



Vers les Placers de la Guyane française. L'Exploitation des Alluvions aurifères¹.

L'exploitation de l'or se fait par deux procédés : le désagrégement par le pilon du quartz aurifère, et le lavage des alluvions dans les criques. En Guyane, l'or se présente rarement sous l'aspect qui rend nécessaire le broyage, presque toujours il se trouve contenu dans le sable des cours d'eau. C'est le long de ces criques que s'installent des colonies de travailleurs, des chantiers dont le produit est la source la plus claire des revenus de la Guyane française.

Nous passons une huitaine de jours à visiter les chantiers et à faire des prospections dans la région du Placer Central (Haute-Mana).

La crique principale renferme des blocs de quartz très riches, avec de l'or libre; c'est ici qu'il y aurait à faire d'importantes prospections, mais le temps me manque totalement. Tout ce que je puis faire exécuter, c'est une fouille de 3 à 4 mètres de profondeur dans le but de chercher la profondeur de la roche en place intacte. Mais je ne trouve que de la terre rouge décomposée. En effet cette terre rouge descend en Guyane à 20 et 30 mètres, et il est bien rare qu'on ait réussi à mettre à découvert des filons de quartz : ceux-ci se sont désagrégés, et le quartz s'est éparpillé de tous côtés. Il n'est guère qu'une mine en Guyane, celle d'Adieu-Vat, au placer Saint-Élie, où l'on ait trouvé un véri-

table affleurement. Dans ce cas, la recherche est plus facile. Ailleurs, il faut faire des tunnels ou des tranchées, parfois très longues, avant de rien découvrir. J'ai la chance de n'avoir presque pas d'averses pendant mes prospections, mais la pluie prend sa revanche la

nuit; comme c'est bientôt la pleine lune, je constate qu'en effet, suivant un dicton créole, la pluie suit la lune. Le soir, quand je rentre, un boy me prépare un *tub* d'eau parfumée aux plantes aromatiques, et tiède. C'est parfaitement reposant, et ce soin est justifié ici : la santé avant tout; or la propreté en Guyane, et surtout dans le bois, c'est la santé.

La méthode d'explo-

itation des alluvions aurifères est si simple qu'une description me paraîtrait superflue; cependant bien des lecteurs seront peut-être heureux de la connaître en détail.

Je dirai d'abord qu'il arrive quelquefois, dans la saison des pluies, que le travail de certains chantiers



UN TUNNEL DE PROSPECTION POUR GISEMENTS AURIFÈRES.

Photographie de M. Albert Bordeaux.

¹. Voir *A Travers le Monde*, n° 37, p. 293; n° 38, p. 297.

est interrompu, parce qu'ils sont inondés d'eau. On est obligé de travailler certains cours d'eau l'été, quand il fait sec, et d'autres, l'hiver, quand il pleut. La saison des pluies dure sept ou huit mois de l'année, de décembre à juillet. Les grandes criques, où il y a beaucoup d'eau, sont les criques d'été, les petites criques sont les criques d'hiver. Mais il arrive que les pluies peuvent être assez abondantes pour noyer même les petites criques. Dans ce cas on installe des pompes primitives, dites pompes macaques, mais elles ne sont pas toujours suffisantes.

Les pompes macaques sont composées d'un balancier, porté par une perche et supportant un seau d'un côté, tandis que de l'autre côté on ajoute une pierre pour soulever le seau quand il est plein d'eau. Le seau est déversé au delà d'un petit barrage, de façon que l'eau ne puisse redescendre dans le chantier en exploitation.

Cela posé, voici comment se fait l'exploitation du gravier aurifère dans les petites criques, les seules que j'aie pu contrôler dans des placers aussi éloignés de Cayenne. Ces criques, ou cours d'eau, n'ont guère en général que 4 ou 5 mètres et même moins comme largeur; l'or apparaît tantôt immédiatement dès la surface, tantôt sous une couche de terre et sable, épaisse de trois à quatre pieds, rarement davantage.

On commence par déboiser la crique en abattant les arbres sur 7 à 8 mètres de largeur, 10 mètres même aux endroits où c'est nécessaire. Ce travail est fait à la hache; on abat les arbres par file, plusieurs à la fois, par *rideaux*, suivant l'expression créole, en profitant des lianes qui les relient et les entraînent tous à la fois. Ensuite on fait le dessouchement, c'est-à-dire qu'on taille et arrache tout ce qu'il est possible des troncs et des racines qui sont peu profondes; en même temps on entasse les troncs éboulés sur les côtés de la crique, pour bien la dégager.

Le travail suivant consiste à enlever la terre et le sable stérile jusqu'à la couche de sable aurifère, qui est le plus souvent quartzueux. Ce travail se fait à la pelle, et le sable stérile est rejeté sur les bords du lit du cours d'eau. On fait en même temps un petit barrage de la rivière en amont, et une canalisation; celle-ci devra servir d'abord à écarter l'eau qui génère les travaux, et ensuite à procurer au *sluice* dont nous allons parler, l'eau nécessaire au lavage du sable aurifère. Le trop-plein de cette eau s'en va par la canalisation prolongée sur les bords de la crique.

La couche de sable aurifère va être débarrassée de son or dans le *sluice*. Le *sluice* guyanais est le plus simple possible. Il est portatif, placé au milieu même du chantier d'exploitation, et on le déplace d'aval en amont à mesure que l'exploitation avance. Ce *sluice* est composé de canaux en planches, que les créoles appellent des *dalles*; elles sont emboîtées l'une dans l'autre, ouvertes à leur partie supérieure. Leur longueur est de 4 à 5 mètres, leur largeur, de 30 centimètres ou un pied, et il y a en général cinq dalles, toutes portées sur des piquets ou des crochets sont fixés pour régler leur hauteur. La dalle inférieure porte des *rifles* ou lamelles de bois pour faire obstacle à l'or, et une plaque perforée maintenue par un rifle en fonte. L'or fin passe sous cette plaque. On verse un peu de mercure tout le long des dalles.

