basses et l'espace à découvert entre les deux rivières s'élève jusqu'à 20 mètres au-dessus du niveau des eaux. Mais au moment des pluies, il se produit de telles crues que seuls, les bâtiments situés au sommet de la côte, sont à l'abri de l'inondation. Il y a quelques mois, pendant une nuit, la crue fut si rapide que le chef du dépôt, réveillé en sursaut, dut appeler tout son monde, pour transporter en toute hâte les marchandises sur les terrasses supérieures.

Le chef du dépôt Lézard, un gaillard au teint chocolat, est un charmant garçon, nommé Phocius; son hospitalité aimable et gaie, dans sa simplicité avait plus de prix encore dans cette solitude. Solitude relative d'ailleurs, car il lui arrive de voir passer une moyenne de 30 à 40 canots par jour, surtout dans la saison des basses eaux. Il me fit faire le tour du propriétaire, me conduisit à quelques minutes du camp, vers un chantier de navire en miniature où l'on construisait un canot; me fit voir à l'ombre des arbres gigantesques, la tombe, très bien entretenue, d'un jeune Français, décédé dans la région même, voici deux ans. Et cette tombe solitaire en



LE LONG DE LA RIVIÈRE MAAN.

D'après une photographie.

pleine forêt tropicale, à plus de 100 kilomètres des côtes, m'apparut aussi fascinante que celle de Châteaubriand, là-bas dans son îlot...

Je comptais sur un sommeil réparateur dans une bonne hutte, après deux nuits passées en forêt. Les nuits dans le bois ne vont guère sans certains inconvénients : c'est la saison sèche, les *carbets* sont démolis; on suspend son hamac entre deux arbres, ou bien on pose à terre son lit de camp, non pas à la belle étoile, mais sous les ombrages bien plus noirs; comme on ne voit rien, l'oreille perçoit le moindre bruissement, et on se demande toujours si quelque animal, quelque serpent même, n'est pas là, à deux pas; les bruissements perçus sont innombrables, parfois rythmés par un cri d'oiseau, ou par une rainette ou un crapaud géant.

Heureusement, cette symphonie de la nature devient peu à peu si berçante qu'on s'endort. Jamais d'ailleurs rien n'arrive de dangereux pourvu qu'on ait les pieds couverts, car le vampire seul est à craindre, et il n'ose s'attaquer qu'aux pieds.

Mais au dépôt Lézard, nous eûmes un autre genre d'alerte. Un feu de troncs d'arbres abattus, couvant depuis quelque temps, menaçait de prendre de telles proportions qu'il fallut travailler à l'éteindre. Nos payeurs furent les plus actifs à monter de grands baquets d'eau. Des flammes hautes de plus de 20 mètres devenaient un danger sérieux pour les magasins en minces lattes de bois, recouverts de feuilles sèches.

Si le vent n'eût changé de direction, je crois bien que tout le dépôt Lézard flambait et que notre nuit de repos devenait une nuit de travail acharné...

Le parcours en canot pour remonter le Lézard jusqu'au placer Elysée, ne nous prit que deux jours et demi grâce à l'activité et aux bras musculeux des deux Saramacas. Cette course constitua un véritable record. C'est à peine si nous regardâmes la crique *Absinthe*, renommée pour la limpidité, je n'ose dire la fraîcheur de son eau, et dont le nom symbolise le nectar pour les créoles.

Les nuits furent agréables et sans chaleur, comme dans toute la forêt. Les sauts se passèrent sans encombre, pour l'excellente raison que, vu les eaux basses, nous dûmes les passer à pied pour décharger les canots. Je n'eus que le désagrément et encore peu grave, d'être piqué un soir par une très grosse fourmi, ce qui me donna

des élancements douloureux pendant plus d'une heure. Cette fourmi est bien connue des noirs qui l'évitent avec attention; elle donne parfois, paraît-il, une forte fièvre. Ce qui me choqua le plus fut de voir la philosophie avec laquelle mon cuisinier regarda ma douleur. Il n'y pouvait rien évidemment, mais son air détaché me semblait dire qu'il en avait vu bien d'autres, avant d'être libéré; peut-être en avait-il fait bien d'autres, avant de venir dans ce beau pays. Enfin son indifférence et celle des Saramacas eurent pour bon résultat de me rassurer; mais les insectes tropicaux ont, comme leur pays, une séve vraiment exubérante.

