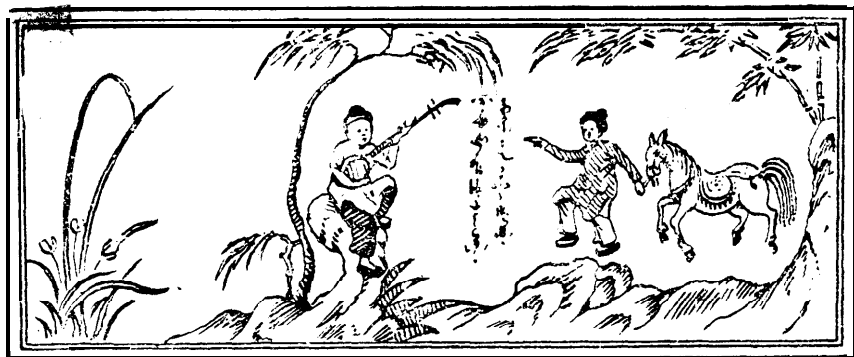


2^e Année - N° 1

Janv. - Mars

BULLETIN DES AMIS DU VIEUX





-Pang

LA ROUTE MANDARINE DE TOURANE A HUÉ(1)

Par H. COSSERAT,
Représentant de commerce.

Au Capitaine du Génie Besson, à ses marsonines d'escorte, à tous ceux qui, victimes obscures du devoir, sont morts pour la Patrie dans l'accomplissement de leur tâche, je décide ces lignes.

Confortablement installé dans une bonne auto filant à vive allure sur la route mandarine qui relie actuellement Tourane à Hué, à qui n'est-il pas arrivé, au moindre cahot secouant quelque peu le véhicule, de pester contre ceux qui sont chargés de l'entretien de la route, et de maugréer à leur adresse des aménités plus ou moins dures, clichés toujours pareils et toujours renouvelés d'ailleurs, et si souvent entendus, qu'on finit par ne plus y faire attention ?

Et pourtant, si ceux qui se plaignent ainsi avaient connu l'ancienne route d'il y a une quinzaine d'années seulement, ou mieux, celle qui, plus anciennement encore, constituait alors réellement la vieille route mandarine annamite, ils se tairaient, et considéreraient la route actuelle comme atteignant presque la perfection, comparativement à l'ancienne, s'estimant en outre très heureux de pouvoir rouler en auto, là où, il y a quelques années à peine, le voyage en pousse-pousse était presque un tour de force.

Il est certain que la route actuelle demande encore beaucoup de travail, beaucoup de soins ; mais, telle qu'elle est, elle rend

d'inappréciables services, et il faut espérer que plus on ira, plus on améliorera cette belle voie, si utile et si pittoresque.

Le travail que je présente ici à mes collègues a, dans ma pensée, un double but : l'un, de leur montrer ce qu'était la route de Hué à Tourane avant notre arrivée dans le pays, et comment on voyageait en ces temps anciens, en mettant sous leurs yeux les récits que nous ont laissés un certain nombre de voyageurs qui ont parcouru ce trajet à des époques différentes ; l'autre, de leur faire connaître combien l'établissement de cette route a donné de difficultés, et de rappeler à leur souvenir l'abnégation avec laquelle tous ceux qui, à un titre quelconque, soldats ou officiers, ingénieurs des Travaux publics ou simples agents, y ont travaillé, ont su se sacrifier, même souvent jusqu'à la mort, pour l'accomplissement de leur tâche.

La route mandarine de Tourane à Hué, dite aussi route du « Col des Nuage », n'est qu'un tronçon du long ruban de route qui relie les différents pays de l'Indochine du Nord au Sud.

Il est certain que cette route, ce tracé plutôt, existe de temps immémorial, et que c'était simplement, en général, avant notre arrivée en Indochine, un rudimentaire sentier, qui disparaissait, toutes les fois qu'on pouvait se servir d'un cours d'eau, pour reprendre dès que ledit cours d'eau n'était plus utilisable, suivant plus particulièrement, vu la configuration générale du pays, le bord de la mer, attaquant les montagnes par leur plus grande pente, sans se préoccuper d'en atténuer les obstacles ni d'en réduire les difficultés.

C'était, à cette époque, plutôt une piste plus ou moins frayée, selon l'importance des points du royaume, villes, villages, marchés, qu'elle desservait, qu'une route, dont elle n'avait ni la largeur ni la solidité.

Pourquoi, d'ailleurs, l'Annamite de cette époque, qui voyageait toujours à pied, à cheval ou en palanquin, se serait-il donné le mal et de construire et d'entretenir une route carrossable, qui ne lui aurait pas rendu plus de services que le sentier qu'il suivait depuis toujours ?

Pour lui, quelle que fut sa position sociale, mandarin ou vulgaire homme du peuple, sa manière de voyager lui permettait toujours de franchir sans trop de difficultés les accidents de terrain qui se présentaient devant lui, et si, par suite de raisons spéciales, une partie de la route avait besoin, à un moment donné, d'être rendue carrossable, vite des corvées se mettaient au travail, et en peu de temps, les véhicules de l'époque pouvaient rouler sur la partie ainsi aménagée.

Ce cas, qui était toujours l'exception, ne devait d'ailleurs que très rarement se présenter, sauf peut-être pendant les époques de guerre, pour le ravitaillement, par exemple, des armées en campagne.

Ainsi, j'en trouve un exemple dans un travail du R. P. Cadière intitulé : *Le mur de Đồng-Hới* (1).

En 1672, rapporte l'auteur, le ravitaillement de l'armée des Cochinchinois, combattant contre les Tonkinois dans le Quảng-Bình, fut assuré à partir de Lai-Cách, terminus du transport par eau, par un transport par terre avec des chars. « Pour effectuer ce dernier, on avait formé la « première compagnie des chars. » (車一隊), et la « seconde compagnie des chars » (車二隊). Chaque compagnie comprenait cinquante hommes et quatre Đội-Trưởng, ou chefs de compagnie. On leur donna trente-sept chars, propriété de l'Etat, et soixante-quatorze buffles, chaque char étant traîné par deux buffles. Un homme dirigeait sept chars, et chaque char transportait douze cents écuelles de riz décortiqué. Ces dispositions assuraient la facilité et la rapidité des transports (2). »

Certes, lesdits chars d'alors ne devaient ressembler que de très loin à nos modernes véhicules et ne devaient pas exiger des routes

(1) *Le mur de Đồng-Hới*, par L. Cadière. B. E. F. E. O. 1906. page 215 note .

(2) L'auteur termine sa note en nous dormant un renseignement d'une certaine valeur documentaire en ce qui concerne la route qui relie Hué à Đồng-Hới: « Il faut rappeler ici, écrit-il, ce que nous apprend *Thật lục*, V. 4b. En 1658, Hiền-Vương, reprenant un projet qui avait toujours intéressé les rois d'Annam, depuis la fin du XIV^e siècle (cf. *Géographie historique du Quảng-Bình*, B. E. F. E. O. II. pages 63-64, avait donné l'ordre de recréer le canal qui devait mettre en communication le Quảng-Trị et le Quảng-Bình. Les troupes et les populations des trois sous-préfectures voisines, sous la direction personnelle du Roi, exécutèrent ce travail, de sorte que les barques pouvaient passer d'une province dans l'autre. Mais, au bout de quelques mois, le sable combla de nouveau le canal, et ordre fut donné aux riverains de le curer chaque année, selon les besoins. Ce canal creusé quatre ans auparavant existait-il encore et rendit-il des services en 1672 ? Il est permis d'en douter ».

Le canal dont il est question dans cette note, devait relier les deux points de la route mandarine actuelle : Chợ-Huyện, terminus de la navigation fluviale du côté de Hué, et Lệ-Thủy, terminus de la navigation fluviale du côté de Đồng-Hới. Il permettait de se rendre de Hué à Đồng-Hới par voie d'eau, sans passer par la mer et sans rompre charge. On peut remarquer encore aujourd'hui certaines parties de son tracé, lorsqu'on parcourt, en allant de Hué à Đồng-Hới, la partie de la route mandarine comprise entre Chợ-Huyện et Lệ-Thủy. Si mes souvenirs ne me trompent, il a même été un moment question, il y a quelque temps, de le recréer à nouveau, et je pense que l'ouverture de cette nouvelle voie fluviale rendrait de grands services.

d'une bien grande viabilité. Néanmoins, tels qu'ils étaient, ils représentaient pour cette époque un énorme progrès et avaient l'avantage de supprimer un portage à dos d'homme, toujours pénible, et d'un rendement non proportionné avec le nombre d'hommes qu'il fallait y employer.

Malheureusement, cet état de choses n'était toujours que momentané et, faites pour les nécessités du moment, les améliorations apportées à la route pour permettre le passage des chars disparaissaient avec la cause qui les avait motivées, et en peu de temps la route, abandonnée à elle-même, avait repris son ancien aspect et, envahie de nouveau par la brousse, ne laissait subsister en son milieu que l'étroite piste de terre battue, aux capricieux méandres, caractéristique si connue de tous les chemins annamites.

En ce qui concerne tout particulièrement le tronçon de route qui relie Hué à Tourane, je n'ai trouvé aucun document annamite intéressant pouvant nous renseigner sur l'état dans lequel il se trouvait antérieurement à notre arrivée dans le pays, et, pour avoir une idée de ce que pouvait être cette route, nous sommes obligés de nous en rapporter aux relations de voyage écrites par les quelques Européens qui l'ont parcourue à diverses époques et pour des motifs différents.

Nombreux, en effet, sont les Européens qui ont effectué, depuis le XVI^e siècle (1), date de l'arrivée des premiers Portugais dans le pays, le parcours de Hué à Tourane et *vice versa*. Missionnaires, agents des grandes compagnies de commerce de cette époque, voyageurs, commerçants, officiers européens au service de l'Annam, ambassadeurs, etc., tour à tour ont sillonné cette voie, la plus importante du royaume d'Annam, et certains d'entre eux, trop rares à notre gré, nous ont laissé de leur voyage des récits suffisamment détaillés pour nous permettre de nous rendre compte dans quelles conditions s'accomplissait ce trajet, et quelles difficultés il comportait.

Parmi tous les récits qui sont parvenus jusqu'à nous, je ne ferai état que des plus connus et des plus intéressants pour nous, au point de vue de la variété des détails et des renseignements qu'ils donnent sur le sujet qui nous intéresse, ceux dans lesquels leurs auteurs décrivent plus particulièrement le trajet qu'ils firent de Hué à Tourane et *vice versa*.

(1) *Revue Indochinoise*. 1^{er} semestre 1916. No 1 et 2 : *Les Européens en Cochinchine et au Tonkin (1600-1775)*, par Ch. B. Maybon, page 50, note (3). — Birdwood : *Rapport on the miscellaneous old record at the India office*, page 175, estime, sans fournir de preuves, que c'est aux environs de 1540 que les Portugais « établirent leur commerce » avec la Cochinchine. On sait que Fernand Perez y avait abordé en 1516, et que d'Albuquerque y avait envoyé Duarte Coelho en 1524.

Je ne retiendrai donc, par ordre de dates, que les relations de voyage suivantes :

- 1° Octobre 1695 : Voyage de Thomas Bowyear (Anglais).
- 2° Août 1749 : Voyage de Pierre Poivre (Français).
- 3° Novembre 1819 : Voyage du Capitaine Rey (Français).
- 4° Octobre 1822 : Voyage de Crawford (Anglais)
- 5° Avril 1863 : Voyage de l'Amiral Bonard et du Colonel Palanca Gutierrez, plénipotentiaires français et espagnol auprès de la Cour- d'Annam.
- 6° Octobre 1876 : Voyage du Dutreuil de Rhins (Français).
- 7° Octobre 1885 et années suivantes : Voyage de C. Paris (Français). — Période de notre intervention en Annam. — Etudes d'un nouveau tracé de la route. — Améliorations qui y sont apportées.
- 8° Mars 1895 : Voyage de Marcel Monier (Français).
- 9° Mars 1897 : Voyage de Paul Doumer, Gouverneur Général de l'Indochine.

Voulant laisser à ce travail son côté essentiellement documentaire, je crois bien faire en donnant ci-après in extenso la partie des récits de ces voyageurs qui concerne spécialement la route qui relie Hué à Tourane, me contestant de donner quelques notes destinées à éclairer certains passages qui pourraient paraître obscurs, à rappeler certains faits auxquels l'auteur fait allusion, à situer certains points dont les noms ont été changés depuis le passage du voyageur,

Thomas Bowyear, un Anglais, est le premier en date que j'ai inscrit en tête de ma liste. Je ne fais que le mentionner en passant, les renseignements qu'il nous donne sur son voyage par terre de Faifo à Hué étant malheureusement trop concis. Voici en effet comment il s'exprime : « Le 4 octobre (1695), départ de Faifo, voyage le long de la côte et sur de hautes montagnes, quoiqu'il y ait une route beaucoup plus courte mais interdite, pour quelles raisons, je n'ai pas pu l'apprendre (1)... »

(1) J'ai recherché quelle pouvait être cette route interdite, beaucoup plus courte, à laquelle Thomas Bowyear fait allusion, et je suis obligé d'avouer que je n'ai malheureusement pas réussi dans mes recherches.

L'hypothèse la plus plausible à laquelle on puisse s'arrêter. je pense, c'est qu'après avoir traversé le massif des montagnes de Hài (Col des Nuages actuel), et être parvenu au village de Lang-Cô. Thomas Bowyear fut obligé de continuer son voyage en *suivant la côte jusqu'à la passe de Tur-Hièn*, qui

Je passe donc immédiatement à la relation du deuxième voyageur Pierre Poivre, agent de la Compagnie française des Indes, qui fit un voyage en Cochinchine à bord du navire le *Machault*, en 1749 (1).

« La mission de Poivre devait compter deux objets bien distincts : 1° ouvrir le commerce avec la Cochinchine et fonder un comptoir ; 2° enlever aux Hollandais le monopole du commerce des épicerie fines ; cannelle, poivre, gingembre, girofle et muscade. . .

« Poivre, sur le navire le *Machault*, partit de Pondichéry le 10 juillet et arriva à Tourane le 29 août 1749 (2). . »

fait communiquer la lagune de Cao-Hai avec la mer. au lieu de suivre la route *beaucoup plus courte et plus facile*, en effet, qui passe par le col de Phú-Giá, traverse en ligne droite la vallée de Thùra-Lừu, et franchit le col de Cao-Hai, pour aboutir en fin sur la lagune de même nom, à l'endroit où l'on s'embarque pour se rendre à Hué par eau

Ce qui me permet de croire au bien fondé de cette hypothèse, c'est que, ainsi que nous le verrons plus loin, un autre voyageur, Pierre Poivre, qui fit ce trajet cinquante-quatre ans plus tard, c'est-à-dire en 1749, signale aussi cette route interdite, et bien qu'il ne donne pas de noms qui permettraient de situer d'une façon précise quelle était cette partie de route interdite, son texte paraît en toute évidence se rapporter à la partie de la route mandarine actuelle, comprise entre le col de Cao Hai et le village de Lang-Cô (voir carte n°i). La relation de Bowyear va être publiée sous peu dans le B. A. V. H.

(1) *Journal d'un voyage à la Cochinchine, depuis le 29 août 1749, jour de notre arrivée jusqu'au 11 février 1750 du Vaisseau de la Compagnie le Machaull Voyage de Pierre Poivre en Cochinchine* ; dans *Revue d'Extrême-Orient*, publiée sous la direction de M. Henri Cordier, Tome troisième.

(2) *Revue Indochinoise*, n° 5-6, 1916 : *Les Européens en Cochinchine et au Tonkin (1600-1775)*, par Ch. B. Maybon, pages 421-423. Voici ce que dit M. Maybon au sujet de Poivre, page 418, note (3), — « Pierre Poivre (il est quelquefois appelé Le Poivre dans les documents). parmi les Français dont les noms sont relevés ici, mérite une mention spéciale ; si on lui a reproché d'avoir été, au cours de sa carrière de voyageur en mission et d'administrateur, clairvoyant surtout quand il s'agissait de ses intérêts, et d'avoir particulièrement réussi dans l'art d'obtenir des pensions, on ne doit cependant pas manquer de lui reconnaître des qualités d'initiative, d'énergie et de décision ; ses divers mémoires sont remplis d'observations justes, et les erreurs de fait y sont moins fréquentes que dans les récits de voyageurs qui, comme lui, devaient se contenter souvent de rapporter des on-dit et qui le faisaient sans critique.

« Poivre était né à Lyon le 23 août (le 13 d'après certains auteurs) 1719 ; il appartenait à une famille de commerçants. Entré au Séminaire des Missions Etrangères, il se préparait au sacerdoce ; mais le désir des voyages fut sans doute plus fort que la vocation religieuse, car il partit vers 1740 pour les mers de Chine » Il serait trop long de transcrire ici tous les détails que donne M. Maybon sur l'existence aventureuse de Poivre ; qu'il me suffise de dire qu'après une vie très mouvementée pendant laquelle il occupa de hautes fonctions officielles, il rentra en France en 1773 et reçut de Turgot une pension de 12.000 livres. Il mourut près de Lyon, le 6 juin 1786.