Deux mineurs prennent à la pelle le sable aurifère et le versent dans le *sluice*, près du sommet où arrive le courant d'eau. Ce sable étant argileux, il y a une ou deux femmes occupées à débourber les pelotes d'argile qui retiennent l'or et risqueraient de l'entraîner avec elles. L'or, étant dix fois plus lourd que le sable, reste contre les rifles et sous la plaque perforée, tandis que le sable est entraîné par l'eau le long de la pente du *sluice*. A l'extrémité inférieure du *sluice*, un ouvrier rejette le sable de chaque côté pour qu'il ne gêne pas la circulation de l'eau qui, sans cela, pourrait rentrer dans le chantier d'exploitation. Il n'y a au total que sept ou huit hommes occupés au stérile, au sable aurifère, au *sluice* et à l'enlèvement des sables. Les uns ou les autres chantent, les femmes surtout, et cela donne de la gaieté au chantier. Ce travail est pourtant assez pénible, lorsqu'il faut rester des heures exposé au grand soleil ou à la pluie, car on a déboisé la crique en exploitation; il faut être endurci au climat et à la peine pour résister de longs mois sans fatigue. Le chef de chantier est obligé à une surveillance très rigoureuse, et il doit constamment prospecter la crique pour contrôler le rendement en or qu'elle doit donner.

Le soir à quatre heures, le chef du chantier vient récolter l'or du *sluice*. En réglant l'eau, il chasse d'abord le sable qui recouvre les planches du fond, puis il enlève peu à peu les rifles et la plaque perforée, ne laissant que le rifle en fonte. Tout le temps cependant, il maintient une batée, sorte de plat creux en bois dur, au bout inférieur du *sluice*. A la fin, il enlève le rifle en fonte, l'or amalgamé au mercure tombe dans la batée, et il ne reste plus qu'à laver celle-ci. Cette dernière opération demande un peu d'habitude pour éviter toute perte, mais elle est facile.

L'amalgame d'or obtenu est serré dans un morceau de toile, et déposé dans une boîte en fer à cadenas dont le directeur du placer a la clef. Ce cadenas, qui est à ressort, est fermé au chantier devant les ouvriers et porté à l'établissement. Vers cinq ou six heures, suivant la distance des chantiers, le directeur de l'établissement prend toutes les boîtes qui lui ont été apportées, les ouvre devant les chefs des divers chantiers, et les ouvriers que cela intéresse, et il pèse les boules d'amalgame. Celles-ci sont ensuite passées au feu sur une plaque de fer, le mercure se volatilise, la boule jaunit, on la pèse à nouveau, et on l'enferme dans un coffret en fer. Un registre porte toutes les pesées journalières. Au bout du mois, l'or de tout le coffret est pesé à nouveau, puis expédié dans le coffret muni d'une serrure à secret, à Cayenne, par des canots boschs¹ ou créoles. Le coffret est muni d'une corde et d'une bouée de sauvetage, pour parer au naufrage possible du canot dans les rapides et les sauts de la rivière.

Je pense que ces explications suffiront pour expliquer l'exploitation des placers. Chaque établissement *principal* que je visite a une dizaine de chantiers, ce qui signifie de quatre-vingts à cent hommes occupés au travail du sable aurifère. Ces dix chantiers sont groupés entre quatre ou cinq établissements *détachés*. Outre les mineurs, il y a les charroyeurs, les canotiers, les

1. Nom donné aux noirs de la Guyane hollandaise.

ouvriers occupés aux *dégrads*, aux magasins, aux sentiers, soit au moins trente hommes par placer. Il y a enfin les malades ou soi-disant tels, ceux qui se prétendent fatigués à plus ou moins juste titre et veulent prendre quelques jours de repos. Le contrôle est difficile, car il n'y a pas de médecin dans la région que j'ai visitée, il n'y a qu'une petite pharmacie dans chaque établissement. En somme, pour dix chantiers, il faut compter un personnel total de cent cinquante hommes environ.

La paye se fait par chèque au nom du propriétaire du placer à Cayenne. Les ouvriers sont nourris à ses frais, et celui-ci en profite plus ou moins pour écouler ses marchandises, lorsqu'il est commerçant. Mais il a tout intérêt à bien nourrir ses ouvriers; c'est de bonne politique, car le rendement est bien supérieur, et les hommes intelligents de Cayenne s'en rendent fort bien compte. Bonne nourriture et bonne surveillance, c'est la règle d'or, *golden rule* des Anglais.

Ce qui m'a le plus frappé en visitant les chantiers d'exploitation des criques, c'est leur étroitesse et la rapidité avec laquelle on les épuise. On avance en effet à raison de 600 à 800 mètres de longueur par an en ne donnant, il est vrai, qu'un seul coup de sluice, deux aux rares endroits un peu plus larges. Or c'est là un défaut de la méthode guyanaise. On veut aller trop vite, et il arrive qu'on laisse le meilleur; il reste le plus souvent à enlever les deux côtés de la crique, dont on n'a pris que le milieu, et l'or va souvent sur ces côtés. On fait bien des trous de prospection en amont du chantier, mais ils ne renseignent pas à coup sûr sur la position de l'or. Un autre défaut de cette précipitation, c'est qu'on laisse de l'or dans le fond du *bed rock* où les hommes, en le piétinant, l'enfoncent profondément sous l'argile décomposée. Ou bien ils jettent violemment en l'air la pelletée de gravier riche, et au lieu de retomber dans le sluice, elle s'éparpille, l'or plus lourd va retomber en aval du chantier et il est perdu. Je ne veux pas entrer ici dans trop de détails, mais seulement faire ressortir quelques imperfections de la méthode guyanaise. Celle-ci, d'ailleurs, bien appliquée, est la méthode la mieux adaptée au genre de travail à faire, de même qu'elle est la plus simple; elle fait honneur à l'esprit pratique et actif des créoles. J'ai

partout constaté que la nécessité crée la meilleure méthode de travail, de même que dans l'évolution des animaux le besoin crée l'organe.