Quinquina et Agouti ne purent résister le dernier jour au plaisir d'une courte chasse. Ayant entendu quelque bruit, ils prirent leurs fusils et s'élancèrent du canot dans les buissons, sans souci des racines ni des épines pour leur peau. Nous entendîmes leur feu, et quelques minutes après, ils rentraient avec leur trophée, un gros animal inconnu pour moi. C'était une sorte de chien sauvage, à longs poils, au museau épais; malgré l'avis de mon cuisinier, j'en voulus goûter, et

la chair ne m'en parut pas désagréable; quant aux deux Saramacas, ce fut un spectacle amusant de les voir dépouiller l'animal, le vider et le découper en morceaux; des uns ils firent une soupe et ils firent boucaner les autres sur le feu. L'intérieur, ils le jetèrent à l'eau; un gros poisson se montra suivi de plusieurs autres, et tout disparut avant le premier contour de la rivière. C'était un régal pour tout le monde, malgré l'avis du cuisinier. Il est vrai que les Saramacas, avec leur ordinaire de morue plus ou moins gâtée, ne sont pas difficiles!

Le lendemain, après six jours de canot seulement, j'étais rendu à Elysée; c'était une chance, car il arrive dans la saison des pluies, que les canots mettent pour le voyage dix-huit et vingt jours; quand la sécheresse dure trop longtemps, c'est autre chose: le Lézard est presque à sec. On m'a cité le cas d'un malade qui a mis trois semaines pour être transporté d'Elysée au dépôt Lézard; on dut le porter à bras, tandis qu'on traînait le canot et ses provisions sur un véritable lit de sable.

Le débarcadère ou *degrad* en créole, tout primitif qu'il fût, était le terminus d'un petit chemin de fer, long de 4 kilomètres, qui conduit aux travaux du placer Elysée; c'est la civilisation qui commence, encore que la vé-



UN DÉBARCADÈRE SUR LA MANA.

D'après une photographie.

gétation toute-puissante envahisse la voie et recouvre entièrement le fond des ravines qu'on traverse sur des passerelles en troncs d'arbres grossièrement équarris. Malgré cela, l'aspect des choses devient différent de ce qu'on a l'habitude de voir en Guyane: la main de l'homme, depuis vingt à trente ans, a opéré sur bien des points une vraie révolution.

Au sortir de la forêt, s'ouvrit devant moi un immense espace à découvert, agréable à voir après l'ombre des bois, comme serait une oasis en plein désert. Je fus frappé d'entendre un bruit continu, aussi extraordinaire après le silence des bois, que le bruit d'une batterie de pilons au Transvaal, après le désert du Karoo. Ce bruit provenait de deux dragues aurifères en plein fonctionnement: elles apparaissaient au milieu d'un vaste marécage couvert encore d'épais buissons, comme l'image de l'industrie prenant possession de la nature.

Cela peut paraître une tentative audacieuse, mais on a pris maintenant l'habitude des immenses installations industrielles au milieu de vastes espaces

inhabités. Le tout est que cette hardiesse réussisse et c'est à le constater au placer Elysée que je consacrai six semaines.

Avant de visiter les travaux, examinons l'installation de ceux qui en sont chargés. C'est une page intéressante de leur vie. Je ne dirai que peu de mots des magasins et des habitations; ils sont de la plus extrême simplicité; on a pourtant un confort relatif, en rapport avec le climat et la nature tropicales, mais je veux insister davantage sur l'alimentation, en particulier sur les légumes et les fruits qu'on cultive aux placers, parce qu'il y a là un enseignement dont les explorateurs peuvent profiter.

Bien que le jardin potager et le verger du placer Elysée ne soient pas très riches, on y trouve encore des ressources. On y cultive des racines, le *manioc* et surtout le *cramanioc*, qui est plus savoureux que la pomme de terre; les *patates* et les *ignames*; puis le *cbou de Chine* appelé aussi *christophille*, meilleur que le chou d'Europe, le *sagou* et le *gombo*, qui font des soupes et des plats excellents; je ne parle pas du *mais* ni de la *canne à sucre*, nourriture ordinaire des placériens avec le *manioc*.

Quant aux fruits, le placer possède des *bananiers*, des *citronniers* et des *orangers* en plein rapport. Le jardin a des *ananas* et des *papayes*, qui sont les melons des tropiques et dont les graines noires sont très riches en pepsine, donc nourrissantes; des *goyaves* aussi. Ces fruits constituent des ressources précieuses. Mais la forêt voisine, en dehors du gibier, fournit aussi suivant la saison, toute une série d'autres fruits, surtout les *amanades*, provenant des palmiers, puis le *cbou palmiste*; enfin on trouve la cerise et l'abricot.

Mais un placer bien tenu ne se contente pas d'avoir des légumes et des fruits; il a une basse-cour et des animaux domestiques. Les poules réussissent médiocrement, elles se dessèchent dans ce climat, mais les chèvres se portent bien, et à quelques kilomètres d'Elysée, il y a tout un troupeau de moutons. Enfin il y a au placer un bœuf et une vache, transportés tout jeunes, comme on peut le penser, dans un canot saramaca. On songe maintenant à avoir des mulets et des chevaux, car il est facile de créer des pâturages au moyen de l'herbe de Para, qui a une vigueur exceptionnelle au Brésil et au Venezuela.