Pendant son court séjour en Cochinchine, Poivre fit quatre fois, par voie de terre, la route de Tourane à Hué et inversement : une première fois, de Tourane à Hué, du 17 au 22 septembre 1749 ; une deuxième fois, de Hué à Tourane, du 13 au 17 décembre 1749 ; une troisième fois, de Tourane à Hué, du 22 au 25 décembre 1749 ; enfin une quatrième fois, de Hué à Tourane, de la nuit du 13 au 14 janvier au 15 janvier 1750. De chacun de ces voyages il a laissé un récit plus ou moins écourté ; c'est celui du deuxième voyage, le plus intéressant et le plus détaillé, que je vais mettre sous les yeux de mes lecteurs.

Lorsqu'il quitta, à cette époque, Hué, Poivre croyait bien ne plus devoir y revenir. Il y avait traité des affaires commerciales qui, si on en juge par les détails qu'il nous donne dans le long récit de son voyage, n'avaient pas été brillantes et ne pouvaient certes pas le pousser à revenir commercer dans le pays.

Je transcris ici le texte de Pierre Poivre, sans y rien retrancher ni ajouter :

« Le 13 décembre 1749 (1). . Je suis parti (de Hué) à midi et ai navigué (2) le reste du jour et toute la nuit sur un canal de la grande Rivière (3), au milieu d'une plaine immense, arrosée par une infinité de canaux et couverte de riz, avec quelques villages et pagodes situées çà et là le long de la rivière.

« Le 14 — Je suis arrivé ce matin avant le point du jour au lieu de débarquement. C'est une des embouchures de la rivière d'Hué (4),

(1) *Voyage de Pierre Poivre en Cochinchine*. Dans *Revue d'Extrême-Orient*, publiée sous la direction de M. Henri Cordier. Tome troisième, page 449 et suivantes.

(2) La première partie du voyage de Hué à Tourane se faisait généralement par voie d'eau, de Hué à la lagune de Cao-Hai, et de même, en venant de Tourane, le voyageur terminait son voyage en faisant aussi par voie d'eau le trajet inverse de la lagune de Cao-Hai à Hué.

(3) Rivière de Hué, appelée vulgairement *Trưởng-Tiền* (塲錢) par les Annamites. Porte aussi le nom de *Hương-Giang* (香江) « Fleuve parfumé » ou « Fleuve des Parfums », et plus particulièrement, dans le langage courant, le nom de *Sông-Huong*, qui n'est que la traduction de *Hương-Giang*.

(4) Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par la carte N° 2 (*Itinéraire de Poivre de Hué à Tourane*), Poivre descendit la rivière de Hué jusqu'à Thuận-An, et de là suivit dans toute sa longueur la lagune de l'Est, qui aboutit dans la lagune de Cao-Hai. De cette dernière lagune, on débouche dans la mer par la passe connue actuellement sous le nom de Tur-Hiên, et que Poivre appelle *Cua-Hèi*. Le port de Cua-Hei, peut donc, en effet, être considéré comme une embouchure de la rivière de Hué.

D'après le P. L. Cadière : *Sur quelques monuments élevés par les Seigneurs de Cochinchine*. B. E. F. E.O. Année 1905, page 401. note (5), le *Cangmục chlnhbiên*, livre 3, folio 9B. dit que jadis, sous les *Lí* 李 (1009-1225 ou mieux

laquelle forme un port bordé d'un côté par une terre basse et sablonneuse, et de l'autre, par de hautes montagnes. Les gens du pays appellent ce port *Cua-Hèi*. Il était jadis profond et les sommes (1) chinoises y entraient sans danger. Il y a environ dix ou douze ans qu'une inondation extraordinaire y forma un banc de sable et ferma entièrement ce port de façon que dans l'été le banc de sable restait à sec. Cette année-ci, il est survenu un nouveau déluge plus considérable que ceux des années précédentes, lequel a entraîné le sable et débouché le port. Cet événement a été, comme je l'ai dit ci-dessus, une occasion de fêtes et de réjouissance (2).

1226), cette passe s'appelait Ô-Long 烏龍 ; sous les Trần 陳 (1226-1413) ou mieux 1114), elle s'appela *Tur-Dung* 思容 ; sous les Mạc (1527-1533), *Tur-Khách* 思客 ; puis sous les Lê 黎, de nouveau *Tur-Dung*. Le *Đại-Việt sử ký bản kê*, livre 2, fol. 40 B-41 A, donne les raisons de ces changements.

(1) *Somme*. Nom employé à cette époque pour désigner de grosses jonques pontées. *Revue Indochinoise*, N° 1 et 2. 1916 : *Les Européens en Cochinchine et au Tonkin*, par Ch. B. Maybon, page 53.

(2) Voici le passage de sa relation auquel Poivre fait ici allusion (page 422) : « Le 14 novembre 1749.— Pluie continuelle, grande inondation. Les eaux qui se précipitent des montagnes dans la rivière ont inondé tout le plat pays et ont coulé avec tant de rapidité que leur courant a entraîné un banc de sable qui fermait l'embouchure de la rivière et interdisait aux bateaux l'entrée de ce port, qui est le plus près de la cour et le plus commode pour la sortie et l'entrée d'une infinité de barques qui portent tous les ans à Hué les tributs de toutes les provinces du Royaume. Ceci est une grande nouvelle pour le Roy et pour toute la Cochinchine, parce que ce port abrège infiniment le chemin des bateaux.

« Auparavant ils étaient obligés de remonter cinq ou six lieues plus haut et avec beaucoup de dangers.... »

A la date du 16 novembre, Poivre ajoute : « . . . Quoique la pluie continue, cependant les eaux sont un peu écoulées. Le Roy, accompagné de cent galères, s'est transporté à l'embouchure de la rivière pour examiner s'il était vrai que l'inondation passée eût rouvert le port situé à l'embouchure de la rivière. Il s'est trouvé dix pieds d'eau dans l'endroit où était le banc, lequel paraissait auparavant quelquefois à sec. Cet événement a été une occasion de festes et de sacrifices . . . »

Ce passage mérite, je crois, un éclaircissement. Lorsque Poivre parle de l'embouchure de la rivière de Hué, il fait certainement allusion à la passe actuelle de *Tur-Hiến*, qu'il appelle port de *Cua-Hèi*, et qui est situé au fond de la lagune de *Cao-Hải* près du cap Ouest de Choumay, et non pas à la passe de *Thuận-An*, qui est pour nous actuellement la véritable embouchure de la rivière de Hué. La passe de *Thuận-An*, existait déjà à cette époque, car Poivre y fait aussi certainement allusion lorsqu'il dit : « Auparavant, ils (les bateaux) étaient obligés de remonter cinq ou six lieues plus haut et avec beaucoup de danger . . . » ; mais elle ne devait être fréquentée que par exception, et cela seulement lorsque la passe de *Cua-Hèi* (*Tur-Hiến*) était impraticable. En effet, dès que les bateaux avaient pu franchir le goulet de *Cua-Hèi*, ils se trouvaient complètement à l'abri et pouvaient se rendre à Hué en pleine

« Sur la terre basse et sablonneuse de la rivière est bâti un vaste édifice de charpente couvert de paille. Ce bâtiment était destiné pour recevoir le Roy, lorsqu'il allait tous les ans à la septième lune à la rencontre des champans chargés du tribut de toutes ses provinces, lesquels se rassemblent dans le port de Tourane puis partent en flotte au nombre de plus de mille voiles.

« A une lieue de la terre basse s'élève du même côté une haute montagne bien boisée et nommée *tlon vôi* au sommet de laquelle est bâtie une pagode où le Roy monte tous les ans pour découvrir de plus loin son tribut ».

Avant de poursuivre la continuation du récit de Poivre, il est utile, je crois, de situer d'une manière plus précise que ne le fait Poivre la montagne qu'il appelle *tlon vôi*.

En effet, sur cette terre basse et sablonneuse, s'élèvent deux hauteurs, l'une à la cote 42, appelée *Thúy-Vân-Sơn*, l'autre à la cote 143, appelée *Linh-Thái-Sơn* (Carte n°1). Je pense que Poivre fait certainement allusion ici, à cette dernière qui, par sa situation et sa hauteur, domine la pleine mer, la passe de *Từ-Hiền* dans toute sa longueur et les pays environnants, sans qu'aucun obstacle puisse arrêter la vue de l'observateur.

Ces deux hauteurs de *Linh-Thái-Sơn* et de *Thúy-Vân* sont très réputées parmi les Annamites. Elles sont signalées par le P. L. Cadrière dans son étude intitulée: *Sur quelques monuments élevés par les Seigneurs de Cochinchine* (1). Les notes qu'il donne et que nous reproduisons ci-dessous sont extraites du *Đại-Nam-thiết-lực-tiền-biên*,

quiétude, sans risquer aucun accident, par la route très sûre de la lagune de l'Est. Tandis que s'ils étaient obligés de passer par la passe de *Thuận-An*, cela augmentait leur trajet en mer le long de la côte, d'une durée suffisamment grande pour leur permettre de subir tous les aléas d'une pareille navigation, en y ajoutant en plus le passage scabreux de la barre de *Thuận-An*. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque les jonques apportant le tribut annuel venaient du Sud et non pas du Nord. — La carte N°2, à laquelle nous reportons nos lecteurs, est une réduction de la carte du Service Géographique de l'Indochine au 1 : 100.000^e, édition de septembre 1912. La passe de *Thuận-An* qui y est portée est donc celle qui est connue aujourd'hui sous le nom de *nouvelle passe par opposition à celle appelée ancienne passe*, qui était située un peu plus au Sud de la nouvelle, et passait entre le Fort Nord et le Fort Sud. C'est en octobre 1897 que cette dernière passe fut fermée par un typhon accompagné d'un raz de marée qui ouvrit en même temps la nouvelle passe. Cette dernière passe, d'ailleurs, d'après le R. P. Morineau (B.A. V. H. N°3, 1914 : *Souvenirs historiques en aval de Bao-Vinh*, page 221, note (2), avait déjà existé jadis et avait été fermée elle aussi, par un raz de marée en 1740. Voir aussi cartes N°8 et 9.

(1) B. E. F. E. O. Année 1905, p. 387 et suivantes.

ou Annales des rois de Cochinchine antérieurs à Gia-Long. Voici ce qu'écrivit l'auteur sur Linh-Thái-Sơn (1) et sur Thúi-Vân-Sơn (2).

« Mont Linh-Thai 靈蔡山.

Temple-Hoà-Vinh 和榮寺. « L'an 丁未, 1667, 17^e année (de Thái-Tôn Hiêu-Triết Hoàng-Đê 太宗孝哲皇帝, ou Hiên-Vương), en été, à la quatrième lune (23 avril - 20 juin), l'empereur alla au temple Hoà-Vinh.

« Auparavant, l'empereur étant allé au port de Tư-Dung 思容海口 (anciennement appelé Tư-Khách, 思客 ; c'est maintenant Tư-Hien 恩賢), aperçut le mont Qui-Sơn 龜山 (aujourd'hui le mont. Linh-Thái 靈蔡山), dont le site est très agréable. Au sommet du mont, il y a une antique tour (古塔), où s'étaient souvent produits des faits extraordinaires et miraculeux. L'empereur ordonna au Thủ-Bộ 守薄 Trần-Đình-Ân 陳廷恩, de prendre des conscrits et des corvéables, et de faire transporter la tour à un autre endroit, afin d'ériger à cet emplacement un temple du Bouddha. Lorsque le travail fut achevé, on donna au temple le nom de temple Hoà-Vinh.

« A ce moment l'empereur s'y rendit en personne et on y célébra une réunion bouddhique (大伽法會) de sept jours et sept nuits » (3).

Mont Thúi-Vân (4) 翠雲山.

(1) ibid, p. 401.

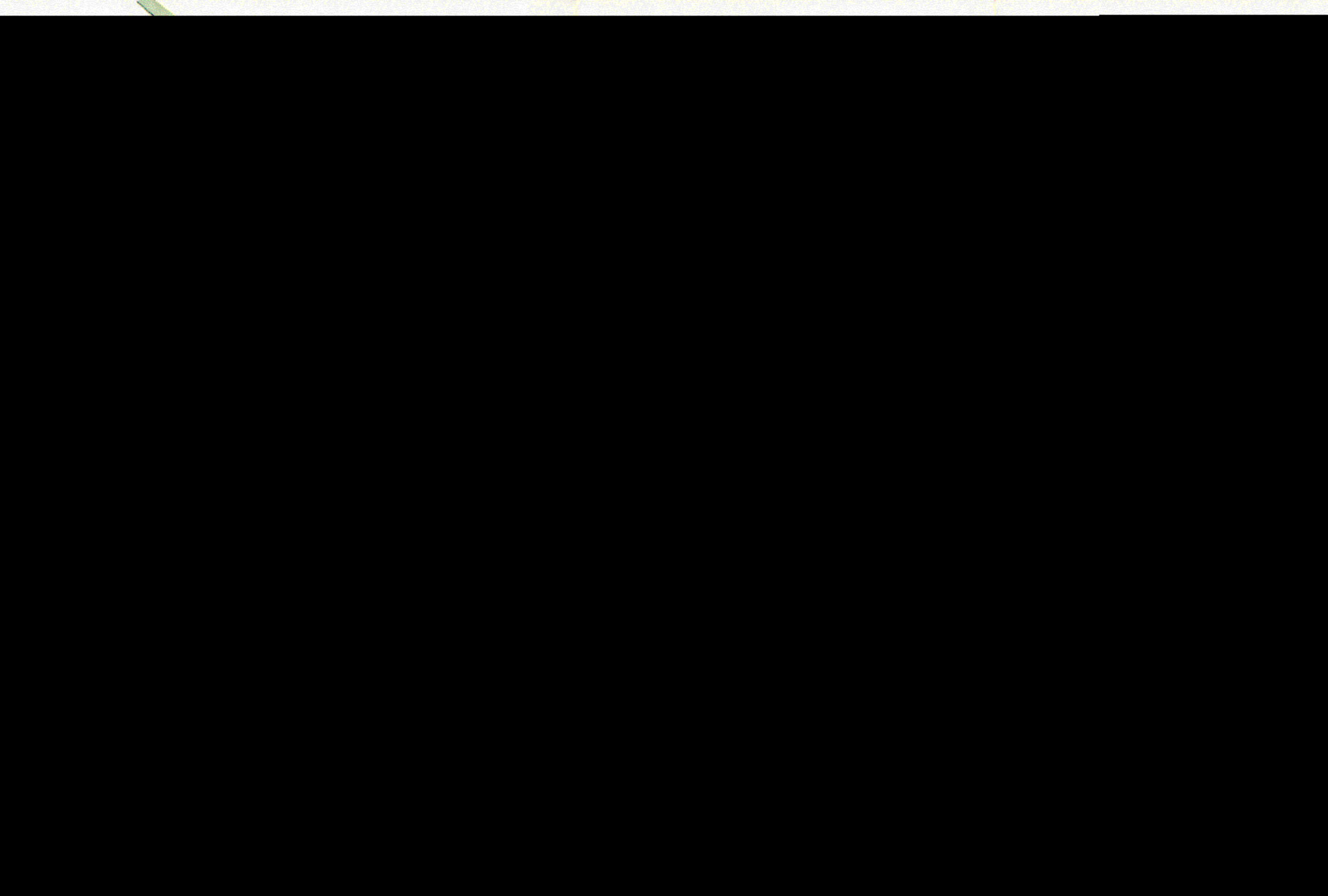
(2) Ibid. p. 402.

(3) *Thiệt-lục*, livre 5 fol. 3 B.

(4) Le mont Thúi-Vân est aussi signalé dans les *Nhut thông chí* (一統誌) ou Revue générale géographique (de l'Annam). Voici la traduction du passage qui le concerne : « Cette montagne porte le N°9 des vingt sites magnifiques de la capitale et s'appelle Thúi-Vân-Sơn. Elle est située sur la lagune, au Nord du huyện de Phú-Lộc et vis à vis d'une autre montagne portant le nom de Linh-Thái. Sur le sommet de cette montagne se trouvait une ancienne pagode.

« En la 6^e année de Minh-Mạng (1825), cet empereur se rendit au port de Tư-Hiến pour se promener, et, profitant de cette occasion, il traversa le hameau de Đông-Am pour aller à Thúi-Vân. Après être monté sur cette montagne pour voir les limites de son royaume, il ordonna de réparer la vieille pagode qui s'y trouvait, en vue d'en conserver les anciennes traces.

« Il fit construire également, au milieu de la montagne, une pagode dite Thăng-Đuyên-Từ, et un bâtiment dit Đại-Từ-Các, et, sur, le sommet, une tour Ngọ-Tháp, de 5 trượng 6 thước de hauteur. Derrière cette tour fut érigé un kiosque dit Tiên-Sang-Đình, et enfin, sur le côté Sud de la montagne, furent construits un château dit Nam-Huân et un bâtiment dit Hạnh-Cung. La route qui passe devant ce dernier bâtiment fut bordée d'arbres d'une belle verdure. Que la montagne Thúi-Vân est magnifique ! Elle a une hauteur qui touche aux nuages ! On y trouve des édifices qui ont un aspect majestueux ! Une poésie de l'empereur Thiệu-Trị dit : « Le site de Thúi-Vân est aussi pittoresque et splendide que celui de la montagne de Tư-Sơn, où les Indiens



Temple du mont Mĩ-Yèm 美庵山寺 (le mont Mĩ-Yèm est aujourd'hui le mont Thúy-Vàn 翠雲山). L'an 壬申, 1692, (1^{re} année de Hiên-Tòn Hiêu-Minh Hoàng-Đề 顯宗孝明皇帝, ou Minh-Vương), à la 1^{re} lune (17 février — 17 mars), on restaura le temple du mont Mĩ-Yèm » (1).