En Guyane, les imperfections sont surtout apparentes dans le travail des *maraudeurs*; on appelle ainsi ceux qui se précipitent sur un champ aurifère nouvellement découvert sans aucun titre de propriété, et se hâtent de prendre le plus riche avant l'arrivée des légitimes propriétaires. C'est ainsi qu'ils ont saccagé les criques si riches de l'Inini et certaines criques d'un des placers que j'ai visités, le placer Dagobert. En ces endroits, à l'Inini surtout, l'or était en grosses pépites, les criques n'étaient riches que par places, et cela est fatal avec l'or gros; l'or fin est bien plus régulièrement disséminé sur de grandes longueurs de criques.

En général, sur les placers de la Haute-Mana que j'ai visités, l'or est fin et régulier. L'avantage est très grand, car on peut, dans ce cas, prévoir l'avenir en faisant des fouilles de prospection. Les directeurs créoles de ces placers témoignent d'une grande prévoyance et de beaucoup de soin, en faisant de très nombreuses fouilles de prospection.

Ce sont ces fouilles de prospection qui m'intéressent le plus, et je n'ai malheureusement pas le temps d'en vérifier beau-

coup; je suis obligé de me fier à la parole des directeurs des placers. D'ailleurs, il ne suffit pas de faire une fouille çà et là au hasard dans une crique pour connaître la richesse exacte et l'allure de l'or dans cette crique. Il faut tout un système de fouilles méthodiquement, placées tous les 5 mètres par exemple, et explorant toute la largeur de la crique. C'est ce que l'on a fait pour les criques les mieux prospectées, celles qui doivent assurer l'avenir immédiat; mais je ne puis les vérifier toutes, surtout que la plupart sont pleines d'eau sur trois à cinq pieds de profondeur, et 2 à 3 mètres de largeur. Ce travail de prospection est plus facile dans la saison sèche, et c'est alors qu'on l'entreprend. Quand il a été fait méthodiquement, les mineurs guyanais peuvent dire avec assez de certitude quel est le degré de richesse de la crique, et si l'or est fin, ils se trompent rarement. Lorsque l'or est en grosses pépites, ils disent que la crique est *pochée*, c'est-à-dire irrégulière, et dans ce cas on est exposé à des surprises, soit désagréables, soit très agréables.



L'ÉTABLISSEMENT « CENTRAL » AUX PLACERS DE LA GUYANE FRANÇAISE.

Photographie de M. Albert Bordeaux.

Certains placers ont duré plus de 20 ans avec de beaux rendements, d'autres n'ont duré que quelques années. Dans la région que j'ai parcourue, l'or paraît faire comme des taches; tout un réseau de criques est riche, tout le réseau voisin est pauvre, puis cela recommence: il y a correspondance évidente entre les parties riches et pauvres des filons désagrégés et décomposés, qui ont autrefois affleuré dans cette région, et dont l'or a enrichi les criques actuellement exploitées, ou parfois même les terres rouges des collines, ce qu'on appelle les *terres de montagne*. Mais il serait beaucoup trop long d'entrer ici dans des détails sur l'exploitation de ces terres et la recherche des filons.

Je passai trois semaines à parcourir quatre placers; puis je redescendis, en compagnie de Sully et d'Emma la Mana en canot jusqu'au bourg de Mana. Après avoir passé là quelques jours, la petite goélette qui nous avait conduits à l'Approuague, la *Paulette*, vint nous chercher et nous ramena à Cayenne, dans la nuit du 23 au 24 mars. Je passai dix jours à Cayenne où je reçus le meilleur accueil. Le 3 avril, je quittais Cayenne pour arriver le 23 à Saint-Nazaire, avec le désir de refaire un jour le trajet de l'Approuague et de la Mana, ce trajet en canot qui m'avait tant intéressé.

ALBERT BORDEAUX.



Les Idées religieuses et politiques des Oasis sahariennes.

Au moment où la pénétration pacifique du Maroc par l'influence française va probablement entrer dans une période d'action, il n'est pas sans intérêt de connaître l'état d'esprit des oasis sahariennes, asiles des tribus dont l'assimilation présentera certainement de grandes difficultés. S'entendre avec les populations du Makhzen, c'est traiter avec le sultan lui-même, et une bonne partie du chemin semble déjà faite. Mais quel accueil nous réservent les peuplades des oasis, indépendantes, sans lien apparent, mobiles et insaisissables comme les sables de leur désert?

Néanmoins, il n'est pas impossible d'étudier les influences qui agissent sur le moral de ces populations et d'en déduire la ligne de conduite qu'il serait bon d'adopter.

Personne n'ignore l'ascendant que les ordres religieux exercent sur les peuples de l'Islam. Il est peu de croyants qui ne soient affiliés à une ou plusieurs confréries, et n'en reçoivent une éducation qui détermine leur voie religieuse, et, par suite, leur attitude envers les infidèles.