Les ressources locales étant connues, nous allons examiner maintenant ce qu'on peut obtenir du pays. Ce n'est évidemment que de l'or, mais il faut user de moyens spécialement énergiques, car depuis trente ans qu'on connaît les placers de cette région, on a eu le temps d'épuiser les petites criques: on cherche maintenant à retirer le précieux métal des rivières plus importantes, pour lesquelles les moyens ordinaires ne suffisent plus¹.

ALBERT BORDEAUX.

(A suivre.)

1. M. Albert Bordeaux a déjà publié dans le *Tour du Monde* (A Travers le Monde 1904, n° 38, 39 et 40) une série d'articles: *En remontant l'Approuague, La Forêt tropicale et la région aurifère, L'Exploitation des Alluvions aurifères* qui constituent avec celui-ci une étude très complète sur les Placers de la Guyane française.



Statistique récente des Musulmans dans le monde entier. Total approximatif: 270 millions.

Les journaux turcs viennent de dresser une statistique de la population musulmane dans le monde entier. Quoiqu'il soit difficile d'apporter une précision absolue dans ces sortes de calculs, surtout pour les pays où la statistique est assez imprécise, voici le résumé de ces données approximatives:

Il y aurait dans l'empire ottoman environ 27 millions de musulmans dont 3 millions en Europe et 24 millions dans les provinces d'Asie.

On constate près de 600 000 mahométans dans la Bosnie et l'Herzégovine; il y en a une centaine de mille dans les autres petits Etats danubiens: Bulgarie, Roumanie, Serbie, Grèce, etc., etc.

L'empire russe renferme une proportion considérable de disciples de Mahomet: 14 millions dans ses provinces d'Europe; 10 millions en Asie. Total, 24 millions sur 135 millions d'âmes.

Les Indes anglaises, qui sont peuplées de 250 millions d'habitants, renferment 60 millions de musulmans; la Chine en a 40 millions sur ses 400 millions d'habitants. La Perse, l'Afghanistan, l'Arabie et les autres pays indépendants de l'Asie en comptent 20 millions à peu près.

Les colonies hollandaises de l'Océanie: Java et les îles voisines sont presque toutes mahométanes, soit dans cette région 25 millions de sectateurs du Prophète. Les Philippines, enlevées par les Etats-Unis à l'Espagne, ont près de 500 000 mahométans. Le reste de l'Océanie en contient peu.

Mais l'Afrique en est pleine; tout le nord, tout le centre du vaste continent sont mahométans et, par le prosélytisme pacifique ou armé, les disciples du Prophète ne cessent de gagner à leurs croyances et à leur civilisation les nègres païens de l'intérieur. On estime à 65 ou 70 millions le nombre des Africains qui professent l'islamisme. Parmi ces musulmans d'Afrique, beaucoup sont sujets de la France. On en trouve 6 ou 7 millions dans l'Algérie et la Tunisie, 12 millions dans le Sahara français, le Sénégal et le Soudan, 200 000 ou 300 000 dans les autres colonies: Guinée, Congo, Obock, Madagascar, etc. Au total, c'est de 18 à 20 millions de mahométans que la France a à gouverner. La France est donc, après l'Angleterre, une des plus grandes puissances musulmanes du globe comme la Russie et la Hollande, beaucoup plus que les Etats-Unis, l'Autriche et l'Italie.

Les musulmans de tous pays sont, à l'heure actuelle, près de 270 millions, et leur nombre, affirmement les journaux turcs, augmente rapidement, soit par la conversion des races païennes, soit par la natalité. Ce mouvement est surtout remarquable dans l'Afrique intérieure, en Chine, dans l'Inde anglaise et dans les colonies néerlandaises d'Océanie.



L'Archipel des Loyauté¹.

ACCABLÉS d'impôts par les potentats, grands et petits, de leur archipel; mal protégés par les représentants de l'autorité française dont le nombre et la puissance sont insuffisants, les Loyaltiens ne récoltent pas grand profit des richesses de leurs îles. Ils pourraient cependant, sous un autre régime, en tirer meilleur parti. Ils pourraient expédier à Nouméa et en grande quantité des porcs faciles à élever avec le coco et les lianes des forêts et qui se vendent actuellement 0 fr. 70 le kilog. sur pied, ou leur graisse achetée en ce moment 1 fr. 60 le kilog.; ils pourraient fournir le chef-lieu de volailles qui valent de 1 fr. 25 à 1 fr. 50 le kilog. et d'œufs qui descendent rarement au-dessous de 1 fr. 50 la douzaine.

