

LA LEÇON DES ANCÊTRES

Le Têt est une oraison. Malgré le bruit des pétards tirés tant pour chasser de l'enclos familial les âmes errantes et les mauvais esprits que pour manifester sa joie à l'année nouvelle, malgré les congratulations et les visites, le Têt est avant tout une occasion solennelle pour ce peuple de communier avec ses morts en une oraison fervente.

Tous ces préparatifs minutieux qui ont commencé deux semaines avant le grand jour, tous ces soins infinis apportés à arranger l'autel, à décorer la maison, à tapisser les murs de multiples sentences sur papier rose, et à pourvoir les vases de branches de pêcher et de fleurs multicolores, jusqu'à ces mets préparés en conserve plusieurs jours à l'avance, et ces visages épanouis, et ces faces souriantes, tout cela c'est pour recevoir dignement les ancêtres qui, pendant trois jours, viennent en quelque sorte habiter avec leurs descendants.

Des vivants aux morts et des morts aux vivants, il s'établit pendant ces jours un échange de fluides surnaturels qui donnent à ces cérémonies et à ces fêtes familiales une signification auguste. Car c'est la pérennité même de la famille et de la race, c'est la continuité des générations dans l'évolution perpétuelle qui s'exprime dans ces gestes de confiante soumission et d'affectueuse adoration de toute la maisonnée devant les tablettes des ancêtres. Et tant qu'on aura su conserver à ces gestes leur sens substantiel et profond, la leçon des morts ne sera pas perdue.

Quelle est-elle ? Peut-être n'est-il pas inutile de se le demander en ces jours solennels qui doivent être pour les meilleurs des Annamites, pour ceux qui n'ont pas voulu renier leur terre et leurs morts, des jours de méditation et de prière, des jours d'oraison.

Chacun peut ainsi interroger ses morts. Moi aussi, j'ai interrogé les miens, et voici ce qu'ils m'ont répondu :

— Nous comprenons tes doutes et tes angoisses. Nous ne serions pas des esprits si nous ne les comprenions pas. Quoique nous fussions dans notre vie antérieure, nous vivons aujourd'hui dans un monde plus spiritualisé, et par des antennes mystérieuses nous communiquons toujours avec les êtres que nous laissons après nous et qui nous sont chers. Nous continuons à participer à leur vie. Nous souffrons de ce dont ils souffrent et nous réjouissons de tout ce qui les réjouit. Ils vivent beaucoup plus par nous que souvent ils ne le pensent. Quand ils s'imaginent s'écarter le plus de nous, c'est encore sur nos traces qu'ils

marchent. Ils ont raison de se tourner quelquefois vers nous quand ils sont dans la peine ou dans l'incertitude. S'ils savent nous écouter, ils connaîtront la joie et l'apaisement.

Mais, hélas ! souvent ils se croient plus malins que nous. Certes, les enfants sont censés plus intelligents que leurs pères. C'est la loi de la vie, ou plutôt c'en est une illusion, une consolation. Il semble qu'on s'attacherait moins à la vie si l'on n'avait l'illusion que l'on vivrait mieux que ceux qui vous ont précédé. Nous, nous savons que tout est relatif, et que, par exemple, chaque race est douée d'un potentiel spirituel qui se développe plus ou moins suivant les contingences de la vie ambiante. Nous qui sommes dégagés de toutes contingences terrestres, nous développons notre potentiel jusqu'à son extrême limite, et c'est ainsi que nous réalisons toutes les possibilités de la race. Possibilités en grande partie latentes chez ses individus actuels. Mais c'est là une théorie trop transcendante pour que vous soyez en mesure de la comprendre. L'essentiel est que vous sachiez qu'il est beaucoup de choses que vous pourriez encore apprendre de vos ancêtres dont les mânes vivent parmi vous.

Les chemins de la vie sont multiples et ils conduisent dans des directions différentes. Il n'est pas indifférent aux hommes de se diriger dans une voie plutôt que dans une autre. Il y a des voies qui mènent vers le bonheur, parce qu'elles sont conformes aux aspirations de la race, il en est qui conduisent fatalement au malheur, parce qu'elles s'y opposent ou les contrarient. Car il y a un impératif de la race, contre lequel aucune force humaine ne peut lutter. Il vaut mieux lui obéir que lui résister.