Au sujet du mont Linh-Thái, l'auteur ajoute en note que, un peu avant d'atteindre le sommet de la montagne, on voit une tour chame bien conservée, qui ne paraît pas avoir été déplacée du tout, ce qui d'ailleurs ne serait pas un médiocre travail. Tout à fait au sommet sent des amas de briques, dénotant un ancien monument. La tour chame est signalée dans *l'Inventaire sommaire des monuments chams de l'Annam*, par M. Finot, n° 167, et dans *l'Atlas archéologique de l'Indochine*, par M. Lunet de Lajonquière. Mais les ruines du sommet ne sent pas signalées.

Je reprend maintenant le récit de Poivre :

« Dès que le prince est parvenu à cette pagode, on fait un signal et on tire trois coups de pierrier du sommet d'une autre montagne appelée *Chu-mée* (2) et située de l'autre côté de la rivière (3), à quatre lieues de distance où est le Roy et beaucoup plus avancée dans la mer. Ces trois coups de canon sont pour saluer le Prince et avertir de sa présence les conducteurs du tribut.

« Je débarquai dans un petit village nommé Dò (4), c'est-à-dire passage.

adoraient le Bouddha ». Les bâtiments et les pagodes dont il est question plus haut ont été construits en la 17^{ème} année de Minh-Mạng (1836), et fréquemment visités par les rois Thiệu-Triết-Tư-Đức. Ce dernier roi a aussi composé une poésie en visitant Tiễn-Sang ».

(1) *Thiệt-lục*, livre 7, fol. 3 B.

(2) Eperon qui forme le cap Ouest de Choumay. Très probablement, la côte 205 de la carte N° 1. De cette cote, en effet, on découvre parfaitement l'entrée de la passe de Tư-Hiến et toute la pleine mer.

(3) Poivre entend, par rivière, la passe même de Tư-Hiến.

(4) J'ai situé le village de Dò, sur la carte N° 1, presque au débouché de la passe de Tư-Hiến dans la mer, du côté des montagnes de Choumay, en me basant sur les renseignements donnés par Poivre que ledit village, « est situé du côté opposé à la terre basse et sublonneuse. . . . L'endroit n'est qu'un sable aride au pied des montagnes ». En effet, si nous examinons la carte N° 1, nous voyons que l'endroit qui correspond pleinement aux indications de Poivre, se trouve situé à l'extrémité même de la passe de Tư-Hiến, où existe bien un emplacement aride nettement indiqué au pied des montagnes.

De plus, par sa situation même, cet endroit paraît tout désigné pour être le point de départ d'une route qui épousait alors les sinuosités du rivage.

Enfin, il est le terminus obligé de la navigation, car l'on ne s'expliquerait

« Il est situé du côté opposé à la terre basse et sablonneuse ; ce n'est qu'un amas d'auberges bâties pour la commodité des voyageurs dont le nombre est toujours grand. L'endroit n'est qu'un sable aride au pied des montagnes.

« Au milieu de ces montagnes paraît une coulée (1) qui était ci - devant le chemin pour aller de Hué dans les provinces méridionales ; mais comme ce chemin était court et facile pour venir à la capitale, les Rois ont cru faire un grand coup de le fermer pour rendre la difficulté du voyage plus grande et la ville royale plus inaccessible. Ils ont confié la garde de ce passage à une compagnie de soldats qui n'ont d'autre emploi que celui d'interdire aux pauvres voyageurs un chemin court et commode en les obligeant de cotoyer les bords de la mer au milieu des sables et des rochers et au travers des montagnes les plus escarpées (2).

« J'ai trouvé dans ce petit village où j'ai débarqué le nombre de coulis nécessaire pour nous porter nous et notre bagage. Il a fallu, à l'ordinaire, beaucoup de patience pour convenir avec eux de quelque chose et les engager à partir. Il a fallu auparavant essayer le poids

pas pourquoi les voyageurs de cette époque, pouvant naviguer jusqu'à ce village, se seraient privés de cet avantage en abordant à un point plus rapproché, ce qui aurait eu pour résultat de leur augmenter sensiblement l'étape suivante, en longueur et en difficultés, car, quel que soit le point où ils auraient débarqué sur la partie de la côté comprise entre la passe de Tur-Hiễn et la côté 95 par exemple, ils eussent été obligés, pour rallier la route du rivage, soit de traverser tout le massif montagneux qui les en séparait, soit de contourner, en suivant le littoral, toute la pointe avancée de la côté montagneuse qui constitue la rive droite de la passe de Tur-Hiễn.

Or, on se rend aisément compte, par le simple aspect de la carte N°1, combien ces deux hypothèses sont illogiques, et combien il était plus facile de se rendre en bateau jusqu'à l'emplacement où j'ai fixé le village de Dò, et de suivre, à partir de là, soit le chemin du rivage, soit plus probablement traverser le petit éperon qui forme le cap Ouest de Choumay, et qui n'est ment qu'à la côte 72. — Dò, pour dỏ, « le bac ».

(1) Nous pensons que Poivre fait allusion ici à ce qu'on appelle aujourd'hui le col de Cao-Hai, que franchit la route mandarine actuelle et sous lequel passe aussi la voie ferrée par la tunnel dit de Cao-Hai.

(2) En effet, comme on s'en rend très bien compte sur la carte n°1, la partie de la route mandarine qui part du col de Cao-Hai pour aboutir au pied des montagnes de Hái, c'est-à-dire au village de Lang-Cỏ actuel, n'offre au voyageur aucune difficulté sérieuse, puisqu'elle se prolonge continuellement en plaine jusqu'à Lang-Cỏ, avec le seul passage du col de Phú-Giá actuel comme accident de terrain. Bien plus pénible et plus long devait être, en effet, l'itinéraire que fut obligé de prendre Poivre en suivant les sinuosités de la côté rocheuse et sablonneuse qui s'étend du village de Dỏ, c'est-à-dire du cap Ouest de Choumay, à la pointe de Lang-Cỏ.



Le palanquin cochinchinois, mode ordinaire d'accompagnement pour personnages de distinction en Cochinchine. (Greville extraite de Crawfurd, page 434, w.)

des caisses, estimer celui de nos corps ; plusieurs fois convenir et plusieurs fois se dédire (1). Enfin nous avons commencé le voyage.

« Dans la journée, nous avons passé une rivière (2) ou plutôt un bras de mer et gravi trois petites montagnes escarpées. Nous sommes venus coucher aux auberges de la douane qui dépend du village de *Hoimit* (3). Ce village est la limite de la province d'Huế qui est séparée de celle de *Cham* par une rivière (4) qui coule entre la haute montagne de Hai et le village de la douane (5). Tous ceux qui passent d'une province à l'autre sont obligés de payer un droit à la douane établie pour cela. Ce droit est de deux ou trois deniers par personne et de dix deniers par voiture. Les étrangers n'y sont point assujettis.

« Le mandarin chef de cette douane ne m'a point permis de manger à l'auberge ; il a fallu absolument aller chez lui où il m'a fait beaucoup d'amitiés, jusqu'au point de vouloir me donner un lit et une femme pour la nuit (6).

(1) Rien n'a changé, hélas ! de ce côté là, et ce quedit Poivre des coolies de son temps peut s'appliquer tout aussi bien aux coolies d'aujourd'hui, dignes descendants de ceux de Poivre !

(2) Le bras de mer en question, situé à peu près à mi-chemin entre les caps Ouest et Est de Choumay, est le Cua-Khiêng des cartes actuelles (voir carte N°1). C'est l'embouchure commune des deux tours d'eau qui arrosent les villages actuels de *Nước-Ngọt* et de *Thừa-Lưu*.

(3) Village actuel d'An-Cu', plus connu le nom de Lang-Cò.

(4) Poivre emploie ici encore improprement le mot rivière, comme il a déjà fait pour la passe de *Từ-Hiến*. Il fait allusion ici à la passe qui met en communication la lagune d'An-cu (Lang-Cò) avec la mer.

(5) Ces détails viennent encore nous confirmer, si quelque doute subsistait, que le village de la douane auquel Poivre fait allusion s'identifie bien avec le village actuel d'An-Cư (Lang-Cò).

(6) A cette époque, et très probablement cette coutume se conserva pendant très longtemps, chacun des gîtes d'étapes situés sur toute la longueur de la route mandarine possédait un certain nombre de fines publiques qui se mettaient à la disposition des voyageurs. Dans le *Mémoire de Bénigne Vachet sur la Cochinchine*, publié par le P. L. Cadière, dans le *Bulletin de la Commission archéologique de l'Indochine*, année 1913, 1^{re} livraison, page 36, je trouve sur ce sujet le passage suivant, qui explique le geste du mandarin de Lang-Cò : «La Cochinchine pour ainsi dire n'est qu'un boyau de terre qui contient l'espace de cent quarante lieues ; dans tous les lieux de passage, il y a un nombre de ces courtisannes ; elles vont ordinairement se présenter deux ou trois à ceux qui arrivent soit à la dinée soit à la couchée ; personne n'y trouve à redire, elles ne disent mot, se tenant debout avec modestie, elles portent sous le bras une bourse pleine d'arecs et de bétel ; quand le voyageur en a pris une bouchée de l'une de celles qui sont devant lui, ses autres compagnes se retirent et elle demeure auprès de lui pour lui rendre tous les services qu'il pourrait exiger de sa propre femme. Elle fait sa cuisine, achète tout ce qui lui est nécessaire et ne sort point d'auprès de lui qu'il

« Le bonhomme est cependant chrétien mais très ignorant.

« Le 15. —Au point du jour nous avons passé la rivière (1) qui est fort large et porte des grands bateaux. Nous avons ensuite gravi la haute montagne de *Hai* que nous avons traversé avec beaucoup de fatigues en sept heures de temps (2).

« Cette montagne est couverte d'un bois très épais. Son terrain est partout semé de cailloux cristallisés et de rochers couverts de talques (3). Une infinité de torrents la coupent en tout sens ; elle a le pied dans la mer et de ce côté elle est très escarpée. De l'autre elle tient à une chaîne immense de montagnes qui bordent toute la Cochinchine et la séparent du Laos.

« Toutes ces montagnes renferment dans leur sein beaucoup d'or. Les torrents en entraînent des paillettes de toutes parts ; mais il est défendu de travailler à ces mines. La hauteur de ces montagnes, l'épaisseur de leurs forêts, l'horrible silence qui y règne et qui n'est interrompu que par les cris surprenants de quelques animaux monstrueux (4) et par le bruit des torrents, tout cela inspire je ne sais quoi de mystérieux et de si effrayant que le timide Cochinchinois s'est imaginé que ces lieux sombres et déserts ne pouvaient qu'être la demeure de je ne sais quels esprits. Fondés sur cette folle croyance, les Rois ont défendu de troubler dans leurs solitudes ces habitants invisibles en abattant les arbres et en ouvrant la terre ; ils y ont même interdit la chasse dans la crainte de violer le mystérieux silence qui y règne et que leur superstition adore.

« Parmi la multitude indéfinie d'arbres et de plantes qui couvrent la montagne, je n'ai reconnu que très peu des espèces qui croissent dans nos climats. La nature présente ici un spectacle différent. Elle offre mille nouveautés à des yeux européens. A la vérité, sans copier

ne la renvoie ; que s'y il en était si fort satisfait qu'il voulut la mener avec lui, pourvu qu'il obtienne le consentement de celui dont elle dépend, il pourrait le faire en s'obligeant par écrit de la ramener dans le lieu où il l'a pris. ... » Ceci se passait vers 1680.

(1) La passe de la lagune d'An-Cur (Lang-Cò).

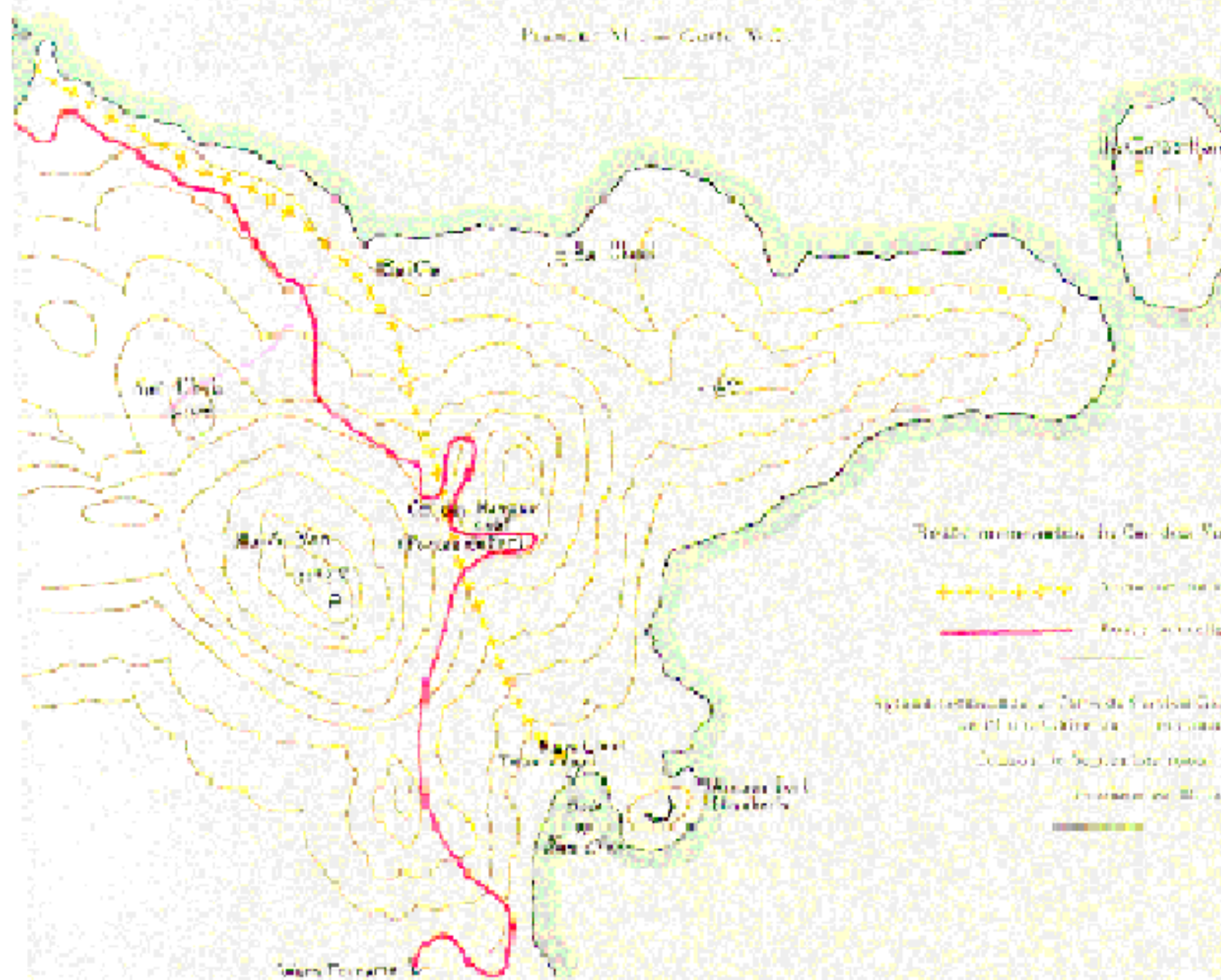
(2) On ne saurait trop déplorer ici la concision de Poivre, au sujet de cette traversée des montagnes de *Hài*, et lui, toujours si peu chiche de détails dans ses descriptions, nous prive pour cette fois de renseignements qui nous auraient été très précieux à tous les points de vue.

(3) Poivre veut certainement parler des paillettes de mica, matière dont, en effet, de très nombreuses pierres des montagnes de *Hài* sont imprégnées.

(4) « *Les cris surprenants de quelques animaux monstrueux* » paraît un peu exagéré ! Quant à l'impression que ces montagnes produisent sur l'esprit des Cochinchinois, elle nous paraît parfaitement fondée et est très bien rendue par Poivre dans les lignes qui suivent.



Primer No. = Curve No.



les productions de l'Europe, elle les imite souvent, et le naturaliste trouve partout un même dessein varié à l'infini. Mais quelquefois la nature cache son jeu, le curieux la suit et ne la trouve qu'avec peine ; tout d'un coup elle se cache entièrement et le naturaliste la perd de vue. Il cherche à découvrir la fleur d'un arbre ou d'une plante et ne voit pas qu'elle est déguisée sous la figure ou la couleur d'une simple feuille. Ici c'est un végétal sans fleurs, sans feuilles, avec de simples branches toutes nues. Là c'est un fruit qui naît à l'extrémité de la feuille ; en un mot la nature paraît ici originale et oublier ses autres desseins, tant les productions de ce climat sont différentes de celles des nôtres.