Ils pourraient encore trouver une source de revenus appréciables dans l'élevage du mouton. Cet animal se vend à Nouméa couramment 0 fr. 75 le kilog. sur pied.

Or il est assez rare en Nouvelle-Calédonie et déprécié par les épines de l'« herbe à piquants » qui pénètrent sa laine, lui faisant perdre toute valeur marchande, et même les chairs où le consommateur parfois les retrouve. C'est en outre une cause d'amaigrissement de la bête. Or, l'« herbe à piquants » n'existe pas aux Loyauté et l'on y rencontre au milieu des forêts de vastes plaines où l'on pourrait élever des milliers de moutons. Un puits, une noria et un abreuvoir en ciment seraient les seuls frais à faire.

Seuls les missionnaires de Nathalo (Lifou) et de La Roche (Maré) se livrent avec succès et en petit à cet élevage, mais chose inexplicable, ne cherchent pas à augmenter cette source de profits pour eux et surtout ne s'efforcent pas d'y entraîner les naturels, comme s'ils conservaient jalousement pour eux ce monopole.

Ce que les indigènes ne veulent pas faire ou ne peuvent pas faire, pourquoi le gouvernement local ne

1. Voir *A Travers le Monde*, 1909, p. 313 : *L'Archipel des Loyauté; une Terre française d'Océanie à ouvrir à la petite colonisation.*

le laisse-t-il pas tenter par des Français ou par des blancs? Les bonnes volontés et les bras ne manquent pas à Nouméa, mais bien les capitaux et les occasions de travailler; la crise actuelle en fait foi.

Des essais de colonisation aux îles auraient cet avantage d'exiger précisément de très faibles capitaux dans ces pays où déjà la vie matérielle est assurée par les fruits de la terre. C'est là, et là seulement, que le petit colon à cinq mille francs de capital qui fut la grosse erreur de Feillet en Nouvelle-Calédonie, aurait pu vivre et prospérer. Deux Français établis là-bas par exception avec leurs familles et arrivés avec beaucoup moins que cela, sont la preuve de ce que nous avançons; si le premier est surtout commerçant ou coprah-maker, le second est surtout agriculteur et il pourrait montrer de belles cultures de choux, de maïs, etc., et même une plantation en plein rapport d'ananas et d'excellent café. Pourquoi laisser aux indigènes des



LA BAIE DE SANTAL (ARCHIPEL DES LOYAUTÉ).

D'après une photographie.

terrains dont ils ne font rien? Si l'on ne veut pas que des esprits chagrins voient là une spoliation, n'existe-t-il donc pas un autre moyen de les obliger à travailler ou à laisser travailler leur sol par d'autres? Il suffirait de les rendre réellement propriétaires de ce sol par un cadastre facile à établir et de cesser de les considérer en cela tout au moins comme

des mineurs en tutelle. Alors pour faire face à de nouveaux impôts tels que le foncier, ou des droits de succession, ils seraient obligés de demander au sol des ressources ou de vendre leurs terrains à d'autres indigènes plus actifs ou à des blancs qui s'établiraient ainsi parmi eux. De ce rapprochement naîtrait une certaine émulation et sans doute aussi un certain degré de fusion des deux races car la femme des Loyauté n'est pas laide, est vigoureuse, féconde et bien bâtie. Il en sortirait une race de métis solides et intelligents et ce serait peut-être le moyen de parer en même temps à la dépopulation de cet archipel.

Les pasteurs anglais au moment de notre occupation fixaient approximativement, sur les chiffres assez exacts que leur communiquaient les grands chefs, à 20 000 le nombre des indigènes de Lifou et à 10 000 celui des naturels de Maré, pour nous en tenir aux deux îles principales. Aujourd'hui au lieu de ces 30 000 habitants on ne compte plus que 10 000 indigènes environ dans ces deux îles.

Arrêtés dans leur natalité par la monogamie

introduite par le christianisme, et décimés par la lèpre et surtout par la phthisie, il est à prévoir que dans vingt-cinq ans ils auront encore diminué de moitié si l'on n'intervient pas. Dans quelques années il sera trop tard, mais il serait temps encore aujourd'hui sans doute d'aviser aussi à ce mal et d'arrêter la dépopulation.

On peut y arriver, pensons-nous, tout en le mettant en valeur, en utilisant ses ressources, en l'ouvrant à la petite colonisation.

D^r CHARLES NICOLAS.



La Renaissance de la Foire de Nijni-Novogorod.