Nous sommes, tu ne l'ignores pas, une race de gens sérieux et opiniâtres, durs au travail et à la peine comme ils le sont pour eux-mêmes et pour les autres. La vie est pour nous une chose sérieuse ; nous ne badinons pas avec elle, et elle ne badine pas avec nous. Elle est dominée par des principes qui ont pour nous une valeur absolue, principes que nos lointains ancêtres nous ont légués et que nous transmettons à notre tour à nos descendants.

Le plus grand de ces principes, c'est le culte de la famille et de la race. Les anciens ne l'ont-ils pas dit : « L'homme sorti du sein de sa mère a déjà deux grands devoirs : un devoir envers son prince, un devoir envers ses parents » (*Xuất mầu hoài tiên-thị hữu quán thân ?* Le prince, c'est la nation, c'est le pays, c'est la race, les parents c'est la famille, c'est la première et la dernière cellule sociale ;

c'est la monade primitive de laquelle tout sort et à laquelle tout rentre

L'individu détaché de sa famille et de sa race, se considérant comme le nombril du monde et le centre de l'univers, c'est là une notion impie, hétérodoxe, que nous ne connaissons pas. Elle est d'importation étrangère. On essaie de l'implanter chez nous par tous les moyens, mais on n'y réussira pas, ou alors ce sera pour le plus grand malheur de ce peuple. De bonshommes détachés de leur milieu et de leur race, qui croient être quelque chose et qui tout gonflés d'eux-mêmes, ramènent tout à leur individualité éphémère et falote, c'est de la folie pure. L'individu n'est qu'un chaînon dans la longue chaîne que sont la famille et la race. Les individus ne sont quelque chose que s'ils font partie intégrante de ce tout. Désencadrés, déracinés ils sont vite désemparés et ne peuvent que s'en aller à la dérive.

Oh ! nous le savons bien, nous étions des gens rétrogrades. Nous ignorions les belles théories sur le progrès et l'évolution. Le progrès, quel beau mot ! Mais combien mensonger et trompeur ! On commet des choses les plus énormes au nom de ce grand mot, souvent vide de sens. Crois-tu que l'humanité de nos jours vaille mieux qu'au temps du grand Confucius ? Crois-tu que les hommes soient plus heureux et plus sages ? Au fond le monde tourne en rond ; après chaque cycle d'évolution, c'est le recommencement et ainsi de suite. Le progrès absolu n'existe pas. C'est une des nombreuses superstitions de ce siècle qui prétend être dégagé de tous préjugés et de toutes routines. Il y a de petits progrès, de petits pas en avant sur une longue route qui au fond, nous l'avons dit, ne fait que tourner en rond. Cela donne l'illusion, rien de plus. C'est souvent une illusion bienfaisante, qui entretient le courage et redouble l'effort, lesquels sont toujours une bonne chose, mais à cette illusion il ne faut pas trop s'attacher, comme à une superstition qui obnubile l'esprit et obscurcit l'intelligence.

Donc la famille et la patrie, tels doivent être les deux pôles de ton activité, si tu veux agir et être utile à quelque chose. Car ce sont les deux seules réalités positives et vivantes ; tout le reste n'est que rêverie et nuée.

C'est là la plus grande leçon que puissent te donner tes ancêtres ; elle leur a servi à eux-mêmes, elle te servira à toi et à tes descendants jusqu'à la fin des générations.

Cette leçon est peut-être un peu bornée, un peu étroite ; elle manque certes de poésie et d'envolée ; elle est moins favorable à ce dévergondage romantique qui est le propre des esprits intempérants et des âmes anarchiques. Mais la force comme la noblesse de l'homme, c'est de savoir s'imposer à soi-même une discipline. Quand on s'impose une discipline, on restreint par cela même sa liberté, ou ce

qu'on croit être telle, car tout comme le progrès absolu, la liberté absolue est une chose qui n'existe pas. On prend un parti, on s'y tient, et on s'interdit de penser à tous autres partis possibles et imaginables. Voilà la règle de vie, et voilà la suprême sagesse.

— Mais c'est une sagesse bien étroite, bien terre à terre, dira-t-on. Elle ne fera que des hommes médiocres, se contentant de leur médiocrité, et donc condamnés à ne plus jamais sortir. Sous le signe d'une telle sagesse, qui, à force d'être modérée et d'être raisonnable, finit par perdre toute éminente dignité et toute noblesse, les âmes bien douées, les êtres exceptionnels, les natures d'élite s'étioleront et ne pourront jamais se développer et se manifester pleinement. Ce sera le règne de la médiocrité générale ..

