

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

*La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.

*La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[Cliquer ici pour accéder aux tarifs et à la licence](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

*des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

*des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisation@bnf.fr.



Il faut des navires à l'Indochine



Dans la première quinzaine de février, des passagers du *Paul-Lecat* débarquant à Marseille nous ont appris que, deux mois auparavant, un navire français s'était perdu corps et biens sur les côtes d'Indochine.

Quel était ce navire ? On n'en savait pas au juste le nom et, indigné de l'indifférence avec laquelle ce sinistre était accueilli et du retard avec lequel la France l'avait appris — encore était-ce par voie officieuse — je demandai au Ministre des Colonies, par voie de question écrite : 1° comment il se faisait que le public français avait appris, le 4 février seulement, le naufrage d'un navire indochinois qui avait sombré le 3 décembre ; 2° s'il est admissible que la nouvelle d'un sinistre qui a fait 130 victimes, dont plus de dix citoyens français et un grand nombre de sujets français, ne nous parvienne que par des voyageurs débarquant d'Indochine et que, au bout de deux mois, on ne sache même pas exactement le nom du navire perdu que certains journaux appellent le *Saïgon* et d'autres le *Haïphong* ; 3° s'il ne serait pas possible de donner des ordres au gouvernement général de l'Indochine pour qu'il tienne la métropole au courant des événements importants qui se passent dans la colonie ?

A cette question, posée le 17 février, le Ministre des Colonies répondit le 10 mars :

« 1° Le département des colonies a été avisé de la perte du vapeur *Saïgon*, ex-*Haïphong*, par câblogramme parvenu le 16 janvier et dont copie a été transmise le 17 janvier au sous-secrétariat d'Etat de la marine marchande. Ce document ne comportant que les noms des membres de l'équipage sans leur adresse, et n'indiquant

ni les noms, ni les adresses des passagers français, un câblogramme a été adressé le 17 janvier au gouverneur général de l'Indochine pour demander ces renseignements qui étaient indispensables avant de donner la publicité au naufrage. Ils ont fait l'objet d'un câblogramme reçu le 27 janvier et aussitôt transmis au sous-secrétariat d'État de la marine marchande ; 2° il est de règle que les gouverneurs généraux doivent tenir la métropole au courant des événements importants qui se passent aux colonies. »

Il est évident que le câble qui fut reçu le 27 janvier aurait dû l'être le 15 décembre, tout le monde étant alors persuadé en Indochine de la perte du *Haïphong* et il n'en reste pas moins que ce câble du 27 janvier ne donna pas lieu à un communiqué à la presse, puisque ce n'est qu'à l'arrivée du *Paul-Lecat*, le 3 février, que la nouvelle fut connue et publiée dans les journaux du lendemain.

Mais c'est là une question accessoire ; nous voulons que cette catastrophe serve de leçon, que la pénurie de navires dont souffre l'Indochine soit désormais patente et que l'on y remédie au plus tôt.

Examinons d'abord en détail la lamentable odyssée du *Haïphong*.

Le *Haïphong* naviguait depuis un demi-siècle environ et était arrivé à un tel état de vétusté qu'il avait été rayé d'office des registres du bureau Veritas et du Lloyd — fait qu'on ignorait d'ailleurs en Indochine. Il était destiné à la démolition et avait cessé de naviguer lorsqu'un armateur chinois l'arma, le répara voici quelques mois et obtint l'autorisation de naviguer après un avis favorable de la commission de visite.

Le navire était-il bien en état de naviguer ? Il semble que non, car le capitaine du port de Saïgon refuse d'abord de le laisser sortir du port, l'estimant incapable de prendre la mer.

Il part cependant, faute de bateaux en meilleur état et malgré les sombres pronostics de beaucoup de Saïgonnais qui ne cachaient pas leurs craintes d'une catastrophe. Il sort le 27 novembre de Saïgon, emmenant 12 citoyens français, dont 6 frères des écoles chrétiennes qui rejoignaient leur poste et sont morts victimes du devoir, un équipage en grande partie chinois et un grand nombre de passagers annamites à destination de Tourane et de Haïphong.

Après six jours de navigation — alors que normalement le voyage dure deux jours — le *Haïphong* parvient péniblement à Quinhon, mais en quel état ! Le gouvernail est faussé, une palette de l'hélice a été perdue, la cargaison arrimée à la chinoise, c'est-à-dire mal,

sans ordre, ballotte et les touques d'essence et de pétrole furent, dégageant une odeur qui incommode les passagers ; car, pour comble d'imprudencé, on a chargé sur ce mauvais rafiôt dont les trous de la coque ont été bouchés avec du ciment, 170 tonnes d'essence et de pétrole !

Le lendemain, 3 décembre, le *Haïphong* quitte Quinhon sans avoir pu réparer et depuis on est demeuré sans nouvelles de lui, car il n'avait pas de poste radiotélégraphique.

Que s'est-il passé ? Il n'y a pas eu à cette date de tempête au large de Quinhon et de Tourane, qui était la seconde destination du navire. Il est probable qu'une voie d'eau s'est produite qu'on n'a pu aveugler ou bien les touques d'essence ont fait explosion par suite d'une imprudence.

Le 8, on a commencé à s'inquiéter du sort du malheureux navire et on l'a fait rechercher par le baliseur *Paul-Bert* et par la *Malicieuse*, mais en vain. Le 16 décembre, la presse jeta l'alarme et réclama des recherches au moyen d'hydravions, mais il fut répondu que l'aviation n'était pas en mesure d'effectuer des recherches de ce genre. Un mois plus tard seulement, un communiqué officiel annonçant la perte du *Haïphong* était publié, c'était sans doute le même qui parvint à Paris le 17 janvier.

Et ce fut tout.