La foire de Nijni-Novogorod a eu cette année un gros succès d'argent. La perspective d'excellents résultats dans la Russie centrale et méridionale explique en partie la recrudescence des affaires. Mais il est une autre cause de progrès que M. Leo Byram signale dans une correspondance adressée au *Temps* et qui nous paraît digne de remarque : c'est le retour à Nijni d'une quantité de gros marchands et fabricants qui dédaignaient la foire depuis un certain nombre d'années. Comme conséquence de la construction des chemins de fer et des voies nouvelles de communication mettant les centres industriels en rapport direct avec toutes les régions de l'empire et des régions asiatiques, la foire avait décliné peu à peu. Les grands industriels et marchands russes et orientaux avaient peu à peu abandonné Nijni, pensant que leur clientèle se suivrait dans les centres de production. Cet espoir se vit réaliser au début peut-être, mais non d'une façon persistante, car depuis quelques années les affaires se calment et déclinent. Devant cette situation inquiétante, bon nombre de producteurs se sont décidés à reprendre le chemin abandonné. Ce n'est pas qu'ils comptent renouveler les brillantes affaires d'autrefois; ils savent que ce n'est plus là que se traitent les importants marchés, mais peut-être au moins en amorceront-ils en se rappelant au souvenir de leurs anciens clients, et en se dévouant à l'attention des autres.

Et cette année, la première depuis longtemps, les immenses baraquements couvrant le champ de foire ont été en grande partie occupés; les 4 000 boutiques ouvrant sur les seize allées d'un bon kilomètre chacune, qui se coupent à angle droit, ont fait déborder sous les vérandas les produits qui y furent entassés. Depuis longtemps on n'avait pas vu tant de marchandises dans les allées des fourreurs, des pelletiers, des parfumeurs, des bijoutiers, des fabricants d'objets d'art, de meubles, de soieries et de vêtements de toute nature.

Une construction récente, assez élégante d'aspect, est venue donner un peu d'unité à cet agencement disparate. C'est le *Glavni Dom* qui mesure 250 mètres de longueur sur 50 mètres de largeur environ. Les étages supérieurs sont occupés par les

services officiels, gouvernement, police, administration, poste, etc. Le rez-de-chaussée est plus intéressant. Un vaste hall en occupe la partie intérieure, sur lequel ouvrent de petits magasins contenant des marchandises de prix : bijoux, orfèvrerie, perles, tapis, soieries, ou des objets de valeur moindre, mais pour lesquels producteurs ou vendeurs ne redoutent pas les frais d'une exposition semblable. Car chacune de ces boutiques paye 1 000 roubles de location, 1 200 roubles avec les faux frais. On compte 200 boutiques de cette nature dans le *Glavni Dom*, ce qui porte à 240 000 roubles, plus de 600 000 francs, la location de ce bâtiment. Si l'on ajoute à ce chiffre la location des 4 000 boutiques rapportant de 100 à 150 roubles chacune, on arrive au total d'un million de roubles, soit 2 700 000 francs.

C'est un beau denier. Mais ce chiffre ne paraîtra pas excessif si l'on réfléchit que l'année dernière — année médiocre cependant — il s'est fait à Nijni pour plus de 1 200 millions de francs d'affaires.



Comme en Amérique : Une Usine géante puis une Ville surgissent dans une contrée pittoresque de l'Ecosse.

Les nécessités de l'industrie font aux beautés de la nature une concurrence tous les jours plus redoutable. Partout où s'élèvent des montagnes, les ingénieurs se disputent les concessions de chutes d'eau; et l'Ecosse voit, elle aussi, les amateurs de la houille blanche gravir ses highlands et s'y établir.

Jusqu'à l'automne 1905, la contrée du Loch Leven, perdue parmi les monts de l'Ecosse orientale, n'était connue que des chasseurs et de quelques rares artistes qui en admiraient la sauvagerie et rude beauté et cherchaient à rendre par leur pinceau l'imposant spectacle des cascades des torrents. Mais en automne 1905, un industriel anglais traversa ce district en simple touriste; son sens spéculatif s'éveilla à la vue des forces hydrauliques que l'on pouvait utiliser dans le Loch Leven.

Le touriste qui fit cette découverte était un des directeurs de la « British Aluminium Company », une puissante société qui voit augmenter sa vente avec les multiples usages que l'on fait du métal qu'elle produit. Quand elle eut reconnu la valeur du Loch Leven, la compagnie se décida à y construire une colossale usine hydro-électrique; elle acquit tous les droits et se mit aussitôt à l'œuvre, malgré des obstacles de tous genres.

A Loch Leven, il y a trois lacs situés à des niveaux divers et réunis par une rivière. Les ingénieurs ont conçu le projet de construire une gigantesque digue qui sera assez haute pour amener en un seul réservoir les eaux des trois lacs. Ce réservoir sera le plus grand de l'Europe et peut-être du monde; il aura 1 kilomètre de largeur et 14 de long. Il renfermera environ 1 milliard d'hectolitres.