— Oui, si l'humanité tout entière était composée d'hommes de génie et d'esprits d'élite. Or, le génie, le vrai, est aussi rare que le dragon ou le phénix. Quant à ceux qui s'imaginent être des génies méconnus, — et ils sont légion, — mieux vaut rabattre leurs prétentions que de les favoriser par on ne sait quel libéralisme de mauvais aloi. C'est leur rendre service que de les empêcher de se leurrer eux-mêmes. Confucius a dit : « Le commun des hommes veut être guidé et conduit et n'est pas apte à savoir et à comprendre ». Et c'est pour conduire et guider le commun des hommes que des règles d'une morale pratique furent élaborées par les anciens sages et transmises de génération en génération avec le prestige de dogmes sacrés. Ces règles ne s'appliquent pas entièrement aux êtres exceptionnels, qui émergent nettement du commun des hommes : le génie comme l'esprit, souffle où il veut. Mais le génie n'est pas légion, et l'élite elle-même, suivant une image populaire, est aussi clairsemée que les étoiles au matin. C'est le grand nombre, c'est le commun des hommes qui intéresse les fondateurs de cités, inventeurs de la morale et des lois. C'est pour eux que fut promulguée leur grande sagesse pratique. Et cette sagesse suffit encore aux usages courants de la vie.

Or, vous tous, descendants de l'antique race des Viêt, vous n'êtes pas des génies, oh ! loin de là. Vous n'êtes que des hommes ordinaires avec quelques qualités et pas mal de défauts. Vous n'êtes pas contents, quand on vous le dit à la face. Vous avez, vous aussi, votre petit amour-propre national, et ce n'est pas nous qui vous le reprocherons. Mais franchement, il faut, comme disaient nos anciens, se connaître soi-même et connaître les autres (*tri kị tri bī*). Vous vous croyez des hommes nouveaux, parce que vous parlez quelques mots d'une langue étrangère, parce que vous savez répéter quelques notions apprises dans des livres. Vous vous trompez : on n'est pas des hommes nouveaux à si bon compte. Et puis nul n'est jamais entièrement un homme nouveau.

Des hommes, ça ne se crée pas en un tour de main, ça ne s'improvise pas. Ça demande des efforts continus de plusieurs générations. Quoiqu'on fasse, on est toujours le fils de son père. Vous êtes nos enfants et nos petits-enfants, et vous le serez toujours. Fort heureusement pour vous, car si vous cessez de l'être, vous ne serez plus rien ; vous ne serez que des épaves ballotées par des courants contraires ; vous serez, comme on dit, des êtres sans attaches et sans racines que le moindre vent boucule et que la moindre bourrasque emporte.

Notre vieille sagesse n'est donc pas si inutile qu'on peut le croire. Dans des moments de doute et d'incertitude, vous pourrez encore y recourir sans inconvénient. Elle a fait ses preuves, puisqu'elle a fait la force et la vitalité de notre race. Elle pourra encore faire votre force, si vous savez vous en inspirer dans votre conduite. Nous ne prétendons pas vous l'imposer tout entière. Vous devez, au contraire, l'adapter aux conditions de la vie moderne. Mais elle renferme des principes intangibles qui de tout temps conservent leur efficacité et leur valeur.

L'un de ces principes, nous l'avons dit, c'est le culte de la famille et de la race. Les deux seules réalités qui subsistent, lumineuses et solides, au milieu de toutes les nuées inconsistantes dont s'encombrent des idéologies soit-disant modernes. Accrochez-vous à ces deux réalités comme à des planches de salut, sous peine de vous laisser choir sur ces ondes mouvantes qui glissent sous vos pieds et risquent de vous emporter dans le précipice.

Des gens vous diront que ce sont là des notions périmées, des conceptions d'un autre âge, que l'homme moderne doit être ou un individualiste intégral ou un socialiste complet, c'est à-dire qu'il ne doit s'occuper que de son bonheur individuel et exclusif ou au contraire travailler au bonheur de l'humanité tout entière, et que la famille et la patrie, ce sont là de vieilles fadaïses bonnes tout au plus à contenter l'esprit borné de petits bourgeois encroûtés dans leurs préjugés réactionnaires. Ceux qui vous diront cela, ce sont ou des illuminés ou des farceurs. Ne les écoutez pas...

PHAM QUYNH

CAUSES MORALES DE LA CRISE

Tout est dit, depuis trois ans que dure la crise ; et pourtant . . .