Eh bien ! nous n'admettons pas que ce soit tout. Demain, si nous n'y prenons garde, une catastrophe analogue peut se produire et nous ne devons pas l'attendre pour agir et doter enfin l'Indochine des transports maritimes auxquels elle a droit.

Notre premier souci doit être d'assurer convenablement le service annexe de Saïgon à Haïphong par Quinhon, Tourane, Hué et éventuellement Benthuy. Ce service a été assuré jusqu'à ces derniers mois par l'*Orénoque*, paquebot qui fut jadis la perle de nos services sud-atlantiques — ...en 1872 — et dont le délabrement faisait courir les plus grands risques aux passagers qui s'y embarquaient ; sa mise à la retraite fut saluée d'un long cri de joie en Indochine : on allait respirer et on ne serait plus obligé de faire son testament en quittant Haïphong ! Hélas ! on a bien vite regretté l'antique *Orénoque* lorsque l'on vit son successeur, le *Réam*, petit navire qui paraît impropre à soutenir le gros temps qu'on trouve fréquemment au large des côtes d'Annam. On commet actuellement en Indochine une erreur très commune qui est de croire qu'un service de cabotage ne comporte pas de risques et peut être confié à n'importe quels navires. Il n'en est rien et certains cabo-

tages sont beaucoup plus périlleux que bien des traversées au long cours, et c'est précisément le cas pour le service de Saïgon à Haïphong.

D'ailleurs, il est indispensable que les grands courriers de Chine remontent, comme autrefois, à Haïphong ; c'est la première mesure qu'il importe de prendre, et il n'est pas admissible que, pour faire gagner deux ou trois jours à quelques douzaines de voyageurs pour Changhaï ou Kobé, on sacrifie notre magnifique protectorat du Tonkin qui donne de si belles promesses d'un grand avenir industriel.

D'autre part, l'Indochine a besoin d'être reliée régulièrement avec Hongkong, Singapore et Bangkok, si nous voulons lui faire jouer ce fameux rôle de « métropole seconde » qui laisse sceptiques tant d'Indochinois. Ce scepticisme, à la vérité, nous le comprenons : singulière métropole que celle dont les deux parties principales n'ont entre elles que des relations instables et périlleuses. Imagine-t-on une France où l'on mettrait trois jours pour aller de Paris à Bordeaux et encore avec une chance sur dix de faire naufrage ? Commençons donc d'abord par avoir une Indochine aussi homogène que possible.

Dans cette insuffisance des transports entre Saïgon et Haïphong réside d'ailleurs un grave danger économique : l'Indochine est située entre deux pôles d'attraction, Singapore et Hongkong. La Cochinchine se trouve sous l'influence du premier et le Tonkin et le Nord-Annam sous celle du second.

Pour affranchir l'Indochine de ces deux servitudes, pour écarter ce danger économique, qui pourrait devenir politique en creusant un fossé entre le Nord et le Sud de la colonie qui n'auraient plus les mêmes intérêts, il faut que l'on puisse se transporter facilement entre les deux capitales indochinoises.

C'est pour cette raison qu'il faut achever le plus rapidement possible le Transindochinois, concurremment à la mise en train du Tan Ap-Thakhek, mais nous estimons qu'il convient d'abord de l'achever par l'intérieur, par Kratié, ainsi que le suggère M. Cucherousset dans son excellent *Eveil économique*, en remettant à plus tard le Nhatrang-Tourane qui est indispensable pour assurer en temps de famine le ravitaillement du Sud-Annam.

Même lorsque la liaison par voie ferrée existera entre Saïgon et Haïphong, une bonne liaison maritime sera nécessaire, à plus forte raison aujourd'hui où cette voie ferrée est loin d'être terminée et

où la route mandarine est coupée en de nombreux endroits à la saison des pluies.

Il ne faut pas se dissimuler qu'un service annexe Saïgon-Haïphong bien organisé sera forcément en déficit, mais c'est là un sacrifice nécessaire que les contribuables, nous en sommes certain, n'hésiteront pas à faire si on leur demande leur avis. On trouve de l'argent pour construire des palaces grandioses, certes je n'y trouve pas à redire et ils ont leur utilité, mais s'il faut des palais pour loger les touristes étrangers, ne faut-il pas aussi de bons bateaux pour les amener dans ces palaces et pour les transporter du Nord au Sud du pays ?

N'oublions pas qu'aux colonies, et spécialement en Indochine, les questions de transport priment tout et qu'on n'a le droit de s'attaquer à d'autres problèmes qu'après avoir résolu celui-là.

LÉON ARCHIMBAUD,

député,

rapporteur du budget des Colonies.



Une Société Secrète en Mélanésie

Le N'qatu aux Nouvelles-Hébrides

Voici quelques années, j'avais la bonne fortune, assez rare, d'assister à Maevo, l'une des plus septentrionales des Nouvelles-Hébrides, à l'une des manifestations les plus caractéristiques de la vie mélanésienne : je veux parler de la fête, ou plutôt, car les deux mots sont ici synonymes, de la danse du *N'qatu*.

De telles scènes jettent un jour si particulier et si étrange sur les mœurs et les croyances de ces peuplades en voie de disparition, qu'il nous a semblé intéressant d'en fixer ici une relation aussi exacte que possible.

Toutefois, pour l'intelligence même du récit, nous nous permettrons d'exposer brièvement ce que nous savons de ces sociétés secrètes, parmi lesquelles le *N'qatu* occupe une place éminente dans l'archipel Néo-Hébridais.

*

* *

L'existence, dans cette poussière d'îles du Pacifique occidental qui s'étendent de la Nouvelle-Guinée au Nord jusqu'au 25° parallèle austral, de sociétés secrètes aussi multiples que variées, compte sans nul doute au nombre des curiosités les plus intéressantes, des plus