Pour contenir cette masse liquide, le barrage a 803 mètres de long, 18 mètres d'épaisseur à la base et 4,5 mètres à fleur d'eau; sa hauteur maxima sera de 24 mètres. L'eau du réservoir est amenée par un canal en ciment armé, à 6 1/2 kilomètres de distance, à un réservoir de distribution d'où partent six gigantesques tuyaux en acier; ceux-ci porteront l'eau à douze turbines.

Le *Chamber's Journal* a avoué que l'industrie anglaise n'était pas en état de fournir ces immenses tubes d'acier; ils ont été fondus par une maison allemande et embarqués à Hambourg directement pour le petit port de Kinlochleven. Leur poids dépasse 10 000 tonnes.

A Loch Leven, au sein des solitudes rocheuses, a surgi une ville entière occupée par les ouvriers et leurs familles. Elle se compose de jolies maisonnettes à deux étages, avec un jardin, alignées selon un plan bien étudié. La ville est abondamment pourvue d'eau potable, de lumière électrique; on a pris les mesures hygiéniques les plus parfaites; des tramways électriques conduisent les ouvriers sur les chantiers; des écoles reçoivent les enfants; il y a une église presbytérienne. Pour les divertissements des 6 000 habitants, on songe à établir un parc, à construire un théâtre et des bains gratuits.

Loch Leven est un plateau rocheux presque inaccessible. De mauvais sentiers muletiers y conduisaient. Cela ne pouvait suffire. La « British Aluminium Co » établit par-dessus les vallées et les précipices tout un réseau de chemins de fer aériens. Le long de solides câbles d'acier, des wagons suspendus, mus par l'électricité produite par un torrent voisin, transportent chaque jour 500 tonnes de matériaux. En somme, toute la digue — 50 000 tonnes de ciment — toute la ville presque, tout ce que le Loch Leven ne pouvait produire, a passé par ces câbles.

La compagnie qui n'a pas craint de se charger d'une pareille entreprise dépensera 25 millions de francs au Loch Leven. Les travaux, commencés à la fin de 1905, sont maintenant presque achevés.

Lorsque les fours électriques fabriqueront l'aluminium, les usines pourront donner un travail assuré et bien rétribué à 15 000 ouvriers. C'est une consolation à côté des regrets qu'évoque la « transformation » d'une contrée jadis superbe.



Coup d'œil rétrospectif sur le commerce de la France et de l'Angleterre.

QUELQUES chiffres concernant les échanges commerciaux entre la France et l'Angleterre depuis trois siècles, nous paraissent intéressants à citer.

De 1686 à 1786, s'est déroulée une période troublée où la balance commerciale des deux pays (total de leurs exportations réciproques) oscilla entre

41 millions et 771 000 francs. Ce chiffre dérisoire marque le commencement de la guerre de Sept Ans (1756).

En 1792, année où la République est proclamée par la Convention, la courbe monte à 146 millions. C'est un maximum qu'elle n'atteindra plus qu'en 1812 et 1813, à l'apogée de la puissance napoléonienne. Sa chute suit celle de l'aigle: elle retombe à la moyenne de 70 millions et conserve son allure horizontale pendant la Restauration.

Elle ne se relève nettement qu'à partir des Journées de 1848. Et, alors, son ascension va prendre une progression inouïe jusqu'en 1866. Ce sommet de 1 800 millions, nous ne l'avons dépassé qu'en 1899. Dans cette période de trente-trois ans, la courbe se creuse plusieurs fois en vallée. Le chiffre le plus bas correspond à l'année de la guerre franco-allemande: il est de 1 300 millions. Une autre dépression se révèle en 1894, deux ans après l'institution du régime protectionniste de M. Méline.

A partir de 1904, la montée de la courbe est abrupte. De 1 741 millions, elle passe à 2 256 millions en 1907. C'est le plus gros trafic que nous ayons jamais fait avec une nation étrangère. Par suite de la crise américaine, aggravée par la crise allemande, l'année 1908 a été, par répercussion, moins favorable à l'Entente cordiale. D'après les chiffres provisoires, il y a eu baisse de quelques centaines de millions de francs.



Gaston Grandgeorge. — *Toscane et Ombrie*. Un volume in-16. Prix 3 fr. 50. Librairie Plon-Nourrit et Cie, 8, rue Garancière, Paris, 6^e.