Pourtant, lorsqu'on a soigneusement énuméré les facteurs du désordre économique, l'on demeure les mains vides et l'œil perdu et l'on sent que la réalité vous échappe. Parler d'une production excessive ou d'une consommation insuffisante, de la vie chère ou des prix trop bas, du crédit factice ou du crédit trop restreint, de l'or trop mobile ou des capitaux trop figés, des droits de douane ou des charges fiscales, c'est commettre l'erreur d'un homme plein de savoir qui penserait expliquer *Hamlet* par un lexique de ses « sources », la *Neuvième symphonie* par des théories acoustiques, ou la langue française par les douze tomes de M. Brunot. La science nous a donné bien des illusions ; nous croyons comprendre un phénomène quand nous l'avons décomposé ; nous confondons les éléments qui le forment avec les causes qui lui donnent naissance, et les lois qui le dominent avec les forces qui l'ont engendré.

Dans l'étude des phénomènes physiques, cette erreur est, d'ordinaire, sans inconvénient. Les forces qui agissent sont permanentes et immuables ; et si elles nous restent mystérieuses, nous nous consolons de cette ignorance, qui n'a pas empêché la découverte de Neptune.

Mais c'est le caractère particulier des phénomènes humains d'offrir aux regards, de temps en temps, quelque chose de soudain et d'im-

prévu, de surgir parfois comme une nouveauté. *Hamlet* est une création, la *Neuvième symphonie* un tout original, la guerre un acte. Dès lors, nous ne pouvons plus nous contenter d'une algèbre, et le fait même de représenter les événements par des équations nous fait perdre le contact avec les réalités. La société n'est pas un système planétaire : elle est une des formes de la vie. Une description des enchaînements inévitables ne suffit point, et les causes ne peuvent plus toujours être « éliminées » comme les inconnues de la mathématique.

Pourtant, jusqu'à une date récente, les esprits occupés de la crise que subit le monde n'en donnaient guère que des explications descriptives. Ecrivains, professeurs, industriels, hommes d'Etat, tous se bornaient à constater qu'après avoir masqué par le crédit l'appauvrissement de la guerre, après avoir procuré à l'humanité, et principalement au peuple, un accroissement rapide du bien-être, l'organisme économique, dans son ensemble, s'enrayait. Le monde avait vécu en anticipant de plus en plus sur la richesse à venir, en dévorant des espoirs, et il se réveillait tout à coup, écrasé par l'endettement. Des budgets publics démesurés, des budgets privés obérés par les achats à terme, des frais d'établissement excessifs dans l'industrie, des usines équipées à l'excès, tout prouvait que notre époque avait trop présumé de ses forces. Impossible de maintenir l'illusion

de telles prouesses. L'économie ne se prête guère à la politique de Tartarin.

Déduire de là tous les désordres que nous observons autour de nous n'est qu'un jeu de l'esprit où réussissent les savants et les sages, où échouent les rêveurs et les charlatans. Les seconds seuls créent la nécessité d'un débat. Mais ce débat occupe la scène ; il faut convaincre les réfractaires, démontrer vingt fois le mécanisme pour en faire voir les pièces. Le temps passe et l'on ne songe guère à rechercher, au delà de ces actions et réactions de la monnaie, de la finance, de la production et de l'emploi, le fait humain dont l'apparition a donné le branle à tout ce tumulte.

Aujourd'hui, cependant, l'on voit naître une inquiétude intellectuelle, et les chasseurs d'idées se mettent en route. Il est bien curieux de remarquer que des hommes aussi divers que possible par leur formation produisent en même temps et sans s'être concertés des ouvrages d'une inspiration toute semblable. *Un mon te commence*, de M. Bergerioux, *Nous faisons fausse route*, de M. Jacques Duboin, *Querelles de famille*, de M. Georges Duhamel, conduisent tous trois à une même conclusion. Trop d'invention, et trop rapides, qui se détruisent l'une l'autre telle est la cause fondamentale qu'ils assignent au désordre présent. Chaque invention éblouit le monde ; les hommes pratiques s'en emparent, dépensent sans compter pour la mettre en œuvre ; et devant que ces dépenses soient amorties et que l'outillage acquis devienne productif, une nouvelle invention arrive qui détruit la précédente. Ainsi l'on ne parvient jamais, ou l'on ne parvient que trop rarement à la période de l'enrichissement net et chaque invention, détruisant plus de richesses qu'elle n'en crée, appauvrit un peu plus la société humaine. Trêve des inventeurs, sus aux machines nouvelles, voilà le mot d'ordre qui jaillit de toutes parts ; un demi-siècle après la publication d'*Erewhon* nous voyons apparaître tout à coup une école de Samuel Butler.