« Le 16. — Après avoir descendu la haute montagne de *Hai* nous avons traversé l'anse aux oignons (1) et sommes venus nous arrêter sur les bords de la rivière de *Phung-Rac* (2). Cette rivière qui descend des montagnes coule dans une fort belle vallée qui a cinq à six lieues de longueur. Elle se jette à la mer dans la baie de Tourane. Son embouchure est belle et les grands bateaux peuvent y entrer pendant la belle saison. Les deux côtés de l'embouchure de cette rivière sont commandés par des hauteurs qui forment presque îles. Si des Européens avaient à s'établir dans la grande baie de Tourane pour y fuir du commerce de Faifo et de la province de Cham, ils ne sauraient mieux faire que de se placer à l'embouchure de cette rivière dont les bords sont fertiles et bien cultivés. D'ailleurs cette rivière conduit aux mines d'or les plus fameuses de toute la Cochinchine. Ce sont celles où il y a le moins de travail et le plus de profit. A quatre ou cinq lieues de l'embouchure sont situés au pied des montagnes les deux riches villages de *Keram* d'un côté et de *Phung-Rac* de l'autre. Ce dernier surtout passe pour être extrêmement riche parce qu'il est plus près des mines. Il y a un marché où les mineurs envoient journellement leur récolte, et l'on trouvait cy-devant à cent et cent dix quans le pain de dix taëls (d'or). Mais aujourd'hui le Roy et les Chinois le font enlever là comme ailleurs à deux cents et quelques quans. Cette mine de *Phung-Rac* n'est point pierreuse, l'or se trouve meslé avec une terre rougeâtre et l'on y en trouve souvent des grains qui pèsent jusqu'à deux ou trois taëls (3).

(1) Cette anse que Poivre appelle anse *aux oignons* n'est autre que la petite baie de Nam-Son actuelle : elle était connue par les Annamites sous le nom de *Hòn-Hành*. Ce nom lui avait été donné à cause des nombreuses plantations d'oignons qui existaient dans cette vallée.

(2) Le *Sông-Cu-Đê* des cartes actuelles. Il existe aujourd'hui encore, près du village de Cu-dê un hameau qui porte le nom de *Phùng-Rác*.

(3) Ce que dit Poivre au sujet des mines d'or de cette région, ne peut être mis en doute, car encore aujourd'hui, de vieilles traditions font de toute cette

« Le 17. — Nous avons quitté aujourd'hui la côte de la baie de Touranne et avons traversé une plaine immense de champs de riz et de sable. Nous avons laissé le village de Touranne sur la gauche et après avoir traversé trois bras de la rivière de Faifo je suis arrivé dans notre factorerie où j'ai trouvé tous nos messieurs en bonné santé . . . »

Comme on a pu le voir, le récit de Poivre, très intéressant à tous les points de vue, nous permet de nous rendre facilement compte de ce qu'était le voyage par terre de Hué à Tourane, il y a 170 ans, et des difficultés qu'il comportait.

Il faut cependant regretter dans ce récit de nombreuses imprécisions qui nous empêchent de situer certains points importants de l'itinéraire d'une façon précise, et surtout, l'oubli complet de nous donner des détails sur les difficultés de l'ascension et de la descente de la montagne de Hâi, difficulté dont il a cependant gardé le souvenir, puisqu'il avoue avoir traversé la montagne « en sept heures de temps avec beaucoup de fatigue ».

Il est même surprenant qu'un esprit aussi observateur et aussi méticuleux que l'était Poivre, qualités dont il donne de si nombreuses preuves tout le long de sa relation, se soit si peu étendu sur les péripéties de cette traversée de montagne qui devait être à cette époque extrêmement pénible.

De même, combien aurions-nous aimé qu'il s'étendit un peu plus longuement sur son itinéraire du village de Dò à celui d'An-Cur (Lang-Cô) le long de la côte. Nous devons d'autant plus regretter qu'il ne l'ait pas fait, que Poivre est, je crois, le seul Européen, qui, ayant suivi certainement cet itinéraire, y fasse allusion dans sa relation de voyage.

En ce qui concerne cette partie du voyage de Poivre, je n'ai pu savoir vers quelle époque la coulée (de Cao-Hai) dont parle Poivre

vallée et des montagnes qui l'entourent un riche centre de dépôts métallifères qui furent pendant longtemps, paraît-il, exploités d'une façon plus ou moins heureuse par les Annamites. Personnellement, je me souviens avoir vu, il y a déjà quelques années, au cours de recherches que je faisais dans cette région à cette époque, en pleine montagne, au flanc d'un petit mamelon, des murs en pierres sèches très bien faits et bien conservés, qui maintenaient les terres à l'entrée de chemins couverts qui ne pouvaient avoir été que des entrées de galeries de mines. Le soin avec lequel on avait établi ces entrées de galeries dénotait une exploitation d'une certaine importance et aussi d'une certaine durée. Des terres éboulées du sommet du mamelon bouchaient l'entrée de la galerie sur une grande épaisseur. D'après les indigènes, ces galeries avaient été bouchées par ordre, il y avait déjà un certain nombre d'années. Tout autour, dans un assez grand rayon, se voyaient des traces de travaux paraissant important. Je pourrais encore, dans la même région, citer d'autres indices aussi probants, venant à l'appui de ce que rapporte Poivre, mais je m'arrête, car cela sortirait par trop du cadre de mon sujet.

fut fermée aux voyageurs, ni quand il fut de nouveau permis d'y passer, et, malgré mes recherches, je n'ai pu trouver un seul document dormant le moindre indice qui aurait pu me mettre sur la voie (1).

Il y a lieu de remarquer, toutefois, que la défense de la coulée de Cao-Hai, au point de vue stratégique, paraît quelque peu illusoire, car, pour un ennemi venant du Sud, le gros effort à faire était de franchir d'abord l'énorme obstacle que constituaient les montagnes de Hải, qui, quoique ne possédant à cette époque aucune fortification, n'en étaient pas moins une défense très sérieuse par les grandes difficultés naturelles qu'elles présentaient à ceux qui voulaient les passer.

Cet obstacle franchi, en admettant que l'ennemi ne suivit pas l'itinéraire que prit Poivre, d'An-Cư (Lang-Cò) à Dò, par le bord de la mer, et ne contournât pas de ce fait la défense de Cao-Hai, le passage même par la vallée de Thùà-Luu et le col de Cao-Hai n'aurait pu être défendu longtemps contre un ennemi qui venait de vaincre une défense bien autrement sérieuse en franchissant les montagnes de Hải.

On peut donc supposer que, pendant tout le temps que dura la paix, cet état de choses dût rester inchangé, mais que, dès le début des guerres qui marquèrent la fin du XVIII^e siècle, on dût s'apercevoir de la faute qu'on commettait en ne se servant pas du puissant massif des montagnes de Hải, défense toute naturelle des provinces du Nord contre tout ennemi du Sud, pour garantir la capitale du côté Sud, et ce dût être aussi pendant cette période qu'on songea à fortifier pour la première fois le passage qui se trouve en haut des montagnes de Hải, et qui nous est connu sous le nom de Col des Nuages. De ce fait, il n'y avait plus lieu d'empêcher les voyageurs de passer par le col de Cao-Hai et de traverser la vallée de Thua-Luu pour se rendre à An-Cư (Lang-Cò).

Avant d'en finir avec le voyage de Poivre, il me paraît utile d'identifier la rivière que Poivre appelle *Phung-Rac* dans son récit. Il fait certainement allusion ici au Sông Cu-Đê des cartes actuelles, qui a son embouchure entre les villages actuels de Nam-Ô et de Liên-Chiêu, et qui est, de plus, le seul cours d'eau d'une réelle importance qui existe entre Nam-Sơn et Tourane. Tout ce que dit Poivre au sujet de sa situation, de sa vallée, se rapporte parfaitement bien au Sông Cu-Đê, et il ne peut y avoir aucun doute possible sur l'identification des deux cours d'eau.

C'est certainement dans un des deux villages de Nam-Ô ou de Liên-Chiêu que Poivre passa la nuit du 16 décembre, et d'où il repartit le 17 au matin pour se rendre à Faifo, en suivant le bord de la baie, jusqu'à Thanh-Khê, d'où il bifurqua pour se diriger au Sud vers le Sông

(1) Voir cependant plus haut ce qui a été dit au sujet du voyage de Thomas Bowyear.

Cam-Lê (1), ce qui lui faisait, comme il nous le dit, laisser Tourane à sa gauche. Sauf dans ce cas tout à fait particulier où le voyageur désirait se rendre directement à Faifo, en temps ordinaire, la traversée des montagnes de **Hải** accomplie, les voyageurs, comme nous le verrons dans la suite de ce travail, s'embarquaient généralement en un point de la baie de Tourane situé au pied de la montagne, connu actuellement sous le nom de Nam-Sơn, et se rendaient à Tourane par eau, en traversant la baie, arrivant ainsi plus rapidement à destination et évitant de plus les fatigues d'une interminable étape à travers les sables, obligés qu'ils auraient été, par voie de terre, de contourner la baie de Tourane dans toute son étendue (2).

En résumé, l'itinéraire suivi par Poivre peut se diviser en cinq parties distinctes :

Une première partie, par eau, de Hué au village de Dô (passe de **Tư-Hiến**), en suivant la lagune de l'Est et celle de Cao-Hai.

Une deuxième partie, terrestre celle là, du village de Dô, en longeant le bord de la mer, jusqu'au village d'An-Cư (**Lang-Cò**).

Une troisième partie, terrestre aussi, du village d'An-Cư au village de Nam-Sơn, sur le versant de Tourane, comportant la traversée de l'énorme massif des montagnes de **Hải**.

Une quatrième partie, par eau, de Nam-Sơn à l'embouchure du *Phung-Rac* (**Sòng Cu-Đè**).

Enfin, une cinquième et dernière partie, de l'embouchure du **Sòng Cu-Đè** à Faifo.

Au point de vue de la durée du voyage, nous voyons que Poivre, après avoir quitté Hué le 13 décembre à midi, arriva le 14 au point du jour au village de Dô, se remit en route dès qu'il eût trouvé des coolies, et arriva au village d'An-Cư (**Lang-Cò**) le soir de la même journée.

Le 15 décembre, au point du jour (mettons 6 h. du matin environ), il traverse la rivière, c'est-à-dire la passe de **Lang-Cò**, et franchit le massif montagneux de **Hải** en sept- heures. Il arrive donc dans l'après-midi du 15 décembre, entre une heure et deux heures, à Nam-Sơn, où il se repose.

(1) Affluent de gauche de la rivière de Tourane, dans laquelle il se jette près du petit village de **La-Tây**. Les voyageurs qui, comme Poivre, venant de Hué, allaient à Faifo directement sans passer par Tourane, continuaient à suivre la route mandarine qui, à partir de **Thanh-Khè**, quitte le bord de la baie pour se diriger franchement au Sud, et qui traverse le **Sông Cam-Lê** au village de même nom, situé à environ une heure de marche de Tourane. Du village de **Cam-Lê** à Faifo, il y a environ vingt-cinq kilomètres.

(2) Voir la carte n°3.

Le 16, il s'embarque, traverse « l'anse aux oignons » (baie de Nam-Sơn), et s'arrête à l'embouchure du Phung-Rac (Sông Cu-Đè), où il passe la nuit du 16 au 17, soit dans le village de Nam-Ô, soit dans celui de Lièn-Chiêu.

Le 17, il se remet en route pour Faifo, où il arrive le soir, soit plus de cent heures après son départ de Hué.

Mais nous n'avons pas à nous préoccuper ici de l'itinéraire Nam-Sơn – Faifo, et si notre voyageur était rendu directement de Nam-Sơn à Tourane, il aurait pu facilement gagner les journées des 16 et 17 décembre, en s'embarquant à Nam-Sơn, le 15 vers deux ou trois heures de l'après-midi, ce qui l'aurait fait arriver à Tourane, en traversant la baie, vers cinq ou six heures du soir.

En opérant de cette façon, on peut admettre qu'on pouvait faire à cette époque, normalement, le trajet de Hué à Tourane en cinquante-cinq heures environ.

Les quelques lignes suivantes qu'à consacrées Poivre à un voyage qu'il fit de Tourane à Hué, cette fois, et à un autre voyage de Hué à Tourane, viennent confirmer ces chiffres. Poivre allant de Tourane à Hué écrit. en effet :

« . . . Le 22 décembre (1749). . . Du bord, le canot m'a conduit en deux heures de temps jusqu'au pied de la haute montagne de *Hai*, Ce petit trajet m'a épargné au moins une grande journée de chemin, et de chemin très difficile. . . »

Et plus loin, se rendant de Hué à Tourane :

« Le 14 (janvier 1750), après avoir descendu la rivière (1) toute la nuit, je suis arrivé au point du jour au débarquement (2) et suis venu coucher au pied de la grande montagne de *Hai* (3).

« Sur la route, j'ai rencontré plus de deux cents jeunes paysans qui avaient la cangue au col et qu'on conduisait à Hué pour être soldats (1).

(1) La rivière de Hué et la lagune de l'Est.

(2) Le village de Dô (passe de *Tư-Hiến*).

(3) Village d'*An-Cư* (*Lang-Cò*).

(4) *Bulletin de la Commission archéologique de l'Indochine*. Année 1913, 1^{re} livraison : *Mémoire de Bénigne Vachet sur la Cochinchine*, publié et annoté par M. L. Cadière, Voici d'après l'auteur du mémoire comment se recrutaient les soldats en Cochinchine vers la fin du XVII^e siècle (page 22) :

« . . . Tous les chefs de famille doivent l'un de leurs enfants masles au Roy, mais il n'en choisit qu'autant qu'il en a besoin pour remplacer ceux qui meurent et ceux qui, ayant atteint l'âge de, soixante ans, sont renvoyés dans leurs pays avec des patentes de noblesse, c'est-à-dire qu'ils sont exempts de tous les tributs. Ces recrues que l'on fait tous les ans ne sont point à la disposition du père, mais l'homme du Roy qui est envoyé dans les provinces pour ce sujet, choisit de tous ses fils celui qui lui convient le mieux pourvu

« Le 15, j'ai traversé la montagne de *Hai* et suis arrivé à midi de l'autre côté à une anse qui donne dans la baie de Tourane (1). J'y ai trouvé le canot du vaisseau et me suis rendu à bord où j'ai pris avec le capitaine les derniers arrangements pour notre petite cargaison et le retour du Comptoir ».

De Poivre (1750), il nous faut faire un bond de soixante-neuf ans et arriver en 1819 pour retrouver une autre description de la route de Tourane à Hué faite encore par un Français.

De nombreux Européens, missionnaires et officiers français au service de Gia-Long, ont cependant, à n'en pas douter, dû parcourir souvent cette route pendant ce long espace de temps, et certes, quelques uns d'entre eux ont bien dû aussi laisser quelques écrits sur les événements de cette époque et dans ces écrits quelques notes sur cette route si importante à tous les points de vue.

Je n'en veux pour preuve, d'ailleurs, que les manuscrits de Barisy et de J. Bo Chaigneau, cités le premier par Barrow (2), le deuxième

qu'il ait dix-huit ans expiré ; Il y va de sa teste s'il s'acquittoit mal de sa commission, c'est pourquoi il les examine tous avec grande assiduité pour éprouver celui des frères qui est le plus vigoureux. Il faut qu'il ait aucun défaut corporel qu'il jolisse d'une santé forte et qui promette une longue vie, qu'il ne soit point débauché, et qu'il ait une approbation du magistrat du lieu. Pour lors, il lui met au cou une cangue très courte et fort légère, et dans cet équipage il le présente à quatre officiers de cour qui sont destinés pour la visite. Si le rapport qu'ils en font au Roi est approuvé, on le met durant trois ans sous un maistre d'armes pour lui enseigner le maniement des armes et tous les autres exercices convenables à sa profession comme de se servir du sabre et de la languinade, qui est une autre espèce de sabre plus long et plus large, dont le manche est aussi long que celui de nos hallebardes, la manière de bien porter un fusil, de le tenir propre, de le coucher en joue, et de ne le tirer qu'à son tour ; on lui apprend à faire la poudre et les bales de plomb, car au sortir de ces exercices il est obligé de s'en fournir, il est vrai qu'on lui donne tous les matériaux. Il faut aussi qu'il sache faire un carquois, les flèches, l'arc et la corde, et qu'il s'exerce pour en user avec dextérité, on lui montre de mesme tout ce qui appartient au service des galères, en un mot on en fait un académiste accompli ».

(1) Baie de Nam-Son, celle qu'il appelle dans les récits précédents « l'anse aux oignons ».

(2) *Voyage à la Cochinchine par les Iles de Madère, de Ténériffe et du cap Verd, le Brésil et l'île de Java*, par John Barrow. Traduction de Malte-Brun, Voici ce que dit Barrow à ce sujet, tome second, page 221 : « Il est bon de dire au lecteur que j'ai tiré la plus grande partie des détails que je viens de donner, et de ceux qui vont suivre, d'un mémoire manuscrit de M. Barisy, officier français d'un grand mérite, qui commandant une frégate au service de

par Crawford (1), et auxquels tous deux ont fait de copieux emprunts. D'après les citations qu'en font Barrow et Crawford, ces manuscrits devaient être excessivement détaillés, et, étant donné la situation de leurs auteurs, d'une grande valeur documentaire, ceux-ci étant mieux placés que n'importe qui pour connaître des événements qui se déroulaient devant leurs yeux et à la plus grande partie desquels ils avaient assisté soit comme témoins, soit souvent même comme acteurs.

Il serait donc bien étonnant que ces deux Français n'aient pas donné également, au cours de leurs récits, quelques renseignements sur une voie aussi importante que celle qui reliait Hué à Tourane.