Connaître ces confréries, c'est connaître les têtes qui dirigent les bras; celles qui, d'après la *Dépêche Coloniale*, ont des affiliés dans les oasis sahariennes sont principalement: les Taïbia, les Kadrya, les Cheikkia, les Kerzazia, les Bakkaïa, les Tidjanïa et les Snoussia.

L'ordre des Taïbia y est le plus répandu. Il a pour chef le chérif d'Ouazzan (Maroc) qui, personnellement, est plutôt favorable à la France et à la civili-

sation européenne; mais ses adhérents des oasis ne partagent pas toujours ses sentiments.

Les Kadrya ou sectateurs d'Abd el-Kader Djilani, le plus grand saint de l'Islam, sont presque aussi nombreux que les Taïbia. Leur ordre, le plus ancien de tous, a son centre à Bagdad, mais leurs relations avec ce centre sont fort rares, et ils sont surtout dans la main des marabouts locaux.

La confrérie des Cheikkia ou des Ouled Sidi Cheik a des chefs qui sont actuellement pourvus de nombreux commandements dans le Sud-Algérien par le Gouvernement français.

Les Kerzazia ont leur zaouïa-mère à Kerzaze, sur l'oued Saoura. C'est un ordre local dont le chef, le Mouley Kerzaz, persiste à suivre la même ligne de conduite que ses prédécesseurs, protéger les gens des ksours contre les nomades. Nos relations avec lui semblent bonnes.

La confrérie des Bakkaïa est dérivée de celle des Kadrya. Elle est originaire de Timbouctou. Le chef de l'ordre ne nous paraît pas hostile, mais son frère le cheik Abidin, qui résidait précédemment à In-Salah, a essayé de susciter de l'agitation contre nous au Tidikelt et parmi les Touareg.

Les Tidjanïa des oasis ne suivent pas les instructions de la maison-mère d'Ain-Mahdi près de Laghouat. Ils appartiennent à une branche marocaine, dont l'enseignement est en beaucoup de points différent.

Les Snoussia, d'ailleurs peu nombreux au Tidikelt, sont des adhérents du cheik Snoussi. Leur ordre est très puissant; c'est certainement à lui surtout que l'Islam doit les immenses progrès qu'il a réalisés en Afrique depuis un demi-siècle. Très fanatique et très remuant à ses débuts, il semble être entré aujourd'hui dans l'ère de calme qui accompagne la prospérité.

Si l'influence religieuse des confréries ne fait de doute pour personne, on ignore plus généralement que les populations des oasis sahariennes sont divisées en deux partis politiques, deux *soffs* ennemis irréconciliables, les Ihamed et les Seffian. Cette division remonte au xiii^e siècle, et ses origines, qui reposent dans un conflit entre tribus, sont plus connues des historiens que des intéressés eux-mêmes. Les gens qui aujourd'hui sont de l'un ou de l'autre *soff* sont ennemis par conviction héréditaire et n'ont aucune idée des origines et des causes de leur hostilité. Dans les oasis sahariennes, l'élément arabe est généralement Ihamed, l'élément berbère est le plus souvent Seffian. Mais il existe des exceptions. Certains ksours sont neutres.

Quoique aux combats d'Igosten, de Deramcha et d'In-Rhar, nous ayons eu affaire aux contingents du *soff* Ihamed, c'est pourtant ce parti qui semble maintenant nous être le moins hostile. Les événements qui se sont passés en 1901, soulèvements de plusieurs ksours dans le Gourara, incursion d'un millier de Beraïbers du Tafilet, surprise de Timmimoum, ont été suscités par les Seffian.

On comprend l'intérêt qu'il pourrait y avoir à s'appuyer sur un parti pour venir à bout de l'autre. En Algérie, nous avons mis un demi-siècle à nous imposer aux maîtres des confréries ou aux chefs des tribus. Une connaissance plus approfondie des idées courantes dans les tribus du Sud-Marocain nous permettra d'agir et de nous imposer avec plus de rapidité.

LA LUTTE ÉCONOMIQUE

Les Chemins de fer du Siam.

La question des chemins de fer a pris au Siam une importance capitale depuis le jour où nous en avons fait pressentir l'essor¹. Le plan général des lignes en construction, à l'étude ou en projet, dénote même de la part du Gouvernement siamois une orientation nouvelle dans son économie politique. Tandis que les tracés anciens semblaient surtout destinés à desservir l'intérieur de l'empire, les tracés nouveaux visent manifestement à rattacher le territoire siamois aux pays circonvoisins.

Depuis trois ou quatre ans, la politique siamoise, comprenant ses vrais intérêts, a cessé de se replier sur soi-même : les derniers traités franco-siamois en sont la preuve. Les chemins de fer, obéissant à une même impulsion, rayonnent ou s'approprient à rayonner à l'extérieur et à faciliter les rapports entre le Siam et les possessions anglaises d'une part, le Siam et les possessions françaises d'autre part.

Voici l'état actuel des chemins de fer dans l'empire siamois :

On a ouvert à la circulation, il y a quelques mois, la ligne ferrée de Bangkok à Petchabouri (151 kilomètres). Cette ligne, à voie de 1 mètre, a coûté 10 480 000 francs, soit 69 406 francs le kilomètre; elle se développe en terrain plat. Les deux principaux ponts en fer ont l'un 50, l'autre 132 mètres de long; ce dernier a une arche centrale de 90 mètres. La région traversée est bien peuplée et cultivée. Cette ligne est l'amorce d'un réseau destiné à relier Bangkok aux États de la péninsule malaise.