Qu'est-ce à dire, sinon que les créations de l'homme viennent troubler la succession logique des phénomènes et interrompre le cours de ces lois providentielles qui tendent à chaque instant, dans l'économie sociale comme dans le monde matériel, à rétablir un équilibre souverain ? Il y aurait beaucoup à disserter sur ce sujet, avant de s'arrêter à des conclusions pratiques. Mais ceux-là mêmes qui viennent de donner un lustre nouveau à une idée qui s'estompait ne vont pas, sans doute, assez loin sur la ligne de leur philosophie. En demeurant sur le terrain de la technique, leur pensée se limite et s'enferme. Ne faudrait-il pas s'échapper plus franchement encore et chercher la vraie cause de la crise dans un désordre plus grave de la psychologie humaine ?

Ne voit-on pas qu'un grand nombre, la plupart peut-être des hommes d'action paraissent

ne plus connaître la mesure normale de leur capacité d'agir ? N'a-t-on pas oublié que pour chaque entreprise il existe un point de grandeur *optimum*, en deçà duquel elle reste trop faible, au delà duquel elle domine et entraîne son chef, désormais incapable de la commander ? Que d'exemples de ces organismes, même de taille moyenne, qui dépassent leurs fondateurs ou leurs chefs présumés ! Que d'exemple de ces hommes, capables de connaître vraiment et de conduire à merveille une entreprise bien déterminée, et qui, d'extension en extension, en sont venus à mener comme des aveugles des mécanismes trop complexes et trop vastes, dont les rouages échappent à leur volonté parce qu'ils échappent à leur compétence et même à leurs regards !

Tout concourt à développer cet esprit de démesure. Les communications rapides, les nouvelles immédiates, le téléphone qui apporte en une minute dix questions différentes, le désordre et l'illusion de pouvoir qui naissent l'un et l'autre de ces habitudes de vitesse ; l'exemple d'une nation favorisée par les circonstances, qui a dévoré en quelques années toutes les possibilités d'un continent neuf ; le mirage des grandeurs américaines, créant une échelle nouvelle pour arperter les ambitions et faisant apparaître comme mesquines ou retardataires les idées de la raison qui fixent à chacun ses bornes ; les doctrines enfin qui veulent organiser à tout prix, régler, commander et embrasser, au risque de la briser net, toute une économie nationale.

« Le développement social, dit M. Bergson, s'est effectué sur les deux grandes lignes d'évolution de la vie animale, avec les arthropodes et les vertébrés. Au bout de la première est l'instinct des insectes, plus particulièrement des hyménoptères ; au bout de la seconde est l'intelligence humaine » Aujourd'hui, l'humanité hésite entre sa voie propre et celle que la nature avait assignée aux insectes. Le chemin tracé par l'économie allemande et par l'économie socialiste conduit à organiser la société comme une ruche ou comme une fourmilière, où chacun est rivé à son emploi. Et l'on se demande, avec quelque angoisse, si nous abandonnerons notre destinée pour celle des arthropodes.

Assurément cette déviation de l'intelligence et de la raison n'est pas étrangère au grand branle-bas que nous entendons autour de nous. Beaucoup de conscience et un peu de modestie feraient plus qu'une conférence internationale. Ne faudrait-il pas se souvenir que seuls dans la nature les aigles ont plus de vue que de vol, proclamer avec quelque force qu'il est utile d'espérer pour entreprendre, et remédier une bonne fois à tout le mal qu'a pu propager dans le monde la phrase toujours citée du Taciturne ?

MAX HERMANT

(Le Temps)

LE PORT D'ESCALE, DE TRANSIT ET DE DÉFENSE DE L'INDOCHINE

Parmi les grandes lignes de navigation mondiales celle qui relie l'Europe à la Chine et au Japon est une des plus fréquentées. En créant, en développant et en armant Singapour, les Anglais ont occupé un des points essentiels de cette ligne, ils tiennent en main la clef de la mer de Chine. Sur cette mer la France possède, grâce à l'Indochine, un balcon de trois mille kilomètres de côtes. Sous ce balcon défilent chaque mois 32 navires appartenant à huit grandes compagnies étrangères qui relient l'Europe à l'Extrême-Orient. Or, pas un de ces navires ne fait escale dans notre colonie, parce que jusqu'ici nous n'avons fait aucun effort pour les y attirer et les y recevoir.