SANS autre prétention que celle de voir les chefs-d'œuvre placés dans leur cadre naturel, M. Gaston Grandgeorge a visité en homme de bonne foi, sincère et attentif, cette Toscane et cette Ombrie, où l'art italien semble avoir trouvé son expression la plus parfaite. Chemin faisant, il s'est dégagé de ce préjugé qui résume l'art italien tout entier dans la période de la Renaissance à laquelle Léon X a laissé son nom, aux dépens du Moyen Âge et de ce délicieux XV^e siècle, qui est véritablement la Renaissance dans sa première floraison. Ses pèlerinages à Florence, à Pérouse, à Assise, à Sienne, lui ont fourni l'occasion de noter des observations précises et délicates, de formuler des jugements personnels et exempts de toute opinion préconçue.

Ce livre s'adresse à tous les amis de la Toscane et de l'Ombrie, de ces pays enchanteurs, où les beautés de la Nature accompagnent si harmonieusement celles de l'Art. Il sera lu avec un profit particulier par les voyageurs, soit au départ, pour préparer leur visite à ce beau pays, soit au retour, pour y chercher la confirmation ou la critique des impressions qu'ils auront eux-mêmes ressenties.

Gabriel Hanotaux, de l'Académie française. — *Fachoda, le partage de l'Afrique*. 1 vol. in-18, prix: 3 fr. 50. Flammarion, 26, rue Racine.

M. Hanotaux, ancien ministre des Affaires étrangères, vient de réunir sous ce titre un certain nombre d'études africaines publiées dans diverses revues et dont la principale est un exposé de l'affaire de Fachoda paru dans la *Revue des Deux Mondes* des 1^{er} et 15 février 1909.

La compétence de l'homme d'Etat et le talent de l'écrivain en font un volume aussi instructif qu'agréable à lire.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Pour faire du Commerce avec Fez.

MALGRÉ les opérations militaires qui s'exécutent autour de Melilla, le calme peur à peu renait au Maroc et la mort du Rogui ne peut qu'y contribuer; calme relatif, mais suffisant pour permettre au commerce de se développer normalement; la dernière ambassade marocaine prouve d'ailleurs un désir de paix et de bonnes relations avec la France. Aussi est-il probable que les relations avec Fez, la capitale, vont reprendre et même augmenter d'ampleur. Le prestige français a reçu un nouvel éclat du succès de nos armées, et il n'est pas douteux que nos commerçants puissent trouver dans l'empire du Maghzen un champ fertile pour leurs opérations.

Aussi, aux renseignements sur Fez et son commerce que nous avons donnés à plusieurs reprises¹, il nous paraît opportun d'ajouter quelques conseils pratiques que nous devons à la haute compétence de M. Ch.-René Leclerc, délégué du Comité du Maroc à Tanger.

NECESSITÉ D'AVOIR UN CORRESPONDANT SUR PLACE

Disons, avant tout, que la maison française qui veut entrer en rapports commerciaux avec Fez doit forcément avoir sur place un commissionnaire (juif ou musulman à défaut d'Européen), qui reçoive ses instructions, offre les échantillons, enregistre les commandes, les transmette, s'occupe du paiement des marchandises, etc. Jamais un négociant musulman de Fez ne s'adressera directement à une fabrique. Il ne veut avoir affaire qu'à un correspondant local ou à une maison de commission. Le consul de France à Fez est à même d'indiquer aux fabricants de la métropole des correspondants indigènes honorables.

CE QUE COUTE UN VOYAGE A FEZ

Le meilleur moyen pour un commerçant de se rendre exactement compte de la situation économique de Fez est de faire le voyage, moins malaisé qu'on ne le croit généralement.

De France, on arrive à Tanger très facilement, soit par Marseille, soit par l'Espagne. De Tanger, on va à Fez soit directement, soit en passant par Larache où l'on envoie sa caravane par terre, tandis que l'on gagne cette ville en bateau (5 heures de traversée). En route, il faut camper 3 fois si l'on va de Larache à Fez en 4 jours, 5 fois si l'on va de Tanger à Fez en 6 jours.

Il est bon que le voyageur avertisse à l'avance le consul de France de son arrivée pour qu'on puisse s'occuper de lui trouver un logement à louer pour quelques jours chez un protégé français

(car il n'y a ni hôtel ni auberge à Fez).

Le prix de revient d'un voyage à Fez, effectué confortablement, est à peu près de 1 500 francs tous frais compris : tentes, mulets, guides, personnel, nourriture, etc., en supposant que le voyage dure 20 jours (6 jours à l'aller, 6 jours au retour, 8 jours de séjour).

Ce même voyage, entrepris dans des conditions moins confortables, peut ne pas dépasser un millier de francs. Il va sans dire qu'un voyage collectif abaisse encore le prix des dépenses et que, par exemple, cinq personnes ne dépenseraient pas, pour un voyage confortable, plus de 4000 francs; soit 800 francs par tête.

Il est recommandé d'éviter de voyager en décembre, janvier et février, à cause des pluies qui font grossir les rivières, inondent les plaines et qui, en retardant parfois plusieurs semaines les voyageurs, peuvent leur causer des préjudices et des ennuis.