La ligne Bangkok-Ayouthia-Lopbouri, qui était à l'état de projet en 1901, doit décidément être prolongée vers le nord jusqu'à Xieng-mai; le Siam négociera des emprunts en Europe pour achever rapidement cette ligne, ce qui permettra de drainer vers Bangkok les produits du nord du royaume et de réprimer plus facilement les troubles qui éclatent souvent dans cette région. On travaille déjà à la section Lopbouri-Outaradit (450 kilomètres), qui coûtera de 25 à 30 millions, et les terrassements sont terminés jusqu'à Pak-

nam-po. L'adjudication des rails de ce tronçon a été obtenue, non plus comme précédemment par les Allemands, mais à cause des prix moins élevés, par des Anglais et des Belges. On espère que, dans sept ou huit ans, Bangkok sera relié par chemin de fer à Xieng-mai, par Lakhon. Mais ce point terminus de la ligne Bangkok-Lakhon est en même temps le point de départ d'un réseau qui sillonnera le nord du Siam.

L'extension du réseau nord doit se faire, d'une part, de Lakhon à Xieng-mai (103 kilomètres), de l'autre, de Long à Pray et Nan (150 kilomètres). Un prolongement ultérieur est prévu sur Louang-prabang.

La grande ligne sera continuée de Lakhon au nord-ouest jusqu'à Xieng-hai (212 kilomètres), puis jusqu'à la frontière de Chine et à Xieng-sen.

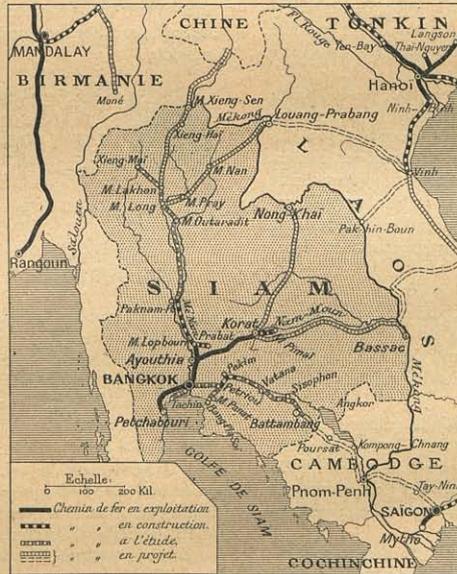
D'autres études ont été faites pour des lignes vers le nord-est et l'est, en vue de prolonger la ligne de Bangkok à Korat jusqu'à Nong-khai (350 kilomètres), d'une part, et de Korat à Bassac (370 kilomètres), d'autre part. Un tramway à vapeur vient d'être concédé de Korat à Pimai, à l'endroit où la rivière Nam-kong, devient navigable durant neuf ou dix mois de l'année. Au sud-est, il est question de commencer une ligne de Bangkok au fond du golfe de Siam, par Petriou, Panat et Bang-pla-soi (135 kilomètres), qui coûtera 8 514 000 francs. Cette ligne sera l'amorce de celle de Bangkok à Battambang, en passant par Vatana et Sisophon, qui amènerait à la capitale siamoise le riz des provinces de Sisophon et de Battambang, et le poisson du lac Tonlé-sap.

Pour éviter cette concurrence, il y a urgence à prolonger jusqu'à Pursat la ligne française de Saigon à Mytho.

On vient enfin de concéder la petite ligne de Bangkok à Tachin, en vue d'apporter à la capitale le poisson de la baie de Tachin.

Dans un autre ordre d'idées et pour répondre à des besoins de service intérieur, le tramway à vapeur de Tarna (sur la ligne de Lopbouri) à Prabat (17 kilomètres), lieu de pèlerinage, a été livré au trafic, le 7 février 1903. La ligne doit être étendue jusqu'à une forêt, à 10 kilomètres de Prabat, où abondent les bois précieux, tels que le *taback*.

On voit que le Gouvernement siamois se remue, il est franchement entré dans la période d'expansion. Nous ne pouvons que nous en féliciter puisque ce voisin, aux tendances naguère hostiles, est devenu presque un allié.



LES CHEMINS DE FER DU SIAM.

1. Voir *A Travers le Monde*, 1901, page 125.



Le Traité anglo-tibétain.

Le colonel Younghusband a signé, le 7 septembre à Lhassa, le traité qui met un terme à l'expédition anglaise.

En l'absence du Dalaï-Lama, qui s'est enfui, dit-on, vers quelque monastère de Mongolie, le traité a été conclu avec le Conseil de Régence. On a procédé à la signature à Potala, dans le palais-couvent qui sert de résidence au Dalaï-Lama et dans les appartements même de ce Bouddha incarné.

Nous avons dit déjà que la mission britannique au Tibet, partie le 16 décembre 1903 et arrivée à Lhassa le 5 août dernier, avait rencontré sur sa route un très grand nombre d'obstacles et s'était heurtée à l'opposition armée des Tibétains.

La Grande-Bretagne se proposait de demander au Tibet : d'abord une indemnité pour couvrir les frais de l'expédition; ensuite, une réparation pour les insultes dont les représentants britanniques avaient naguère été l'objet et pour les attaques dirigées contre leur mission, qui n'avait aucun caractère agressif; enfin des facilités pour le commerce entre les Indes et le Tibet, et l'établissement d'un poste frontière à cet effet.

On ne peut savoir si les réclamations britanniques ont reçu entièrement satisfaction, car on ignore les termes précis du traité, mais on assure à Londres que les Tibétains ont, pour ainsi dire, accepté purement et simplement les conditions qui leur étaient posées.

Après la signature du traité, le colonel Younghusband a déclaré que les Anglais n'interviendraient pas dans les affaires religieuses ou intérieures du Tibet. Ils ne désiraient autre chose que l'établissement de relations commerciales et le respect des représentants et des sujets de l'Angleterre.