Au double point de vue économique et militaire cette situation peut-elle et doit-elle se prolonger ? A l'heure où s'affirme de plus en plus l'opinion qu'il convient de développer l'Indochine *dans son milieu*, de faciliter ses relations commerciales avec les autres pays d'Extrême-Orient, il est nécessaire d'aménager sans retard en un point judicieusement choisi des côtes indochinoises un vaste port moderne d'escale et de transit, par où l'Indochine pourra se relier au grand mouvement de trafic maritime international dont elle ne profite pas. D'autre part, si la France veut garder en Extrême-Orient la place de premier ordre qu'elle y occupe elle doit posséder dans sa colonie un port militaire qui lui permette de faire respecter la neutralité de l'Indochine en cas de conflit.

Saïgon, ou son avant-port du cap Saint-Jacques, ne répondent pas aux conditions du problème. Saïgon est un port de rivière, situé à 83 kilomètres à l'intérieur des terres. Les courbes du fleuve, dont quelques-uns présentent des contours très brusques, sont autant d'obstacles pour les navires d'un tonnage élevé. Les

causes d'échouage sont nombreuses, surtout si l'on tient compte des mouvements de la marée. En 1909, un secrétaire de la Chambre de Commerce de Saïgon, M. Tixier, écrivait déjà : « L'accès de la rivière est pour ainsi dire impossible aux navires dépassant 180 mètres de longueur, et à ceux d'un tonnage moyen dont les qualités de manœuvre ne sont pas irréprochables ». Depuis 1909 les dimensions moyennes des paquebots n'ont fait qu'augmenter. Si nous ne voyons pas encore sur les lignes d'Extrême-Orient, comme sur celles de l'Atlantique Nord, des vaisseaux d'une longueur comprise entre 250 et 300 mètres, si même on constate une réaction contre les tonnages supérieurs à 30.000 tonnes (le *Paris*, par exemple, avec ses 224 m. 15 de long), il n'en est pas moins vrai que les Américains se relient déjà à l'Extrême-Orient par des 25.000 tonnes filant 20 nœuds, et que la P. and O. britannique achève quatre bâtiments de ce type.

Plus saisissante encore est l'évolution des marines de guerre. Nos croiseurs légers du type *Duguay-Trouin, La-Motte-Picquet, Primauguet*, avec seulement 10 000 tonnes de déplacement, atteignent 181 m. 30 de longueur. On nous dira qu'en 1924 le croiseur britannique *Hawkins*, long de 184 mètres, a pu remonter à Saïgon. Cette performance a l'allure d'un record et il serait peu prudent de demander à nos croiseurs d'égalier ou de battre ce record dans des circonstances de guerre, où l'on ne choisit ni le temps, ni l'heure, ni la marée.

Admettons même que les liners de 25.000 tonnes puissent à la faveur de quelques travaux coûteux de rectification atteindre Saïgon, ils ne le feraient qu'au prix d'une perte de temps et d'argent qu'ils n'acceptent pas dès maintenant et qu'ils n'accepteront jamais (1).

(1) On admet, en effet, que dans nos mers d'Extrême-Orient, une heure de route coûte à un navire de 20.000 tonnes 550 piastres, une heure d'escale 350 piastres. Ajoutez à cela les droits de port, 0 p. 08 par tonne de jauge nette et ceux de pilotage qui sont sensiblement égaux. Il est facile de calculer ce que représenterait le déroutement d'un bateau de 20.000 tonnes pendant 24 heures pour faire une escale d'une heure à Saïgon et y jeter ou y prendre des passagers et du courrier. Les frais se monteraient à environ 160.000 francs. Pour le même navire, comme nous le verrons plus loin, une heure d'escale coûterait 47.500 francs au Cap-Saint-Jacques, 61.000 francs à Tourane et 9.000 à Cam-Ranh.

Conclusion : à *Singapour le commerce peut user d'un courrier par jour, à Saïgon d'un courrier tous les dix jours.*

Quant à la marine de guerre il serait aussi fou d'installer un port militaire à Saïgon que d'en créer un à Rouen. Une division navale y serait embouteillée, privée de ses mouvements, prisonnière comme poissons au fond d'une nasse.

C'est, pour suivre la comparaison avec nos côtes, à Cherbourg qu'est notre port de guerre, à Cherbourg que touchent les long-courriers étrangers.