A Fez, il est facile aux voyageurs de s'aboucher avec les gros négociants en les faisant venir à l'endroit où l'on est logé pour causer avec eux d'affaires, leur montrer des échantillons, leur en demander, etc.

COMMUNICATIONS POSTALES ET TRANSPORTS

La correspondance adressée aux musulmans de Fez doit être nécessairement rédigée en arabe, seule langue écrite qu'ils connaissent. Aux israélites, la correspondance peut s'adresser en français. Les nomenclatures d'échantillons et les catalogues doivent être de préférence rédigés en langue française. Si l'on éditait en dialecte arabe marocain des catalogues et des échantillonnages, il est à croire que ces imprimés obtiendraient un réel succès.

Les lettres sont adressées aux négociants sans indications de rue et de numéro. Les bureaux de poste se chargent de retrouver les destinataires. Les lettres, cartes, échantillons, catalogues s'affranchissent selon le tarif intérieur de France lorsqu'ils viennent de France, d'Algérie ou de Tunisie. La poste française n'accepte les paquets que jusqu'à concurrence de 300 grammes.

Le courrier de la poste française (en temps ordinaire) est transporté tous les jours dans les deux sens de Tanger à Fez (sauf le dimanche).

Tous les transports pour Fez ou venant de Fez s'effectuent à dos de bêtes de somme (chameaux, mulets, chevaux de bât, ânes). Les convoyeurs fixent arbitrairement le prix des transports qui dépasse d'ailleurs des conditions raisonnables pour des convois qui ne sont pas très réguliers.

CRÉDIT ET RÈGLEMENT DE COMPTES

Les règlements de comptes se font très lentement, car la plupart des petits détaillants que fournissent les gros négociants de Fez ne paient qu'après la vente;

mais les faillites sont rares. Les petites commandes faites en Europe sont payées à Tanger ou à Larache par le *gabbal* (courtier maritime des commerçants de Fez), dès que la marchandise est à quai.

Quand il s'agit d'une grosse commande, le commerçant de Fez ne paie que lorsque les marchandises sont arrivées à Fez (à 1 mois, 4 mois et même 6 mois). D'ailleurs, il paie rarement au jour fixé et fait souvent attendre un mois ou deux après l'échéance prévue. Souvent, il ne s'exécute que lorsqu'il sent le créancier impatienté et prêt à faire agir la justice de Fez.

Lorsque, en effet, une maison européenne est lasse de voir revenir impayées ses factures et ses traites, elle avertit son représentant à Fez ou, si elle n'en a pas, elle signale directement à son agent consulaire le débiteur récalcitrant. L'agent consulaire essaie d'abord, par la persuasion et les bons conseils, d'amener le débiteur à la raison. Si celui-ci résiste, plainte est portée au pacha qui défère le débiteur devant un tribunal de commerçants (*dirf-et-lojar*). Ceux-ci mettent l'accusé en demeure de payer, et ce dernier doit trouver un cautionnement pour régler sa dette s'il ne veut pas aller en prison.

Il n'existe pas, à Fez, d'établissement de crédit européen; mais la poste française se charge de l'encaissement des effets de commerce, moyennant un prélèvement de 1 pour 100, quand il s'agit de sommes qui n'atteignent pas une trop grande importance.

LES EXIGENCES DE LA TRADITION MAROCAINE

On sait que ce qui caractérise les Marocains, — et plus particulièrement les Marocains de Fez, — c'est l'esprit de tradition. Il est donc absolument nécessaire, pour tous les fabricants qui désirent écouler leurs articles à Fez, de se procurer au préalable des échantillons d'objets fabriqués par l'industrie indigène, ainsi que des échantillons d'articles de provenance européenne en usage dans la ville et dans le pays.

La clientèle marocaine a ses préférences bien nettes, quelquefois puérides, mais que les fournisseurs n'ont pas à essayer de contrecarrer. Elle veut, par exemple, des pièces de drap de tant de centimètres de large, sans un centimètre de plus ou de moins. Elle les veut de telle couleur, de telle qualité, à tel prix. Pour les pains de sucre, cette clientèle exige un emballage déterminé, un poids défini et invariable. De même, les bougies, les paquets de thé, les pains de savon doivent avoir un aspect déterminé, et point un autre.

Agences de commission, entrepôt de marchandises, vente au détail dans leur bazar, quel que soit le mode de commerce adopté, il ne faut pas perdre de vue cet amour de la tradition.

J. R.

¹. Voir notamment *A Travers le Monde*, 1905, p. 95, *Le Tourisme au Maroc*, 1905, p. 268, *Les Conditions du commerce à Fez*, 1906, p. 229, *Les Voies d'accès à Fez*.