Que sont devenus ces documents. qui auraient pour nous, à l'heure actuelle. une valeur inestimable ? On ne le sait malheureusement pas, et ils paraissent, hélas ! bien irrémédiablement perdus à tout jamais (2) !

Caung-shung. Il est certain que la première partie s'accorde parfaitement avec ce que nous avons appris dans la baie de *Turon*, d'un secrétaire du gouvernement de la Chine, résidant en ce lieu, et dont les récits nous étaient transmis par notre interprète. Les différentes relations des missionnaires qui ont résidé dans le pays s'y accordent également : ainsi, je hésite pas à donner au reste la plus entière confiance. » Barrow accomplit ce voyage en 1792-1793.

(1) *Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the courts of Siam and Cochin China, exhibiting a view of the actual state of those Kingdoms*, by John Crawford, Esq., etc. Second édition, in two Volumes. 1830.

Dans les chapitres VI et VII du volume II de sa relation de voyage, Crawford nous décrit d'une façon très détaillée la race cochinchinoise. ses progrès dans les arts, ses vêtements, ses moeurs, ses forces militaires, ses lois, sa religion, son langage, son histoire, son commerce, les poids et monnaies employés etc., et il nous donne en note, aux pages 274, 276. 277, 283, 284, 297, 298 et 300 du chapitre II, et aux pages 330, 331, 343 et 344 du chapitre VII, de copieux extraits qu'il dit provenir d'un *manuscrit de Chaigneau*, sans nous donner malheureusement aucun autre détail à ce sujet.

(2) Ce manuscrit de J. B. Chaigneau, dont par le Voyageur anglais Crawford, ne serait-il pas un travail qu'a fait J. B. Chaigneau et qu'il a intitulé : *Notice sur la Cochinchine* ? — Dans le cas de l'affirmative, le travail en question ne serait pas perdu. En effet, M. Pierre de Joinville, dans son ouvrage : *La mission de la Cybèle en Extrême Orient* (1817-1818), signale cette notice (page 124, note 1) sous la rubrique : J. B. Chaigneau, *Notice sur la Cochinchine*. Arch. Aff. étrang., Asie, Indes Orientale, No 21 ; mêmes mentions, page 132, note, et pages 154-155, note. — De même, dans *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, par Henri Cordier, page 14, *Document IXM*, est-ce à cette même notice que fait allusion le Commissaire général de la marine Bergerin, au cours d'une lettre qu'il écrit au ministre de la Marine et dans laquelle il dit que Chaigneau, qui vient de rentrer en France, se propose d'aller bientôt à Paris pour communiquer au ministre « . . . la statistique du royaume de la Cochinchine à laquelle il travaille de concert avec deux secrétaires intelligents de M. le Comte de Touron, préfet de la Gironde. Ce mémoire sera très intéressant et donnera une juste idée des moeurs, des productions, du commerce et de la force de la Cochinchine. . . » ? Cette

Ce n'est donc qu'en 1819, sous Gia-Long, que le Capitaine Rey, commandant le navire le *Henry*, de Bordeaux, qui venait pour la seconde fois en Cochinchine (1), fit le voyage de Hué à Tourane par la route mandarine. Il nous a laissé, de ce voyage qu'il accomplit dans des circonstances assez spéciales comme on le verra plus loin, une description suffisamment intéressante pour être reproduite ici.

Dans quel état était cette route mandarine quand le Capitaine Rey la parcourut, et quels étaient les travaux qui y avaient été exécutés depuis le passage de Poivre ? Hélas ! les renseignements n'abondent pas à ce sujet, et tout ce que nous possédons se borne à quelques indications générales données par les *Đai-Namchánhbiênthiệt luc* et le *Đai-Namnhứtthông chí*, d'autant plus précieuses pour nous, cependant, que ce sont les seules que nous ayions.

D'après ces deux sources annamites, au cours de la 8^e année de Gia-Long (1809), le bureau compétent reçut l'ordre d'améliorer la partie de la route mandarine qui allait du débarcadère (2) de la rivière de Hué jusqu'au Col des Nuages, et qui avait une longueur totale de cent onze *lý* (3) ; la largeur de la route devait en même temps être portée à trois *truong* (4).

Les travaux (5) furent exécutés par les habitants de la province,

lettre est datée de Bordeaux, 2 mai 1820. Une deuxième mention est faite dans le même ouvrage, concernant très probablement ce même travail de Chaigneau. Dans une *Note relative aux expéditions faites pour la Cochinchine et à M. Chaigneau*, datée du 22 juin 1820, et signalée par Balguerie Bittenberg, chef de la maison Balguerie, Sarget et Cie de Bordeaux, *Document XM, page 20*, il est dit que : « . . . M. Chaigneau, en arrivant en France, s'est occupé de rédiger un note sur la situation de la Cochinchine. Il n'a traité que très succinctement la partie commerciale, parce qu'elle lui est toujours demeurée étrangère. Il s'est rendu à Paris ; il en a remis des exemplaires aux ministres de Sa Majesté et croit ainsi avoir répondu aux renseignements qui lui avaient été demandés, et il est, au reste, prêt à fournir ceux qu'on pourrait lui demander encore. . . . » Sur Barisy et Chaigneau, voir B. A. V. H. N° 3, juillet-septembre 1917 : *Notes biographiques sur les Français au service de Gia-Long* par H. Cosserat, pages 183 et 195.

(1) C'est en 1817 que le Capitaine Rey avait fait son premier voyage en Cochinchine, à bord du même navire le *Henry*. Ce bâtiment avait été armé par la maison Philipon, de Bordeaux.

(2) Il faut entendre ici l'endroit où l'on débarquait sur la rive droite de la rivière de Hué, au commencement de la route mandarine qui reliait Hué à Tourane. Ce débarcadère était situé à l'emplacement occupé aujourd'hui par la culée de la rive droite du pont Thành-Thái.

(3) Génibrel donne 888 m. pour la longueur du *lý*

(4) *Truong*, environ 4 mètres.

(5) Ces travaux de réfection furent entrepris non seulement sur le tronçon de route de Hué à Tourane, mais encore tout le long de la route du Sud entre *Quần-Nam* et *Nha-Trang*. La partie Nord de la route mandarine, s'étendant de

sous la surveillance de Hoàng-Đức (黃德) et Lè-Chât On planta en même temps, sur les deux côtés de la route, des arbres dont les essences furent choisies parmi les meilleures, et parmi eux des *mù-u* dont le nom en caractères est *nam-mai-mộc* (南梅木), et dont le bois est utilisé dans la confection des porte-aviron et des traverses de sampans. Ses fruits donnent une huile très employée par les Annamites dans le traitement de la gale et des blessures (1).

Quelques années auparavant, en la 3^e année de Gia-Long (1804), on avait organisé sur le parcours de la route mandarine un service de *trạm* ou courriers, et, à chaque relai, des bâtiments en briques entourés de murs en pierres avaient été construits.

Pour assurer la direction de ces *trạm*, il fut créé dans chacun d'eux un poste de Cai-Đội, « Chef de compagnie », et un poste de Phó-Đội, « adjoint ». Ces fonctionnaires commandaient les *phu-trạm*, « coolies tram », chargés de la poste et des divers transports.

Le nombre des *phu-trạm* variait sensiblement selon l'importance des relais, mais leur nombre maximum, sauf dans des cas exceptionnels, ne dépassait pas cent hommes, et le nombre minimum ne descendait pas au-dessous de cinquante hommes.

Dans la 8^e année de Minh-Mạng (1829), les Postes de Cai-Đội et de Phó-Đội des *trạm* furent supprimés, et on créa les postes de

Huê-Đông-Hời, avait déjà été réfectionnée au 7^e mois de l'année *tân-dậu* 1801), par conséquent avant que Gia-Long se fut proclamé empereur d'Annam. Ces travaux de réfection consistèrent seulement en l'amélioration de la plate-forme même de la route, les ponts en bois et en maçonnerie ne furent reconstruits qu'en la 7^e année de Minh-Mạng (1826). *dai nam chánh biên thiệp tục*.

(1) Au sujet de cet arbre, voici ci-dessous des renseignements extrait d'un article paru dans le B. E. 1. No 19 A. S. du 1^{er} janvier 1900, intitulé : *L'huile de Mu-u*, par M. Lefeuvre, Directeur du Laboratoire de Cochinchine. « Le *Mu-u* (*Callophyllum inophyllum*) est un arbre de la famille des *clusiacées*, assez abondant en Cochinchine. On le rencontre particulièrement sur le bord des routes, Le fruit est une drupe sphérique à l'intérieur de laquelle se trouve une grosse graine ayant assez bien la forme d'un coing.

« Après l'avoir séparée de l'enveloppe, les Annamites coupent la graine en tranches minces qu'ils font sécher au soleil et réduisent en poudre sous le pilon. Cette poudre, chauffée à la vapeur d'eau et pressée, donne une huile dont ils se servent soit pour l'éclairage, soit pour différents usages médicaux. (Cette huile semble avoir des propriétés insecticides ; ils s'en servent pour différentes maladies de la peau, pour frictionner les chevaux qui ont la gale). Ainsi fabriquée, elle possède une couleur verdâtre et une forte odeur résineuse caractéristique, Epurée, elle prend une couleur brun rouge foncé par transparence. La saponification par la potasse et la soude se fait très facilement. L'huile de *MU-U* est un mélange d'huile neutre et de résine, c'est donc un vernis naturel. Le rendement des graines en huile est très élevé relativement à la quantité de matières fixes (41,28 d'huile sur 60,89 de matières fixes, soit 67,6%).

Đích-Thừa et Đích-Mục, dont les titulaires furent chargés des mêmes fonctions que leurs prédécesseurs ; en réalité, il n'y eut qu'un changement de noms.

C'est à cette époque aussi que l'on mit trois chevaux dans chaque *tram*. Ils étaient destinés aux courriers, pour accélérer le transport des plis ; en même temps, on modifia et compléta les règlements de ce service qui fut mis et est resté depuis sous la direction du Ministère de la Guerre.

Sur le parcours de la vieille route mandarine, de Hué à la baie de Tourane, furent construits les *tram* suivants :

1° Kinh-Tram (京站). Construit dans le quartier de Ninh-Mật, dans la citadelle de Hué, près de la porte Sud-Est, dite du Mirador 8.

Partant de ce point, l'étape aboutit, dans la direction Sud, au *tram* de An-Nòng, soit une distance de plus de 33 *lý*'.

2° An-Nòng-Trạm (安農站). Construit dans le village de An-Nòng, *huyện* de Phú-Lộc. Dans la 3^e année de Minh-Mạng (1822), le nom de An-Nòng fut remplacé par celui de Đức-Nòng et l'année suivante fut de nouveau changé en celui de Thừa-Nòng. De An-Nòng, l'étape aboutit au *tram* de Cao-Đôi, soit plus de 35 *lý*.

3° Cao-Đôi-Trạm (高堆站). Construit dans le village de Cao-Đôi, *huyện* de Phú-Lộc. Dans la 3^e année de Minh-Mạng (1822), eut aussi son nom remplacé par celui de Đức-Cao, qui fut changé l'année suivante (1823) en celui de Thừa-Hoà. De Cao-Đôi, on aboutit au *tram* de Kiên-Kiên, soit plus de 21 *lý*.

4° Kiên-Kiên-Trạm (虔虔站). Construit dans le village de Trung-Kiên, *huyện* de Phú-Lộc. Dans la 3^e année de Minh-Mạng (1822), son nom fut changé en celui de Đức-Thọ, et un après, en celui de Thừa-Lưu, qu'il porte encore à l'heure actuelle. L'étape aboutit à Phước-Yên, soit 22 *lý*.

5° Phước-Yên-Trạm (福安站). Construit dans le village d'An-Cur, *huyện* de Phú-Lộc. Dans la 3^e année de Minh-Mạng (1822), son nom fut changé en celui de Đức-Phước, et l'année d'après, en celui de Thừa-Phước. De Thừa-Phước, on aboutit à Nam-Còn (1) (Quảng-Nam), après avoir traversé le massif des montagnes de Hải. Distance, plus de 19 *lý*.

Je n'ai pas trouvé de renseignements particuliers Sur le *tram* de Nam-Sơn, dans les documents annamites que je viens de citer ; mais un voyageur anglais, Grawfurd, dont je parlerai plus loin, nous a

(1) Nam-Còn est le Nam-Sơn actuel des cartes.

donné un récit suffisamment précis et détaillé d'une visite qu'il fit à ce *tram* en 1822, pour que nous puissions facilement nous rendre compte de l'importance qu'il avait à cette époque et des nombreuses constructions qui avaient été édifiées sur son emplacement.

Voici ce que dit Crawford au sujet du *tram* de Nam-Son (1).

« Septembre 23 (1822). J'ai fait ce matin une excursion à un village qui est la première étape de Tourane à la capitale, et distant du mouillage ordinaire d'environ six miles. Il est situé dans une belle petite crique (2), sur le côté Ouest de la baie (de Tourane). Le lieu est d'une étendue considérable, très net, très propre, et est approvisionné par un grand marché. pour la commodité des voyageurs de marque, tels que les officiers publics, mais particulièrement pour le souverain lui-même, il y a ici une spacieuse et belle maison construite selon le style cochinchinois, et capable d'offrir un abri à plusieurs centaines de personnes. Elle est située au centre d'un fort carré, de cent quarante à cent cinquante pas de côté, ayant un glacis, un fossé et un rempart, mais pas de bastions. Cette petite fortification est très bien contruite, chacune des faces étant garnie et maintenue avec des pierres. Les portes étaient ouvertes, et nous entrâmes sans aucune difficulté.

« Tout d'abord nous ne vîmes personne, et pensions la place inhabitée, lorsque nous tombâmes fortuitement sur deux individus enveloppés dans des nattes et profondément endormis. C'étaient les sentinelles ou gardiens qui étaient chargés de la place ! »

De grands progrès, on le voit, avaient été réalisés depuis le passage de Poivre. L'itinéraire, d'abord, était redevenu normal, et les voyageurs pouvaient se rendre directement de Cao-Hai à An-Cur (Lang-Cò) par la vallée de Thùr-Lùu, sans être obligés de longer les bords de la mer du village de Dò au village d'An-Cur, comme Poivre avait été forcé de le faire.

La route, de plus, avait vu sa largeur portée à trois *truong* (3).

Ce qui n'avait pu se faire qu'en améliorant d'une façon sensible son premier tracé un peu trop primitif.

(1) *Journal of an Embassy from the Governor Général of India to the courts of siam and Cochin china, by John Crawford Esq.* vol. 1, page 363. je donne ici la traduction littérale du texte anglais. Crawford avait jeté l'ancre dans la baie de Tourane le 15 septembre 1822, et avait écrit aussitôt à Hué pour obtenir l'autorisation pour l'ambassade qu'il dirigeait de se rendre à Hué et d'être reçue en audience par le roi. C'est en attendant le résultat de cette démarche qu'il parcourut en tous sens la baie de Tourane, et eut ainsi occasion d'aller visiter le *tram* de Nam-Son.

(2) Baie de Nam-Son des cartes actuelles.

(3) Voir note 4, page 22.

Enfin des arbres (1) avaient été plantés sur les deux côtés de la route, et des *tram*, relais de coolies en même temps qu'abris pour les voyageurs, avaient été installés de distance en distance.

Cette organisation si simple et si pratique, trouvée et organisée du premier coup, fait honneur à ceux qui l'ont conçue et mise en application. Elle s'adaptait si bien aux moeurs et aux besoins du pays, qu'elle résista à tous les bouleversements, à tous les changements de régime et que c'est encore elle que retrouvent partout ceux qui, pour des motifs spéciaux, se trouvent aujourd'hui dans l'obligation de parcourir la route mandarine en se servant des anciens moyens de locomotion.

Toutefois, la route, particulièrement dans la traversée des montagnes de Hâi, restait toujours très pénible, et il est à supposer que les améliorations apportées à la route mandarine par le Gouvernement annamite avaient été faites très probablement dans les parties planes et les terrains faciles de la route, en laissant de côté les tronçons montagneux, qui présentaient des difficultés presque insurmontables à ceux qui étaient chargés du travail des routes à cette époque, en égard aux moyens tout à fait primitifs qu'ils avaient à leur disposition.

Le récit du Capitaine Rey ne va nous donner qu'une faible idée des difficultés de la route, car il n'y fait guère allusion au tours de son récit, sauf en ce qui concerne la descente du côté de Tourane. Par contre, il nous décrit l'organisation des *tram*, qu'il appelle « vigies » et qui l'a vivement frappé, et il nous en indique le mécanisme et l'utilité.

(1) On nous a dit, sans que nous ayons pu toutefois avoir la preuve de la véracité du fait, que ce n'est pas sans intention que le *mù-u* fut tout spécialement choisi pour être planté sur les bords de la route mandarine. La race annamite, chacun le sait, est de temps immémorial sujette à de nombreuses maladies de peau, en particulier à la gale, dont actuellement elle parvient encore difficilement à se débarrasser, malgré les conseils d'hygiène qu'on s'efforce de répandre partout et les soins que les malades peuvent recevoir dans la plupart des centres administratifs. Or le *mù-u*, comme on a pu le voir page 28, donne une huile qui est efficace pour le traitement de la gale. Gia-Long et ses successeurs, en ordonnant ces plantations, voulurent certainement placer le remède à côté du mal et le mettre gratuitement à la portée de tout le monde ; ils ne pouvaient le faire d'une manière plus pratique et économique. C'est ainsi que, quelle que soit la province dans laquelle on voyage, tout le long du centre Annam, on rencontre souvent encore, dans les tronçons de la route mandarine qui n'ont jamais été modifiés depuis leur premier établissement, des bordures de vieux *mù-u*, au tronc rugueux et tourmenté, au feuillage vert sombre, jetant leur ombre bienfaisante sur la route ensoleillée, et faisant ressortir avec plus de force encore le manque d'ombrage sur les nouveaux tronçons que nous créons tous les jours.