Le colonel a exprimé l'espoir de voir la paix rétablie pour toujours. Toute infraction au traité sera sévèrement punie. Le colonel a ensuite annoncé la mise en liberté des prisonniers de guerre.

Les fonctionnaires locaux, appuyés par l'amban, c'est-à-dire par le mandarin qui représente la suzeraineté chinoise, soutiennent que la fuite du Dalaï-Lama équivaut à une abdication, et que, par suite, aucune difficulté ne sera élevée par les Tibétains contre la validité du traité.

Or il y a au Tibet un rival tout prêt à prendre la succession du Dalaï-Lama. C'est le grand lama de Tashilhumpo, le Panchen Rinpoche ou grand maître, le chef du grand monastère qui se trouve aux portes de Shigatzé. Religieusement, théologiquement, cérémonialement, ce personnage est au moins l'égal, beaucoup disent le supérieur du Dalaï-Lama. Ce dernier n'a dû sa suprématie depuis deux siècles et demi qu'à la situation de Lhassa et au rôle de la province, dont elle est la capitale, et qu'aux intrigues politiques.

En fait, le Tashe-Lama incarne à perpétuité les très glorieux Mandju-Sri ou Amitabha, le Dalaï-Lama

n'incarne que son disciple, Avalokitesvara : le maître est toujours plus que l'élève. Il n'y a donc, semble-t-il, aucune difficulté insurmontable, doctrinale ou autre, à faire accepter par la population monacale la suprématie politique d'un lama qui a gardé, malgré une longue subordination, bien des vestiges de sa supériorité religieuse d'antan.

Et il est fort possible que l'Angleterre, qui, depuis le début, a trouvé un auxiliaire en la personne du Panchen Rinpoche, alors qu'elle se heurtait à l'opposition fanatique et à l'obstination follement invincible du Dalaï-Lama, juge de son intérêt de contribuer à ce déplacement d'autorité.

Elle en tirerait un profit immédiat.

En conséquence, les soldats de la colonne que commandait le général Macdonald, pour faire escorte au plénipotentiaire Younghusband, vont retourner dans l'Inde très promptement. L'avenir dira ce qu'ils auront laissé derrière eux de résultats solides et permanents.



La Question des Langues et les Missions protestantes aux Philippines.

Un journal américain, *The Christian Work*, s'est posé cette question : quelle va être la langue des Philippines, la nouvelle possession américaine d'Extrême-Orient? — C'est, sans doute, l'anglais. Ce sont les instituteurs et les missionnaires protestants qui seront les plus puissants agents de cette nouvelle conquête de la langue de nos voisins.

D'après l'article très documenté de ce journal, on estime que, d'ici quelques années, il y aura un million d'enfants dans les écoles publiques, à qui on enseignera l'anglais, à l'exclusion de toute autre langue. Les parents apprendront l'anglais de leurs enfants, ou dans les écoles du soir. Aux missionnaires, dès lors, de venir à la rescousse, de grouper, dans les écoles du dimanche, les enfants, dès qu'ils sauront l'anglais, pour commencer sans retard la prédication.

Il y a peut-être quelque optimisme dans ce plan d'activité missionnaire que dresse un journal religieux, avant même que les Philippines soient sérieusement pacifiées; mais il fallait s'attendre à voir les diverses sectes protestantes tourner leurs efforts vers les nouvelles conquêtes américaines. Elles possèdent, en effet, une ardeur apostolique que rien ne lasse. En ce moment, cinq églises protestantes travaillent aux Philippines, et non sans succès. Quatre d'entre elles ont procédé, d'un commun accord, au partage de l'archipel, de manière à assurer la bonne harmonie et à prévenir les doubles emplois ou les dépenses inutiles. Ce sont les méthodistes, les baptistes, les congrégationalistes et les presbytériens. Dans la ville de Manille, les méthodistes annoncent déjà, après quatre années d'activité, 4 910 convertis et environ 2 000 candidats.

Les évêques se sont également mis en branle,

mais en se réservant une entière indépendance. Ils se distinguent des autres sectes en ce que, jusqu'ici, ils se refusent à recevoir dans leur sein des prosélytes des autres églises chrétiennes, et spécialement les anciens catholiques; ils vouent aux seuls païens toute l'activité de leur prosélytisme. Leur diocèse, car ils ont envoyé un évêque aux Philippines, comprend actuellement quatre églises, à Manille, à Baquio, dans l'île de Luçon et dans celle de Panay.

Cette situation prospère des sectes protestantes était intéressante à signaler, car les Philippines étaient, on le sait, exclusivement catholiques. La main mise des Etats-Unis sur ces îles en chasse le catholicisme.



La Rivalité des Ports de la Mer du Nord. — Hambourg et Brême contre Anvers et Rotterdam.

La Chambre de commerce de Hambourg, en constatant récemment les augmentations considérables du trafic de ce port, reconnaissait que les progrès d'Anvers étaient plus rapides.

Il ne paraît pas inutile de comparer les raisons de l'essor des deux grands ports allemands de Hambourg et de Brême et des deux concurrents qui sont Anvers et Rotterdam.

Le tableau suivant met en regard les résultats des dernières années pour les grands ports de la mer du Nord en donnant le tonnage des navires ayant fréquenté ces ports.