N'existe-t-il pas un Cherbourg sur les côtes d'Indochine ? A cette question l'inspecteur général des travaux du port de Cherbourg lui-même, M. l'inspecteur général des ponts et chaussées Minard a répondu affirmativement et désigné la baie de Cam-Ranh.

Où est située cette baie ? Exactement au point où la ligne directe Singapour-Hong-Kong tangente le balcon indochinois, le rivage de l'Annam. Ce point est situé

- A 698 milles de Singapour ;
- A 690 milles de Hong-Kong ;
- A 690 milles de Manille ;
- A 700 milles des Indes néerlandaises.

Là s'ouvre une baie longue de 12 kilomètres et large de six, avec des fonds allant de 10 mètres au minimum jusqu'à 30 et 35 mètres dans les parties centrales, protégée des typhons par deux presqu'îles montagneuses ; l'une, celle du Nord, d'une hauteur moyenne varient entre 200 et 400 mètres (le sommet est à 463 mètres) ; l'autre, celle du Sud d'une altitude comprise entre 120 et 362 mètres. Entre ces deux jetées un goulet d'un kilomètre de large, par fonds de 20 à 25 mètres, protégé lui-même du côté de l'Est par une île, l'île Tagne, dont les escarpements dominant de 200 mètres une avant-rade où la houle s'amortit

Tous les navires allant de Singapour à Hong-Kong, passent *devant* cette baie car ils viennent reconnaître, au Sud, le feu du cap Padaran ; bien plus, ils y pénètrent pour se mettre à l'abri des typhons, car les fonds de la baie, formée de sable vasard, sont de ceux où les

ancres ne dérapent pas ; et avec des écrans de 400 mètres ou de 300 mètres contre le vent, on peut « étaler » toutes les tourmentes.

Coubet avait distingué tous les avantages de cette baie, il y voyait un admirable poste de veille sur la route des riz, un « corps de garde du Pacifique ». L'illustre savant Aymonnier avait signalé les avantages de cette rade comme point de transit sur la ligne de navigation.

En 1901, un Français, M. Sauvaire, marquis de Barthelemy, qui voulait consacrer sa jeunesse et sa fortune à faire œuvre utile pour son pays, frappé des rapports de deux grands coloniaux, et encouragé par le gouverneur général Douner créa dans cette baie un parc à charbon et des installations susceptibles de fournir 4 000 tonnes d'eau douce par jour. Ce furent surtout les Russes qui profitèrent de cet effort, lorsqu'en avril 1905, l'escadre Rojestvensky, « sur le chemin du sacrifice » — suivant l'expression du capitaine de frégate Sémenoff — et venant de Nossi-Bé, se rassembla tout entière à Cam Ranh ; elle put aisément y charbonner et s'y ravitailler en vivres frais, en une semaine 140 navires (vaisseaux de guerre et transports) tinrent au large dans la baie. Notre gouvernement n'a rien fait à Cam-Ranh, rien, sinon au fond de la baie, à Bangoi un petit appontement en béton armé de 81 mètres de longueur relié à la voie ferrée de Saïgon-Nha-Trang. On a prévu 85 millions de francs de travaux pour l'ensemble des ports de Tourane, Ben-Thuy et Qui-Nhon ; pour Cam-Ranh, rien.

Dans un remarquable rapport sur les travaux publics en Indochine, publié en 1926, le regretté M. Pouyanne exécutait Bangoi en deux lignes contradictoires : « Il n'est relié à aucune zone productive » « Il est possible que ce port puisse prendre un développement notable quand la zone très riche des plateaux Rhadés aura été mise en valeur. » Autrement dit « actuellement aucun rôle régional, mais rôle régional possible. »

Mais il s'agit bien d'un rôle régional ! C'est comme si l'on nous avait dit, avant les travaux

modernes de Cherbourg, que les *Mauretania* n'y viendraient pas, parce qu'ils n'auraient à y prendre que les beurres du Cotentin !