Le Capitaine Rey fit cette route accompagné de J. B. Chaigneau (1) et de sa famille. Celui-ci rentrait en France, comme il le croyait alors, sans esprit de retour en Cochinchine. Vannier (2), qui restait à Hué, mais ne voulait quitter son vieux compagnon d'armes qu'au dernier moment, fut aussi du voyage.

Il est certain qu'en compagnie d'aussi hauts personnages qu'étaient Chaigneau et Vannier, devant lesquels tout s'inclinait, le voyage du Capitaine Rey fut plutôt une partie de plaisir qu'une corvée, et si j'en donne ci-dessous le récit, c'est surtout à cause des renseignements qu'il nous donne, sur les sites qu'il traverse, les animaux qu'il rencontre, la manière dont les relais étaient installés le long de la route, etc. (3).

«Le 2 novembre (1819), M. Chaigneau, qui avait demandé à l'Empereur pour passer en France avec toute sa famille (4), eût une réponse satisfaisante de Sa Majesté, et après plusieurs audiences particulières, il reçut la chape qui l'autorisait à prendre passage sur mon bâtiment. Le dernier paragraphe de cet écrit est ainsi conçu :

« *En quelque part qu'il aille (M.Chaigneau) ou en quelque partie du monde qu'il se trouve, il doit sans cesse se souvenir que nous sommes toujours son bon roi comme auparavant, sans jamais l'oublier ; c'est par là qu'il pourra correspondre à notre coeur plein d'amour et d'affection* » (5).

« Toutes mes affaires étant terminées le 3, je fus faire mes adieux et prendre congé du Mandarin des Etrangers ; dans les divers papiers qu'il me remit, j'étais appelé *Achay*, c'est un nom qu'avait choisi l'Empereur, ne pouvant écrire le mien en lettres cochinchinoises.

« Un jeune homme de ce pays, qui m'avait servi le voyage précédent et qui était encore avec moi, m'ayant prié avec insistance de lui permettre de me suivre en France, j'en fis la demande au Gouvernement

(1) B. A. V. H., n° 3, juillet-septembre 1917 : *Notes biographiques sur les Français au service de Gia-Long*, par H. Cosserat, page 195,

(2) H. Cosserat, op. cil., page 189.

(3) *Journal des Voyages, découvertes et navigations modernes, ou Archives géographiques du XIX^e siècle*, publié par les soins de MM. D. Frick et N. D. Villeneuve, Membres de la Société de Géographie, 1820. Tome 7^e *relation du deuxième voyage du Henry, Capitaine L. Key. à la Cochinchine*. Communiquée à l'Editeur par le Capitaine Rey, page 95. Le *Henry* avait été armé par la maison Philippon, de Bordeaux. C'était le deuxième voyage qu'il faisait en Cochinchine avec le même Capitaine Rey. Son premier voyage avait eu lieu en 1817.

(4) B. A. V. H., no 3, juillet-septembre 1917 : *Notes biographiques sur les Français au service de Gia-Long*, par H. Cosserat, page 200.

(5) B. A. V. H., n°4, octobre-décembre 1917 : *Le passeport de Chaigneau* Par H. Cosserat, page 295



qui me l'accorda, et l'Empereur signa lui même le passeport qui lui fut délivré. Le Mandarin des Etrangers me remit également une lettre adressée par lui à son Excellence le Ministre de la Marine en France (1).

« Je fus également faire mes adieux à l'évêque de Vérennes (2) et au bon père That. M. Vannier devait nous accompagner jusqu'à Tourane.

« Toutes les dispositions d'un voyage par terre étant faites, nous nous mîmes en route le 4 novembre par le canal neuf (3) qui conduit au Grand Sac. Nous formions, y compris les porteurs de palanquins et les soldats qui nous servaient d'escorte, environ deux cents personnes : notre intention étant de faire ce chemin en chassant, et le temps étant très beau, cette journée fut une véritable partie de plaisir. Nous débarquâmes au village de *Koua-Hay* (4), le lendemain au point du jour ; et comme il fallait traverser plusieurs marais, nous nous fîmes porter en palanquin et suivre de tous nos bagages ; mais aussitôt après avoir passé Koua-Ha), la campagne s'offrit si belle, que nous continuâmes à chasser en contournant le pied des montagnes, qui abondent toutes en gibier de diverses espèces. Ce fut jusqu'au rendez-vous du déjeuner un bruit continu de mousqueterie, tant il se présentait de quoi exercer l'adresse de chacun.

« Près de quelques villages, et de deux lieues en deux lieues, le Gouvernement a établi, sur toutes les grandes routes, des vigies ou maisons impériales de poste, qui servent d'asile aux voyageurs de marque ; chacune a un petit officier ou mandarin qui surveille l'établissement ; il a sous ses ordres les conscrits qui ne sont pas touchés au sort pour le service du Gouvernement, et tous les soldats en congé. Ils doivent, les uns et les autres, se rendre au premier appel qui leur est fait pour le service de l'Etat : par exemple, lorsque je fis le trajet

(1) *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, par Henri Cordier, page 10. Document VIM. L'auteur donne une traduction de cette lettre, certifiée et signée par Jean, Evêque de Véren (Mgr. La Bartette), vicaire apostolique de la Mission de Cochinchine, Cambodge et Ciampa, avec le sceau de l'évêque à gauche.

(2) Jean La Bartette, Evêque de Véren, du diocèse de Bayonne, parti en 1773 du Séminaire des Missions Etrangères de Paris, mort le 6 août 1823.

(3) Lợi-Nông-Hà 利農河 (Sông Phủ-Cam), Canal de Phủ-Cam, à Hué, commence sur la rive droite de la rivière de Hué, un peu en amont du cavalier de la Citadelle, non loin de la Gare, et se termine dans la lagune de TruBi. « A été creusé en la 13^e année de Gia-Long (1814). Une stèle commémorative de la création de ce canal existe dans la propriété des Frères de l'Ecole Pellerin à Hué. » B. A. V. H., n°1 janvier-mars 1914 : *Les urnes dynastique du Palais de Hué*, par L. Sogny ; 3^e urne, N°5, page 22.

(4) C'est-à-dire Cao-Hai.

de Tourane à Hué, lors de mon premier voyage, mon palanquin fut porté par eux ainsi que mes bagages.

« Ils font également le service de courriers extraordinaires pour les dépêches pressées. Aussitôt qu'il en arrive une dans une de ces maisons de poste il remet un pavillon sur lequel est marqué l'heure à laquelle il a été expédié de la plus voisine. L'officier vise son passeport, mentionne l'heure à laquelle il est arrivé, et remet à un autre les dépêches et un pavillon qui sera reçu et expédié de la même manière à la poste suivante. Le courrier reçoit du rotin s'il a surpassé d'une demi-heure le temps accordé pour faire environ deux lieues, qui est en tout une heure et demie.

« Nous fûmes ce jour-là coucher au pied du grand défilé, du côté du Nord (1) ; au pied de toutes les grands montagnes qui le ferment, est un très grand bassin (2) séparé de la mer par une digue naturelle de sable de cent toises environ de largeur et de six lieues de longueur ; ce bassin communique à la mer par une petite ouverture n'ayant pas plus de vingt toises (3) de largeur, mais tellement obstruée de rochers qu'elle n'est praticable que pour de très petites embarcations. En dedans, ce bassin est très profond, et ferait le plus beau port du monde, si l'on pouvait y introduire des bâtiments, ce que l'on obtiendra, je crois, facilement avec un peu de travail ; mais la Cochinchine en a tant de commodités que la nature a formés, que ses habitants ne se soucient pas de travailler à de nouveaux. Ce lac est extrêmement poissonneux, et tous les villages qui sont sur les bords retirent un profit considérable de la pêche qu'ils y font.

« Nous commençâmes à gravir le défilé des Tay-Sons (4) à cinq heures du matin, et, avant que d'être rendus à la station désignée pour le

(1) C'est-à-dire au village d'An-Cur, plus connu aujourd'hui sous le nom de Lang Cò.

(2) Ce bassin n'est autre que la lagune dite de Lang Cò. Elle constitue bien, Comme le dit le Capitaine Rey, un magnifique port, mais seulement accessible, et pas en tous temps, aux jonques indigènes, ne dépassant pas cependant un certain tonnage. Quant à voir jamais des bâtiments européens y entrer, il n'y faut pas songer, non seulement à cause des dangers que présente la traversée du goulet, mais encore à cause des hauts fonds dont la lagune est parsemée.

(3) La toise valait 1m, 949, ce qui donnerait 38 m. 980 de largeur d'après le Capitaine Rey. — Le Général X... dans son ouvrage : *L'Annam du 5 juillet 1885 au 4 avril 1886*, page 79, donne une largeur de 200 à 300 mètres.

(4) Le Capitaine Rey veut certainement dire ici qu'ils commencèrent à gravir la route qui conduit au défilé des Tày-Sơn, autrement dit au Col des Nuages, point culminant de la route de Hué à Tourane.

« Nous vîmes, en gravissant ces montagnes, plusieurs traces d'éléphants sauvages, nous traversâmes plusieurs torrents qui vont se perdre à la mer, et nous n'arrivâmes au sommet du défilé qu'à une heure de l'après-midi, ayant presque toujours monté, J'avais remarqué, dans ce trajet, plusieurs gros rochers sur lesquels étaient entassés de petites pierres retenant des morceaux de papier dorés ou argentés. J'appris que c'étaient des vœux accomplis par des porteurs de grands fardeaux qui promettent, avant que de gravir la montagne, un sacrifice à la divinité qui préside sans doute aux transports, si elle les aide à parvenir au sommet sans accident, avec leur charge, et par d'autres qui, ayant peur d'être troublés par les esprits malfaisants, leur font quelques présents pour n'en être point inquiétés (1).

« La fraîcheur que nous ressentîmes en arrivant à la hauteur du défilé nous obligea de nous arrêter au corps de garde qui est dans cet endroit (2), pour y prendre un peu de repos et de nourriture. De cette position, nous apercevions à nos pieds toute la baie de Tourane,

Monsieur le Baron, de fermer cette lettre, avant de vous donner aucun détail sur le peu qu'il m'a été permis de faire depuis que je suis en Cochinchine, car, pour l'histoire naturelle, tout ce que j'ai pu recueillir pendant une quinzaine de jours qu'il m'a été permis de passer dans la montagne voisine, depuis que j'ai obtenu la permission de chasser dans ce pays, est en fermé dans deux caisses que j'adresse avec connaissance à Monsieur le Directeur de la Douane à Bordeaux. J'espère que vous serez satisfait de la belle peau et du squelette de *Douc* que j'ai été assez heureux pour rencontrer en grande quantité dans le bois voisin. Cette singulière espèce de singe, que les Cochinchinois ne connaissent que sous le nom de *Yoc* ou de *Bukmalic*, doit former un petit groupe bien nettement tranché dans notre grand genre des Pithécocepes... »
Extrait de : *Pierre, Médard, Diard, Naturaliste français dans l'Extrême-Orient*, par Antoine Brébion. *T'oung Pao*, vol. XV, 1914, pp. 203 à 213. — Voir aussi plus loin, page 34, note (1).

(1) Ces pratiques se rattachent à plusieurs croyances. Il n'est presque pas de col, de passage difficile, de rapide, de rocher barrant un fleuve, ou émergeant légèrement en mer, qui ne soit considéré comme étant la résidence d'un esprit à qui on attribue le danger que l'on court et la réussite du passage, et à qui l'on offre des présents propitiatoires, ou d'action de grâce. Voir L. Cadière, *Le culte des pierres*, dans B. E. F. E. O. Tome XIX, 1919, n° 2. — Le principal danger couru, dans les cols montagneux, c'est le tigre. Les Annamites rendent aussi un culte à cet animal, ou au génie qui le mène ou l'écarte du chemin que l'on suit, du village que l'on habite. — Dans la montagne, les Annamites croient aussi à l'influence néfaste des *ma moi*, « les esprits des sauvages », qui donnent les accès de fièvre mortels et défendent ainsi les richesses des régions montagneuses, propriété des sauvages. (*Note de L. Cadière.*)

(2) Ce simple corps de garde a été remplacé sous **Minh-Mạng** par les fortifications qu'on voit encore actuellement.

ainsi que le *Henry* et la *Rose* (1), qui ne nous paraissaient pas plus grands que des coquilles de noix.

« Nous commençâmes à descendre à deux heures et demie, et il nous arriva souvent d'aller plus vite que nous le désirions ; le chemin était tellement entrecoupé de rochers et de précipices, que cette descente nous parut beaucoup plus fatigante que la montée. Nous arrivâmes à cinq heures à la vigie du bord de la mer (2), où nous trouvâmes le dîner tout préparé et servi ; nous avions toujours eu soin, durant la route, de faire prendre les devants à nos provisions et à ceux qui étaient chargés de les préparer.

« Aussitôt que le soleil commença à se cacher derrière les montagnes, nous fûmes à la chasse aux paons, qui sont très communs dans cet endroit. J'aperçus, ainsi que ces messieurs, plusieurs traces très fraîches de tigres, et nous apprîmes des habitants du village voisin que, depuis quelque temps, il paraissait souvent de ces animaux auxquels ils tendaient des pièges, et que trois avaient déjà été pris et envoyé à Hué ; sans cet avis, le chirurgien (3) du *Henry* aurait pu être pris dans un de ces pièges, y étant attiré par les aboiements d'un chien qui était là pour servir d'appât aux tigres. Pour prendre ces animaux, les Cochinchinois construisent une cabane double et à claire-voie tout autour, qui n'a qu'une seule entrée qui se ferme par une porte à bascule, lorsque le tigre est entré pour saisir le chien qu'il a aperçu du dehors, sans pouvoir le saisir, restant encore séparé de lui par une claire-voie, lorsqu'il est dans l'intérieur.

« Les chiens que l'on destine pour servir d'appât sont dressés pour cet objet ; ils aboient pour attirer le tigre et pour l'exciter, mais ils restent silencieux dès qu'il est pris. Le tigre de Cochinchine est de la même espèce que le tigre royal du Bengale. Les forêts, dans ce pays, abondent en toutes sortes d'animaux, mais surtout en boeufs sauvages, auxquels les princes font souvent de très grandes chasses, et à la tête d'une armée qui entoure les montagnes où ces animaux vivent en troupe. Les cerfs, les daims, les chèvres à cornes blanches, les rhinocéros, les sangliers et les éléphants y sont en très grand nombre ; mais le plus redoutable de tous est le tigre qui est très commun et qui attaque indistinctement les hommes et les animaux. Les Cochinchinois prétendent que le seul ennemi qu'il redoute est le rhinocéros,

(1) La *Rose* était un bâtiment de la force du *Henry*, armé par la maison Balguerie de Bordeaux et qui était arrivé en baie de Tourane quelques jours avant le *Henry*.

(2) C'est-à-dire au *tram* de Nam-Son.

(3) Monsieur Treillard.

et que dans les spectacles que la cour donne quelquefois d'un combat de ces deux animaux, le dernier était presque toujours vainqueur.

« On m'assura également que dans la grande chasse qui se fait tous les ans, par ordre de l'Empereur, il y avait souvent plus d'hommes tués et blessés que dans leurs batailles. Le Gouvernement entretient une grande quantité d'éléphants ; on les fait servir dans ces chasses comme à la guerre.

« Nous ne pûmes tuer qu'un seul paon, et nous remîmes au lendemain pour recommencer notre chasse ; un exprès avait été expédié vers nos bâtiments pour prévenir de notre arrivée et nous faire envoyer des embarcations pour nous chercher.