	Hambourg	Brême	Rotterdam	Anvers
	Tonnes			
1895. . .	6 255 000	2 183 000	4 177 000	5 322 000
1896. . .	6 445 000	2 011 000	4 851 000	5 785 000
1897. . .	6 708 000	2 259 000	5 409 000	6 208 000
1898. . .	7 350 000	2 464 000	5 715 000	6 452 000
1899. . .	7 769 000	2 406 000	6 323 000	6 872 000
1900. . .	8 041 000	2 494 000	6 326 000	7 720 000
1901. . .	8 383 000	2 717 000	6 382 000	7 432 000
1902. . .	8 689 000	2 984 000	6 546 000	8 425 000
1903. . .	9 156 000	3 180 000	7 626 000	

La continuité des progrès établis par ces chiffres est remarquable : seuls Brême en 1896 et 1899, Anvers en 1901, et cela à la suite de l'élan extraordinaire de l'année précédente, ont accusé de faibles diminutions; à part ces exceptions, les quatre ports rivaux augmentent avec une rapidité constante, Brême restant toutefois en arrière, à une assez grande distance.

Les progrès de Rotterdam et d'Anvers sont dus en grande partie au développement immense de l'industrie en Westphalie et dans la province du Rhin. Mais nul en Allemagne ne songe, pour favoriser les ports allemands, à apporter des entraves à la navigation du Rhin, dont Rotterdam profite directement, et les travaux des ports fluviaux à Mannheim et à Strasbourg ont fait de cette voie navigable la première de l'Europe. Anvers ne peut lutter contre cette situation privilégiée de Rotterdam, et la position géographique de la pro-

vince hollandaise du Limbourg a seule empêché la Prusse et la Belgique de réunir Anvers au Rhin au moyen d'un canal passant par Crefeld : les Pays-Bas, pour favoriser Rotterdam, ont refusé leur adhésion à ce projet.

D'après le tableau ci-dessus, on voit que les deux ports hollandais et belge ont progressé plus rapidement que les ports allemands; si Hambourg tient la tête, son avance diminue d'année en année; Brême ne possède qu'un médiocre réseau fluvial qui nuit à son développement et dans l'ensemble Hambourg et Brême ne fournissaient en 1902 qu'un total de 11 673 000 tonnes contre les 11 971 000 tonnes de Rotterdam et d'Anvers.

Dans un rapport de M. Bihourd, notre ambassadeur à Berlin, adressé au Ministère des Affaires étrangères, on lit à ce propos : « Il est certain que les chemins de fer allemands se sont efforcés de contribuer au progrès des ports allemands par des tarifs spéciaux. Grâce à eux, tout le coton destiné à l'Allemagne occidentale et à la Suisse passe par Brême, qui en 1902 en a reçu plus de 1 800 000 balles. Sans les tarifs différentiels, non seulement le port de Brême n'aurait pas obtenu ce quasi-monopole de l'importation des cotons, mais les chemins de fer allemands eux-mêmes auraient souffert du passage de cette denrée par Rotterdam ou Anvers : il est évident qu'il leur est plus avantageux d'acheminer vers Bâle des trains entiers de coton venant de Brême, que s'ils avaient pour point de départ Mannheim ou Strasbourg. »

Peut-être l'avantage que trouvent les chemins de fer à ces transports, le désir aussi de conserver à Brême une importance de premier ordre, expliquent en partie le manque d'enthousiasme manifesté à l'idée de développer le réseau des canaux allemands et de réunir le Rhin à l'Elbe par des voies navigables.



Boland. — *Les Iles de la Manche.* 1 vol. in-16, contenant 36 gravures et une carte; broché, 4 francs. Librairie Hachette, 79, boulevard Saint-Germain.

Les Iles de la Manche arrivent à leur heure au moment des villégiatures; elles seront lues par tous ceux qui visiteront Jersey et Guernesey et par d'autres à qui cette lecture inspirera le désir de voir à leur tour ces terres demeurées fidèles à leur origine normande et qui gardent un parfum délicat et subtil, le parfum de la vieille France, de la France d'autrefois.

Les îles de la Manche, débris de l'ancien duché de Normandie, sont intéressantes à la fois par la pittoresque de leurs côtes sauvages, par leurs origines, leurs mœurs, leur langage et par leurs institutions autonomes. Sous la suzeraineté de l'Angleterre, elles ont conservé les antiques usages, une procédure qui remonte au duc Rollon, la clameur de haro, le droit coutumier de Normandie; avec cela elles sont des ruches de travail et de culture intensive du sol.

M. Henri Boland, qui les a habitées longtemps, qui s'est imprégné des beautés du sol et de l'esprit de la population, les a décrites avec amour, en semant son récit de détails piquants et d'aimables anecdotes.

Jersey et ses opulents paysages, Guernesey, illustré par le séjour de Victor Hugo, Serq, la merveille de l'archipel, Aurigny, le Gibraltar de la Manche, défilent tour à tour illustrés par leurs plus beaux sites et racontés avec une simplicité gracieuse qui dégage un charme pénétrant et durable.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE COLONIAL

Déclin du Commerce français dans le Levant.

La France fut *jadis* prépondérante dans le Levant; elle fut *jadis* la nation princière dont le pavillon respecté était salué partout du moindre pêcheur grec ou turc; elle fut *jadis* la grande patronne que nous dépeint notre histoire, et *jadis* son commerce en profita.

Mais tout cela c'est le passé, un passé disparu, qui chaque jour s'enfoncé un peu plus dans le recul de l'histoire; et le présent est tout autre chose.

Le Bulletin de la *Ligue maritime française* nous apporte, chiffres en mains, la triste constatation que le pavillon français était, il y a *cinq ans*, le *quatrième* dans les mers du Levant, qu'il y est aujourd'hui le *septième* et qu'il continue à reculer sans cesse d'un mouvement régulier. Ces chiffres, les voici dans toute leur brutale éloquence :

Rang par ordre d'importance	Pavillons	Tonnage total	Part proportionnelle de chaque nation dans le commerce total du Levant
1.	Anglais	13 524 925	30 0/0
2.	Austro-hongrois. . .	6 781 592	13 —
3.	Ottoman	6 527 492	14 5 —
4.	Hellène	5 496 097	12 2 —
5.	Italien	3 587 643	7 8 —
6.	Russe	3 027 919	6 7 —
7.	Français	2 576 380	5 7 —
8.	Allemand	1 632 793	3 6 —

Ces chiffres visent le mouvement maritime de tous les ports ottomans de la Méditerranée, la mer Noire, Constantinople, la mer Rouge, et le golfe Persique.