M. l'inspecteur général Minard avec sa haute expérience a vu, lui, l'intérêt de Cam-Ranh : « Cette baie, écrit-il, constitue un immense bassin de port tout fait, et qui n'exige pour être utilisé que des ouvrages immédiatement productifs, tels que môles et quais d'accostage proportionnés à l'importance du trafic, sans aucun de ces travaux préliminaires et coûteux d'approfondissement et d'élargissement qui seraient exigés pour l'utilisation par les grands navires au long cours de tous autres baies et ports du littoral indochinois. »

Dans le rapport que nous citons, daté de février 1930, M. Minard envisage successivement le rôle de Cam-Ranh :

1° Comme port d'escale pour la poste, les passagers et les touristes ;

2° Comme port de ravitaillement en charbon, mazout et eau, pour les navires de toutes catégories ;

3° Comme port d'échange ou de complément de chargement pour les grands navires au long cours.

Pour les escales, il convient de remarquer que Cam-Ranh n'impose aux navires aucun déroutement alors que (sans plus parler de Saïgon) un port au cap Saint-Jacques ou à Tourane contraindrait sur les bases que nous avons indiquées plus haut) un courrier de 20.000 tonnes marchant à 16 nœuds, aux dépenses indiquées dans le tableau ci-après :

	Cap		
	Cam-Ranh	St-Jacques	Tourane
Déroutement.	0	120 milles	170 milles
Entrée	16 milles	»	6 milles
Temps perdu.	1 heure	8 heures	11 heures
Dépense (en \$)	550	4.400	6.050
Escale	350	350	350
Total (en \$)	900	4750	6400

Le débarquement des passagers et de la poste se ferait comme à Cherbourg par des transbordeurs, accostant à Bangoi où il suffirait de

construire une gare maritime à proximité reliant l'apportement au chemin de fer.

De la gare de Bangoi à Saïgon, la distance de 370 kilomètres est franchie en 9 heures par les trains de nuit actuels.

Le ravitaillement s'exécuterait par chalands, moyen le plus commode de charger un navire des deux bords à la fois (chalands de 100 tonnes pour le charbon, de 800 à 1.000 tonnes pour le mazout).

Enfin, étant donné le cabotage très actif qui se poursuit sur les côtes de l'Annam et dont le prix sera toujours moins élevé que le transport par la voie ferrée côtière (le transindochinois Saïgon-Hanoi, lorsque celui-ci sera achevé, il est certain que Cam-Ranh est admirablement placé pour servir le point de distribution et de ramassage pour ce cabotage. Son activité se mesure déjà par les chiffres suivants : 14.208 tonnes de trafic effectif entre le 1^{er} janvier et le 31 Octobre 1930. Mais quel ne serait pas le progrès formidable de cette activité lorsque les rives intérieures sur la baie, des deux presqu'îles qui ferment la rade de Cam Ranh seraient déclarées zone franche ! Rien ne serait plus facile à fermer par un cordon douanier que la gorge des deux presqu'îles. Sûrs de trouver du charbon et du mazout, de débarquer ou d'embarquer des marchandises, sans aucune opération douanière, en un point situé comme nous l'avons dit, au centre d'un de cercle passant par Hong-Kong, Manille et Singapour, les grands navires du trafic international s'arrêteraient à Cam-Ranh ; poste, passagers et touristes en profiteraient.

Enfin Cam-Ranh serait, pour notre marine de guerre, la base la plus sûre la plus commode, la plus centrale. Elle serait à proximité immédiate de ces hauts plateaux du Lang Biang qui par leur climat offrent aux troupes blanches d'Indochine la garnison la plus saine, et constituent le bastion le plus central, le réduit même de notre défense en Indochine. Ce n'est ni l'amiral Lacaze, ni l'amiral Guépratte qui me démentiront.

Faut-il ajouter que Cam-Ranh peut être aménagé sans coûter un sou à la colonie ni à l'Etat français ? Le jour où les rives orientales de cette baie seraient déclarées zone franche, l'effort privé achèverait ce que l'initiative privée a commencé.

Alors qu'attend-on ? L'Indochine traverse une crise économique pendant laquelle aucun effort ne doit être négligé pour parvenir au relèvement dont elle est digne. Dans un de ses remarquables rapports sur le budget des colonies, M. Archimbaud a écrit : « Il ne faut pas que l'Indochine reste hors la route de naviga-

tion générale, nous ne devons pas rester là-bas dans le splendide isolement de nos ports en rivière » Or, les instructions nautiques internationales portent : « Les quatre plus belles rades du monde sont Sydney, Cam-Ranh, Rio-de-Janeiro, Diego-Suarez »

La parole est à M. Albert Sarraut, le grand Indochinois, et à son digne collaborateur, M. Gratien Candace, le vigoureux promoteur des ports francs.

PIERRE DELONCLE.

(*Le Temps colonial*),