« Au soleil levant, nous suivîmes, M. Vannier et moi, le bord de la mer pour tourner une montagne et aller surprendre des paons que nous devons rencontrer dans une petite baie à l'Est de la vigie ; mais il survint une petite pluie qui mit obstacle à notre dessein. Nous vîmes encore plusieurs traces fraîches de tigres que nous ne craignions pas au reste de rencontrer. étant très bien armés et avec des gens habitués à les combattre

« Il y a des mines très riches en Cochinchine (1), et excepté deux qui sont exploitées par l'Empereur, il est expressément défendu, sous peine de mort, de toucher aux autres et même d'en parler. On me dit cependant qu'il en existait une très riche près du Phuyenne, et qu'on y avait trouvé des morceaux de minerai du poids de quatre ou cinq

(1) Il y a lieu de faire remarquer ici la concordance de beaucoup d'auteurs, au sujet de la richesse des mines de la Cochinchine ; mais il faut constater aussi qu'aucun d'eux ne donne de précisions à ce sujet, et que les renseignements qu'il rapporte proviennent toujours soit de récits plus ou moins véridiques, soit de traditions plus ou moins certaines dont il n'a pu vérifier l'authenticité. — Bénigne Vachet, qui accompagna en Cochinchine en 1671 Mgr. de Lamothe Lambert, nous donne, dans son *Mémoire sur la Cochinchine*, les renseignements suivants sur les mines d'or du pays (page 31) « L'on voit en Cochinchine beaucoup d'or en poudre et il n'y en entre d'aucune part ; ce n'est pas qu'ils aient l'invention des mines, car je n'en scay aucune ; cet or se trouve dans les ruisseaux très rapides qui tombent des montagnes. J'en ai vu des morceaux gros comme des noix raisonnables, qui est très pur. Il est certain que les coupons du Japon ne les vaillent pas. Il faut que ce soit les torrents qui l'entraînent en passant au travers des veines. Les marchands du pays en ont quelque peu, mais il faut que le Roy en aye beaucoup, car les estranges qui font commerce en Cochinchine en emportent une bonne quantité ; on n'en fait aucun usage dans le pays si ce n'est pour l'embellissement des armes, des galères, des boîtes à mettre du betel et de petites tables portatives que l'on dore assez ordinairement ; » *Bulletin de la commission Achéologique de l'Indo Chine*. Année 1913, 1^{re} livraison : *Mémoire de Bénigne Vachet sur la Cochinchine*, publié par M. L. Cadière.

livres, qui, à l'épuration, avaient fourni vingt onces d'or pur ; mais le Gouvernement, qui redoute la cupidité des Européens, met tous ses soins à ce qu'on en ignore l'existence.

« Nous nous rendîmes à bord de nos bâtiments dans la matinée et tout le monde fut à Ton-Han, où le *Fantou* nous fit avoir des logements ... ».

On a pu voir, d'après le récit que je viens de mettre sous les yeux de mes lecteurs, que la route suivie par le Capitaine Rey et ses compagnons de voyage traversait, à partir de Koua Hay (Cao-Hai), le col de Cao-Hai actuel, la vallée de Thùr-Lừ, le col de Phú-Giá actuel, pour aboutir à An-Cư (Lang-Cô), c'est-à-dire, en un mot, suivait à peu près intégralement le tracé actuel de la route mandarine.

Si nous récapitulons les données que nous avons sur le temps qu'il a fallu pour exécuter l'itinéraire total de Hué à Tourane, nous voyons que les voyageurs, partis de Hué par voie d'eau, le 4 novembre (supposons entre dix heures et midi), débarquent, comme il est rapporté, au point du jour du 5 novembre à Koua Hay (Cao-Hai), et vont coucher le soir même au village d'An-Cư (Lang-Cô). Ils quittent ce village le lendemain 6 novembre à cinq heures du matin, et, après avoir traversé le défilé des Tày-Sơn (Col des Nuages), arrivent à cinq heures du soir au *tram* de Nam-Sơn. Enfin, le 7 novembre dans la matinée, ils arrivent à Tourane.

C'est, comme on peut s'en prendre compte, un voyage d'une durée totale de cinquante-cinq heures environ, durée égale à celle de Poivre.

Il y a même lieu de remarquer que le Capitaine Rey pouvait facilement arriver le soir même du 6 novembre à Tourane, s'il l'avait voulu, car étant parvenu à cinq heures du soir au *tram* de Nam-Sơn, il lui restait suffisamment de temps devant lui pour traverser la baie de Tourane dans la soir de ce même jour.

Je ne m'appesantirai pas plus longtemps sur ce voyage. Le lecteur a pu voir que les détails donnés sur l'état de la route parcourue par les voyageurs ne sont guère plus abondants que ceux que nous a donnés Poivre sur son itinéraire et qu'on peut faire au Capitaine Rey les mêmes rapproches qu'à Poivre, à ce point de vue.

Toutefois, il faut savoir gré au Capitaine Rey de nous avoir fait une aussi minutieuse description de l'espèce de singes qu'il appelle *venan* (1)

(1) D'après certains renseignements que j'ai pu me procurer, les Annamites appelleraient cette sorte de singes *vương*, dont le nom en caractère serait *giãnhơn* (野 A). *Venan*, ainsi que l'a écrit le Capitaine Rey, n'est pas connu des Annamites ; mais on peut penser que ce mot a été ou mal orthographié par le capitaine ou mal reproduit par l'imprimeur de la relation du voyage, qui a très bien pu mettre par erreur un *n* à la place d'un *u*, ce qui a fait *venan* au lieu de *veuan*, probablement écrit par Rey, nom qui se rapprocherait assez par le son du nom annamite *vương* qu'aura voulu rendre Rey.

d'après les Annamites, et qui est encore si peu connu aujourd'hui des naturalistes. De même, pour ses renseignements sur la chasse, sur la pêche, sur la faune, et enfin sur la façon dont était organisé le service des courriers sur la route mandarine à cette époque. Tous renseignements très précieux, qui viennent s'ajouter à ceux de Poivre et qui nous permettent de connaître d'une façon de plus en plus précise comment se faisait, il y a un siècle, le trajet de Hué à Tourane.

*
* * *

Trois années s'écoulaient à peine, et de nouveau, en 1822, un autre voyageur, un Anglais, cette fois, effectua le même trajet, dont il nous laisse un attachant et substantiel récit.

Quoique, en tant que route et itinéraire, rien ne soit changé depuis le passage du capitaine Rey, le récit de Crawfurd mérite de prendre sa place ici, car il nous donne sur son voyage, tout au contraire de Poivre et de Rey, des détails extrêmement précis sur tout ce qu'il a vu le long du parcours qu'il a fait, et complète ainsi heureusement les relations écrites par ses deux devanciers.

Je donne ci-dessous la traduction littérale du texte anglais de Crawfurd, dont je me suis rapproché le plus possible, pour essayer de lui conserver toute sa saveur et son degré d'originalité (1).

« Octobre 17 (1822). — Chaque chose ayant été arrangée pour notre voyage, nous quittâmes Hué ce matin, vers huit heures. La première partie de notre route devait s'effectuer par eau, et le mandarin qui nous avait conduit de Tourane nous accompagnait avec une escorte de soldats. Notre personnel tout entier occupait un bateau qui avait été aménagé, et deux galères. Après avoir remonté la rivière jusqu'à ce que nous fûmes au delà de la Citadelle et du Palais, nous navigâmes

(1) *Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the courts of Siam and Cochin China, exhibiting a view of the actual state of those Kingdoms*, by John Crawfurd, Esq, etc. Second édition, in two volumes, Vol. 1, pages 427 à 438.

C'était le marquis de Hastings, alors Gouverneur Général des Indes, qui envoyait cette ambassade auprès des cours de Siam et de Cochinchine. Crawfurd quitta l'Inde, à bord du *John Adam*, le 21 novembre 1821, et n'arriva à Tourane que le 15 septembre 1822. Il obtint d'autorisation de monter Hué avec un nombre fixé de ses compagnons de voyage, et fit ce voyage par mer ; mais, malgré ses démarches et son insistance, il ne put réussir à être reçu en audience par le roi Minh-Mạng, et fut obligé de quitter la Cochinchine sans avoir pu remplir sa mission. C'est le récit de son retour par voie de terre de Hué à Tourane dont je donne ci-dessus la traduction.

sur un canal dans une direction Sud-Est (1) L'aspect de la contrée était remarquablement beau et pittoresque et ressemblait plutôt à un paysage européen qu'à un paysage tropical.

« Après avoir parcouru un mille sur ce canal, nous vîmes deux ou trois belles maisons entourées de jardins et de murs. Elles ressemblaient à de grands et gracieux bungalow (2) indiens. Elles étaient occupées par quelques princesses de la famille du dernier roi (3). Puis, après, s'élevaient de petites hauteurs qui descendaient jusqu'au bord de la rivière et qui étaient complètement déboisées, à l'exception d'une seule qui portait, chose assez rare dans une contrée tropicale, une plantation d'arbres de haute futaie. Un peu plus loin que la résidence des princesses mentionnée plus haut, et sur le côté opposé du canal, on voyait un chantier de fabrication de briques, avec lesquelles les travaux de la Citadelle et divers autres encore étaient alimentés. Il s'étendait, je crois, sur pas moins d'un mille et demi le long de canal. Nous avons eu la curiosité de compter le nombre de fours, et nous avons trouvé un total de 255 !

« Nous mîmes quatre heures pour parcourir tout le canal, à l'allure où nous allions ; j'en déduis donc qu'il doit avoir quatorze mille (4) de long environ. C'était le travail du dernier roi (Gia-Long), et il est actuellement d'une grande utilité pour l'agriculture et les communications de la contrée ; mais, pour le creuser, nous pensions à l'énorme somme de travail et à la quantité de vies qu'il a dû coûter ! Durant les premiers milles, le canal a environ trente yards (5) de large, et court à peu près au niveau de la contrée environnante ; il y a un sentier étroit bien tracé de chaque côté, et, à des intervalles convenables, des vannes pour irriguer selon les besoins les plantations de riz riveraines.

« Le reste du travail, tout à fait irrégulier et de niveau avec les marais qu'il traverse, est dépourvu de petits sentiers. L'ensemble des terres à travers lesquelles passe le canal est constitué par des rizières. Après les récentes fortes chûtes de pluie, elles étaient si complètement inondées qu'elles avaient plutôt l'apparence d'un vaste lac que d'une contrée cultivée. Des bateaux passaient et repassaient sur leur étendue,

(1) Le canal de Phû-Cam, dont j'ai déjà parlé au sujet du voyage du Capitaine Rey, page 28, note (3).

(2) Bungalow. Terme employé par les Anglais dans l'Inde pour désigner une construction faite en matériaux légers, généralement placée à une fin d'étape et servant à abriter les voyageurs. Désigne aussi des maisons de campagne.

(3) C'est-à-dire de l'empereur Gia-Long.

(4) Le mille anglais, 1600 m. 314 ; donc, 14 milles, 22 kilomètres 530.

(5) Le yard, 0 m. 114 ; donc, 30 yards, 36 m. 420.

et quelques personnes étaient occupées à pêcher là où dans quelques mois se fera la récolte du grain.

« Le canal se termine, par un étroit chenal, dans un grand lac intérieur ou plus correctement dans un vaste bras de mer (1) qui a comme sortie un étroit goulet (2). Soit que cela fût dû aux crues ou bien que le niveau du canal fut plus élevé que celui du lac, il y avait à cette extrémité une chute considérable et un fort courant d'eau dans le chenal, qui auraient rendu le passage difficile et souvent dangereux, si quelques personnes, de chaque côté du bateau, armées de longues perches, ne l'avaient pas guidé tout le long du passage (3).

« La traversée du bras de mer (4), à la rame, nous prit deux heures en eau paisible, ce qui donnerait, en nous basant là-dessus, une largeur d'environ sept milles. L'entrée par la mer dans cette baie spacieuse est au Nord-Est, et, comme je l'ai déjà dit, très étroite (5).

« Nous avons noté cela quant nous vîmes par mer à Hué, mais nous n'avions alors aucune idée de l'étendue de la nappe d'eau à laquelle elle donnait accès, la profondeur ne dépasse nulle part plus de deux brasses (6), C'est pourquoi elle ne peut donner abri qu'à de petits bâtiments. Dans la langue du pays on l'appelle *Nukgot*.

(1) Ce lac intérieur ou bras de mer auquel Crawfurd fait allusion, c'est la grande lagune formée par les lagunes connues actuellement sous les deux noms de lagunes de Truôi et lagune de Cao-Hai.

(2) Appelée actuellement passe de Tur-Hiên.

(3) Cette chute devrait provenir d'un barrage que les Annamites ont l'habitude d'élever sur certain de leurs cours d'eau, soit pour leur permettre d'actionner les norias en bambous qui irriguent leurs rizières, soit, et cela doit être le cas ici pour empêcher l'eau salée de venir à marée montante se mélanger à l'eau douce du cours d'eau, tous ces barrages ont une ouverture dans leur partie centrale pour le passage des embarcations. Pendant la saison sèche, la différence de niveau entre le bief amont et le bief aval est généralement peu importante, et le passage n'offre aucune difficulté ni aucun danger.

Il n'en est pas de même pendant la saison des pluies, période pendant laquelle les crues élèvent le niveau de la rivière au point que le barrage est généralement complètement couvert par les eaux, ce qui rend le courant du passage du milieu plus impétueux et d'autant plus dangereux que le niveau des eaux est plus élevé.

(4) C'est-à-dire la traversée des lagunes de l'extrémité du canal au village de Cao-Hai, comme le dit plus loin Crawfurd.

(5) passe de Tur-Hiên. Impraticable actuellement, même aux embarcations de petit tonnage. Tout dernièrement, en 1917 une chaloupe de la Douane, l'*Argus* en tentant de la franchir, s'y échoua de façon si malheureuse qu'elle faillit y rester et eut beaucoup de peine à se sortir de sa mauvaise position.

(6) La brasse anglaise, 2 yards, 1 m 828. Donc, deux brasses, 3 m 656.

« A quatre heures de l'après-midi, nous atteignîmes le but du notre course, le village de *Kao-Hai*. C'est un grand hameau situé dans une vallée fertile, entre le pied d'une chaîne de montagnes et la baie (1), et du côté Sud de cette dernière. La vallée est bien cultivée et on nous dit qu'elle contient un millier de familles. Un joli ruisseau qui serpente à travers était couvert de bateaux. Etant donné sa situation tout à fait exceptionnelle, la vallée donne deux récoltes de riz par an : l'une venait justement d'être faite, et on était en train de préparer les semis pour l'autre.

« Nous avions une excellence maison comme habitation, et toutes les commodités auxquelles des voyageurs dans notre situation pouvaient s'attendre. Notre demeure était une sorte de caravansérail ressemblant aux autres du même genre, qu'on trouve à des intervalles réguliers de huit ou neuf milles (2), tout le long de la route qui va de Saïgon à l'extrême limite du Tonkin et aux frontières de Chine.

« Elle était très élevée sur un terre-plein, et avait cent pieds (3) de long et la moitié de large. Elle consistait en une grande salle avec une double rangée de piliers, ayant, dans une extrémité, une place plus élevée pour le trône du Roi, et, à l'autre extrémité, une grande chambre pour enfermer les bagages. C'était une excellence et confortable construction.

« *Octobre 18.* — Nous quittâmes *Kao-Hai* vers six heures ce matin, et, au bout d'une heure environ, nous atteignîmes la première chaîne de montagnes (4). Après avoir franchi celle-ci qui est peu large et qui n'a pas plus de trois cents pieds de haut, nous entrâmes dans une vallée d'une grande étendue (5).

« Voyageant à travers celle-ci jusqu'à huit heures et demi, nous nous arrêtâmes à *Nuk-mang* « la place de l'eau douce », village remarqua-

(1) *Cao-Hai* est un gros village assez important situé à environ 40 k. de *Huê*, au fond de la lagune qui porte son nom. Centre actuel d'un *huyên*. Crawford, sous le nom de baie, veut parler de la lagune de *Cao-Hai*.

(2) Voir page 36, note (4).

(3) Le pied anglais, 0 m 30 ; donc, 100 pieds, 30 m 48.

(4) Massif dit des monts de *Cao-Hai*, perpendiculaire à la chaîne annamitique et s'avancant jusqu'à la mer, en s'étalant le long de la côte entre la passe de *Tư-Hiến* et le *Cửa-Kieng* des cartes actuelles. Sa pointe extrême forme le cap Chournay (Ouest). L'ancienne route mandarine, comme la route actuelle d'ailleurs, traversait ce massif au col connu sous le nom de col de *Cao-Hai*, peu élevé, et dont la traversée n'offrait aucune difficulté.

(5) Vallée connue actuellement sous le nom de vallée de *Thừa-Lư*, et qui s'étend du col de *Cao-Hai* jusqu'au col de *Phú-Giá*.

blement joli et propre (1). Nous y déjeunâmes et reprîmes notre voyage à onze heures et demie. Parcourant encore un terrain bas pendant trois quarts d'heure, nous gagnâmes une seconde chaîne de montagnes (2) ayant à peu près la même élévation que la première ; elle fermait la vallée, qui paraît avoir environ neuf milles de long. Cette vallée est en général sablonneuse, stérile et inculte ; mais près des montagnes, sur les deux côtés, le terrain s'améliorait et était bien cultivé. Nous y vîmes les moissonneurs dans les champs ; parmi eux se trouvaient de nombreuses femmes. Ils employaient une faucille comme en Europe, et ils exécutaient leur besogne avec une énergie et une vigueur semblables à celles d'un laboureur européen.

« Aussitôt que nous fûmes arrivés en haut de la seconde chaîne de montagnes, une vue belle et inattendue s'offrit à nos yeux (3). D'un côté, c'était la vallée que nous venions juste de quitter ; de l'autre, la pleine mer ; sur le troisième côté s'élevaient de hautes chaînes de montagnes boisées, et, devant nous, ce que nous prenons sur le moment pour un grand lac intérieur, entouré de toutes parts par des montagnes à pic et boisées. Cette nappe d'eau considérable se trouve être cependant aussi un bras de mer (4).