Le Chemin de fer du Cap et de Beïra au Zambèze.

On signale l'achèvement et l'ouverture au trafic du chemin de fer qui relie Boulouwayo aux Victoria-Falls sur le Zambèze. Le Cap, d'une part, Beïra sur l'océan Indien, de l'autre, se trouvent ainsi réunis par une voie ferrée au centre de l'Afrique.

Avant peu un pont métallique sera jeté sur le Zambèze, en aval des chutes.

Bien que la ligne du chemin de fer traverse la région carbonifère de Wankie, sur laquelle on fonde de grands espoirs pour les approvisionnements de combustible, on se propose d'utiliser, pour la force motrice, les chutes de Victoria.

Depuis le 1^{er} mai dernier, les chemins de fer du sud de la Rhodesia, administrés jusqu'à ce jour par la colonie du Cap, sont dirigés par la Beïra and Mashonaland Railway C^o.

Mesures contre la Peste au Tonkin.

La peste n'a pas encore fait son apparition au Tonkin. Néanmoins toutes les mesures ont été prises en vue d'y parer.

Dans les villes de Hanoï et de Haïphong et dans les différents centres du Tonkin, des arrêtés instituent une prime pour la destruction ou la capture des rats, principaux agents de la propagation de la peste.

Les chefs de province ont établi des lazarets intérieurs dans les villes et dans les principaux centres peuplés et créé, à proximité de ces établissements, des cimetières spéciaux réservés aux individus décédés des suites de maladies épidémiques. Des maladies contagieuses existant à l'état endémique dans les provinces chinoises voisines du Tonkin, la circulation des voyageurs venant de ces régions doit être l'objet d'une surveillance très étroite. Les agglomérations importantes, les marchés, les gares, les embarcadères des chaloupes, les locaux où se trouvent réunis un grand nombre d'individus, seront spécialement surveillés. Les prisons, les

écoles, les casernements, seront également l'objet d'une attention particulière. Les chefs d'entreprises employant la main-d'œuvre chinoise ont été invités à signaler, à l'avance, les convois de coolies attendus, afin que ceux-ci soient soumis à une visite sanitaire à leur entrée au Tonkin.

Toutes les mesures ont donc été prises pour parer aux éventualités qui pourraient naître de l'apparition de la peste.

Le Chemin de fer de Kao-loung à Canton.

Les Anglais de Hong-kong continuent à se préoccuper beaucoup de la construction d'un chemin de fer de Kao-loung à Canton, dont la concession était prévue par les accords anglo-chinois qui reconnurent à l'Angleterre l'extension du territoire de Hong-kong derrière Kao-loung, sur la terre ferme. Aujourd'hui, ils désiraient obtenir un appui financier du Gouvernement britannique pour réaliser cette œuvre. Ils rappellent que la prospérité de Hong-kong dépend du pouvoir qu'aura la colonie de conserver sa situation comme centre de distribution du commerce dans la Chine méridionale. Il est donc nécessaire de construire le chemin de fer, avant qu'une voie ferrée venant de Canton n'aboutisse ailleurs sur la mer et permette d'établir un port concurrent.

La longueur de la nouvelle ligne doit être de 194 kilomètres, dont 1/5 sur le territoire de Kao-loung cédé à bail à l'Angleterre.

Mission scientifique en Islande et aux Féroë.

Le Gouvernement danois a décidé d'organiser une mission scientifique, qui sera chargée de procéder à une exploration complète, au point de vue zoologique et géologique, de l'Islande et des îles Féroë.

Coût actuel de l'Expédition contre les Herreros.

Une dépêche de Berlin aux journaux annonce que l'Allemagne a déjà dépensé 50 millions de marks pour l'expédition contre les Herreros.

L'envoi des renforts continue en Afrique centrale allemande pour réprimer l'insurrection des Herreros. Les difficultés augmentent, des vides nombreux se remarquent dans les rangs des Allemands.

A ce propos, l'empereur Guillaume vient de terminer le projet d'une plaque commémorative qui sera remise aux parents des soldats allemands morts au cours de la campagne. Son dessin représente saint Georges à cheval, posant de la main gauche une couronne de laurier sur une pyramide de drapeaux, de cuirasses et de casques, de tambours et de trompettes. La tablette porte l'inscription suivante : « Plaque commémorative de (nom et grade du défunt) mort pour l'empereur et pour la patrie. Honneur à sa mémoire! » A gauche est réservée une place pour la photographie du soldat décédé, représenté en uniforme colonial. Un exemplaire de cette plaque impériale sera remis, encadré d'ébène, aux parents des officiers et soldats tués.

La Population de l'Allemagne.

D'après le dernier annuaire statistique qui vient de paraître, la population de l'empire allemand atteignait, en juin dernier, le chiffre de 59 495 000 habitants. Au dernier recensement du 1^{er} décembre 1900, l'empire n'avait que 56 367 178 habitants. L'accroissement en trois ans et demi est de 3,13 millions d'habitants, soit d'environ 5,5 pour 100. Depuis l'année 1870, la première année de son existence, la population de l'empire allemand a progressé de 18,5 millions d'habitants ou de 45 pour 100.