« Dans cette partie de notre étape en particulier, et, à la vérité, généralement dans tout son parcours, nous vîmes, le long de la route, beaucoup de monuments de superstition cochinchinois sous forme

(1) village actuel de Thừa-Lưu, qui est d'ailleurs encore appelé aujourd'hui Nước-Mặn par les Annamites. L'auteur fait ici une confusion. Il y a, dans la vallée de Thừa-Lưu, deux localités qui ont comme nom vulgaire, l'une Nước-Mặn (Thừa-Lưu actuel), ce qui signifie « L'Eau salée », et l'autre, un peu plus à l'Ouest, Nước-Ngọt (possède une gare du même nom), ce qui signifie « L'Eau douce ». C'est sans doute ce dernier nom que Crawfurd écrit plus haut Nukgot. Dans ce cas, il aurait fait une nouvelle erreur en le plaçant vers Cao-Hai. Mais il faut ajouter que ces deux noms : Nước-Mặn, Nước-Ngọt, sont souvent employées pour désigner la région entière. (Note de L. Cadière).

(2) Monts de Phú-Giá, qui, comme les monts de Cao-Hai, s'avancent, perpendiculairement à la chaîne annamitique, jusqu'à la mer, où leur pointe avancée, appelée Núi-Giòn, constitue le cap Choumay (Est). Cet éperon, et celui des monts de Cao-Hai, encerlent la baie de Choumay et en constituent les côtes Est et Ouest. La route mandarine traverse ce massif au col dit de Phú-Giá, qui n'offre pas plus de difficultés, pour le franchir, que celui de Cao-Hai.

(3) On jouit en effet, comme le remarque très justement Crawfurd, du haut du col de Phú-Giá, d'un très joli panorama, la vue s'étendant sur des sites pleins de charmes et formant un très grand contraste entre eux par leur diversité : pleine mer lagune plages de sable, immense vallée, cultures variées, cours d'eau, cascades hautes montagnes boisées de la chaîne annamitique, etc.

(4) C'est de la lagune de Lang-Cô que parle Crawfurd.

de petits temples, où étaient exposés des *ex voto* ; il y en avait aussi occasionnellement sur le sommet des rochers (1).

« Ces offrandes consistaient généralement en petits morceaux de papier doré, et autres niaiseries semblables, et étaient placées, le plus souvent, dans des endroits sauvages et solitaires, considérés par les Cochinchinois comme étant la demeure naturelle des esprits du mal.

« A un endroit, auprès duquel nous passâmes, sur le sommet d'une montagne et dans la profondeur de la forêt, était planté un poteau portant une planchette sur laquelle était représentée une hideuse face humaine, avec une inscription au-dessous. Notre compagnon indigène nous dit que l'écriture était un texte sacré qui était destiné, ainsi que l'horrible image, à servir d'épouvantail pour éloigner de ce lieu un esprit du mal d'une particulière malignité qui hantait spécialement ce lieu.

« Il nous dit que lorsque les gens voyagent en nombre, ou par beau temps, le mauvais génie en question n'était pas à craindre ; mais qu'il se rattrapait sur les voyageurs solitaires, en particulier sur les femmes, et qu'il était plus malfaisant par les temps de tempêtes et sombres.

« A deux heures, nous arrivâmes à *Hai-Mung* (2), terminus de notre étape. C'est un village considérable situé sur le bord de la mer, juste à l'entrée de la baie déjà mentionnée, qui, dans le langage indigène, est appelée *Vung-Dam*, ou la baie de *Dam* (3). Cette baie paraît avoir environ cinq milles dans sa partie la plus large, et sept à huit milles de longueur. La profondeur de l'eau dans son milieu est de dix coudées (4) cochinchinoises, soit presque quatorze pieds anglais. L'entrée est extrêmement étroite, je ne pense pas qu'elle ait plus de cent vingt yards et la profondeur serait ici de sept à huit pieds et demi. Sur l'étendue d'un mille à l'intérieur, la baie est réduite à un étroit goulet ou canal, qui s'élargit d'un seul coup à la largeur que j'ai déjà indiquée. Des vagues violentes déferlent sur le rivage ou sur les rochers près

(1) Voir *supra*, page 31, note (1).

(2) Village actuel de Lang-Cô, situé à la pointe de la presqu'île du même nom, et d'où l'on embarque pour se rendre sur l'autre rive. Il est aussi connu vulgairement sous le nom de « Village des cochons », à cause du grand nombre de ces animaux qui le parcourent en tout sens. La population vit presque exclusivement de la pêche et des produits de la forêt.

(3) Baie de *Vung-Đàm*, dite de Lang-Cô. Elle s'étend du pied du col de *Phú-Giá* jusqu'au pied des premiers contreforts du massif des montagnes de HAI.

(4) La coudée cochinchinoise vaut 0 m. 40 environ.

de l'entrée de la baie, des deux côtés, l'étroit chenal seul se trouvant à l'abri du danger.

« Dans les forêts que nous avons traversés pendant l'étape de cette journée de voyage, on nous dit que les tigres et les éléphants étaient nombreux (1). Nous vîmes plusieurs bandes de poulets sauvages (*Phasianus Gallus*), et une de celles-ci, pas bien loin d'un village, était si peu effrayée que nous avons cru tout d'abord que c'étaient des animaux de basse-tour et que nous hésitâmes à tirer. Pendant l'hiver, ou saison froide, d'innombrables bandes de canards sauvages et autre gibier d'eau, sont signalées comme visitant la Cochinchine. Ils n'étaient pas encore arrivés, mais nous remarquâmes les préparatifs qui se faisaient pour les prendre au piège.

« Ils consistaient dans un certain nombre d'oiseaux artificiels, devant servir d'appaux. Ils étaient si bien imités que l'un d'entre nous tira deux fois sur une bande de ces appaux, croyant que c'étaient de véritables oiseaux.

« L'étape de ce jour s'accomplit en palanquin, selon l'usage du pays. Ces véhicules consistent dans un filet, suspendu à une simple perche, et ayant une toiture en pente faite de matériaux légers. De chaque côté, de même que devant et derrière, il y a des rideaux en toile cirée. Le poids d'un bon palanquin est d'environ trente catties, ou quarante livres, et celui du plus petit ne dépasse pas la moitié de ce poids. Deux hommes, et pas plus, portent ces véhicules, et quatre est le plus grand nombre qu'on y mette, quel que soit le poids de la personne à porter (2).

« Dans ce genre de travail les Cochinchinois montrent un degré de vigueur, de dextérité et d'énergie dont je ne les croyais pas capables. Ils marchent d'un pas rapide, changent la perche du palanquin d'épaule à épaule et exécutent la relève des porteurs sans même s'arrêter. Chaque groupe de nos porteurs nous portait pendant à peu près neuf ou dix milles. En toute sincérité, je constatais leur supériorité sur les porteurs indiens. Ils accomplissent le même travail au moins égal, avec la moitié moins de monde que dans l'Hindoustan. Cette supériorité provient en grande partie de la plus grande légèreté du véhicule employé ; je ne doute pas aussi, jusqu'à un certain point, de la supériorité de la force physique du Cochinchinois sur celle des indigènes de l'Inde occidentale. Nous trouvons le palanquin cochinchinois le

(1) Les tigres existent toujours nombreux malheureusement ; mais depuis quelques années les éléphants se montrent de plus en plus rarement dans cette région.

(2) Voir planche II.

véhicule le plus confortable et le moins fatigant de tous ceux dans lesquels nous avons jamais voyagé (1).

« *Octobre 19.*— Nous commençons notre étape, ce matin à cinq heures et demie, en traversant l'étroit goulet qui forme l'entrée de la baie (2), Immédiatement après, nous trouvons la haute chaîne de montagne qui sépare la baie de *Vung-Dam* de celle de *Han* ou *Tourane*. Nous commençons immédiatement à monter, et lorsque nous sommes arrivés à une hauteur de quatre ou cinq cent pieds (3), nous avons une vue superbe et étendue sur la baie que nous venions justement de quitter, sur la pleine mer, et même sur une portion de la baie de *Nukgot* (4), que nous avons cotoyée pendant l'étape de notre première journée.

« En cet endroit se trouve un temple du génie de la montagne (5), sur l'autel duquel nous trouvons, brûlant encore, de l'encens offert par les voyageurs qui étaient passés avant nous. Notre ascension se poursuit maintenant le long de la mer, mais à une hauteur considérable au-dessus de celle-ci qui reste généralement cachée à nos yeux par l'épaisseur de la forêt. Le paysage est maintenant abrupt et pittoresque, et il en sera ainsi pour le reste de la journée. La forêt est touffue et luxuriante comme sous l'équateur même, et le bruit des ruisseaux et des cascades frappe continuellement nos oreilles.

« Deux ou trois cascades étaient visibles à une certaine distance ; une d'elles paraissait avoir une chute d'environ deux cents pieds. L'écume blanche qu'elle dégageait faisait un joli contraste avec la verdure uniforme de la forêt environnante. La route était fréquemment très escarpée.

« Tout ce qui pouvait l'améliorer avait été tenté ; mais le résultat était minime en comparaison des masses énormes de granit dont la montagne

(1) Il y a seulement quelques années, le palanquin était encore sur la plupart des routes d'Annam, avec le cheval, le seul moyen de locomotion dont pouvaient user les voyageurs. Ceux qui se sont trouvés dans l'obligation de l'employer à cette époque peuvent avouer que si, en vérité, il n'est pas fatigant et est relativement confortable, ainsi que le dit Crawford, il a quand même le grave inconvénient d'obliger le voyageur à rester constamment allongé, et, par suite de cette position, et aussi de la légère toiture qui le recouvre, de l'empêcher de voir le paysage environnant et les sites qu'il traverse.

(2) C'est-à-dire, l'étroit goulet de la lagune de Lang-Cô.

(3) Le pied anglais, 0 m. 3048. Cinq cent pieds équivalent donc à environ 152 m.

(4) C'est-à-dire la baie actuelle de Choumay, au delà du col de Phú-Gia, entre ce col et celui de Cao-Hai.

(5) Voir plus loin, voyage de Marcel Monnier, « pagode du Tigre ».



PLANCHE IV. — Le Douc.

(Agrandissement d'une gravure extraite du Nouveau Larousse illustré.)

Itinéraire de Pierre Poivre.

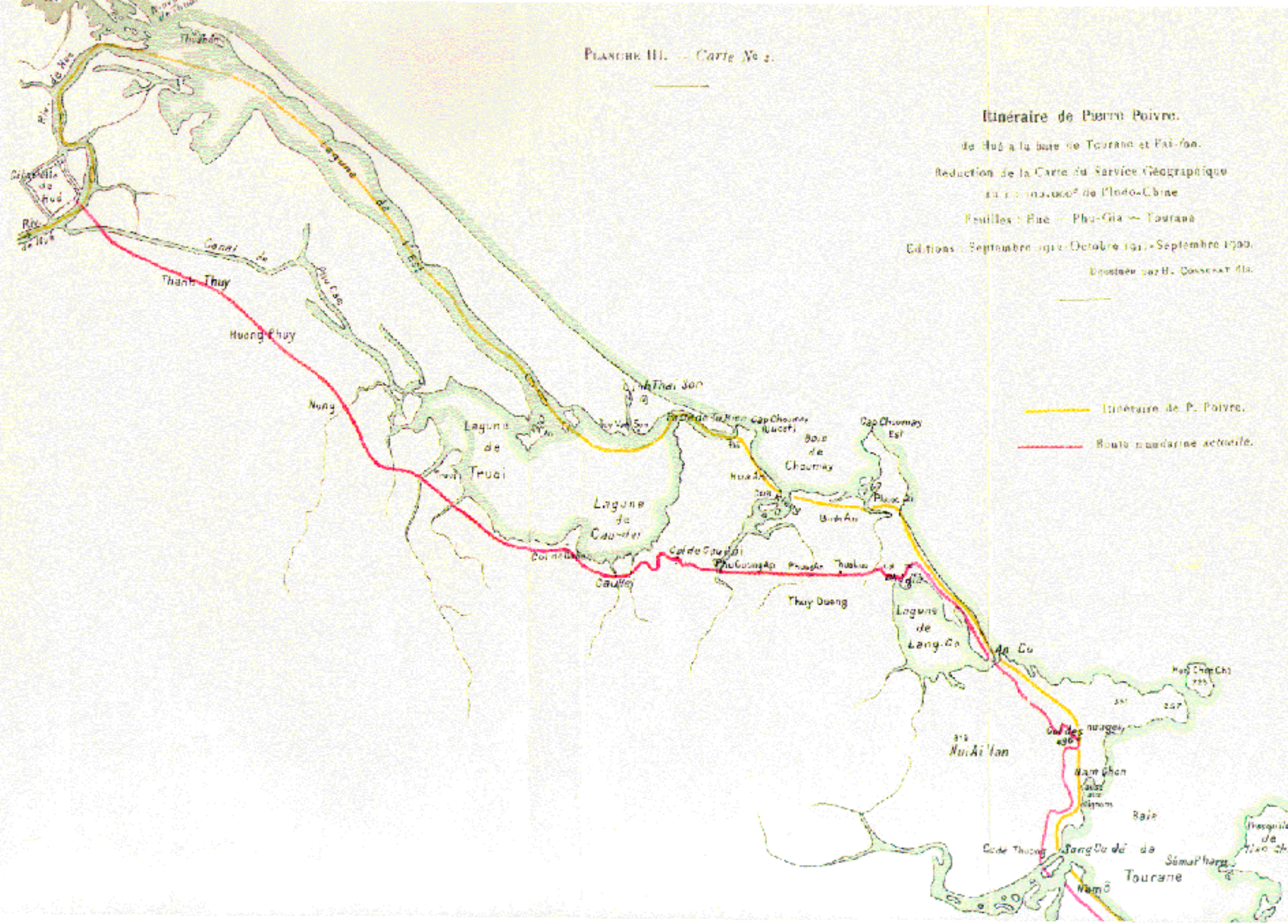
de Hué à la baie de Tourane et Fai-fon.

Reduction de la Carte du Service Géographique
au 1:500,000 de l'Indo-Chine

Feuilles : Hue — Phu-Gia — Tourane

Editions : Septembre 1912 - Octobre 1913 - Septembre 1920.

Échelle par H. GOSSELET d'A.



est constitué et à peine, ça et là, voyait-on un petit point du sol offrant une surface plane. Chaque pas que nous faisions nous obligeait de passer d'un bloc de granit à un autre, montant et descendant tour à tour.

« L'absence d'êtres humains était mal remplacée par de nombreuses troupes de singes. Nous ne vîmes pas moins de cinq troupes de ces animaux en passant la montagne. Ils étaient tous de la même espèce que ceux que nous avons vus dans la baie de Tourane (1), le *Douc* (ou *Simia Nemoris*), et possédaient la plus belle couleur de toutes les espèces de singes (2).

(1) C'est encore aujourd'hui dans le massif montagneux constituant la presqu'île de *Tien-Sha*, qui forme le côté Est de la baie de Tourane, qu'on a le plus de chances de rencontrer cette sorte de singes, qui paraissent être disparus du massif des montagnes de Hâi, où Rey et Crawford les ont rencontrés en si grand nombre.

(2) Cette espèce de singe est si rare et encore si peu connue que je crois bien faire de rapporter ci-dessous la description détaillée qu'en donne le grand Dictionnaire de Pierre Larousse (1867).

« *Douc*, S. M. Mammifère, espèce de singe du genre semnopithèque, qui habite la Cochinchine.

« *Encyclopédie*. Rapporté tour à tour par les divers auteurs, aux genres cercopithèque, semnopithèque, losiopyge, pygathrix, etc., le Douc est certainement un des quadrumanes les plus remarquables à tous les égards. D'une taille au-dessus de la moyenne, il a la tête arrondie, le museau médiocrement prolongé, des abajoues, les mains plus longues que les avant bras et les lambes, les pouces antérieurs très courts et très grêles, les fesses presque dépourvues de callosités et bordées de longs poils, la queue longue. Son système dentaire est le même que celui de l'homme. Son pelage présente des teintes très variées et distribuées par grandes masses. Le dessus de la tête est brun, avec un bandeau étroit de couleur roux marron ; les poils des joues sont très longs et blanchâtres, les épaules noires, la face en partie roussâtre, le dos, le ventre, les bras et les flancs gris verdâtre, les jambes d'un roux marron vif, la queue blanchâtre. C'est de tous les quadrumanes celui dont la face approche le plus de la figure humaine. Il marche aussi souvent sur ses deux pieds de derrière qu'à quatre pattes ; quand il est de bout, il atteint jusqu'à 1 m. 30 de hauteur. Au repos, il se tient plus volontiers assis. Ses callosités sont si peu prononcées que pendant longtemps on l'en a cru dépourvu. C'est certainement le plus remarquable de tous les singes par les vives couleurs de son pelage.

« Il semble, dit un ancien auteur, que cette variété de nuances que présente le Douc semble indiquer sa nature ambiguë ; il tient, en effet, des guenons. Par sa queue longue et non prenante, des babouins par sa grande taille, de l'arang-outang par sa face plate, des sapajous par ses fesses velues. Le Douc habite les forêts de Cochinchine ; il se nourrit de bourgeons d'arbres, de fruits, de fèves, etc ». On assure que les habitants du pays lui font la chasse, et en mangent la chair. « Les bœzards qui se ferment dans l'estomac et dans les intestins du Douc, dit Valmont de Bomare, sont plus recherchés et plus précieux, et produisent plus d'effet que ceux des chèvres et des gazelles ; on

« A une hauteur que nous estimons de six à sept cents pieds, nous remarquons pour la première fois des pieds de thé cultivé. Les arbres semblaient être peu soignés ; ils avaient près de douze pieds de hauteur et les feuilles paraissaient grandes et communes.

« A huit heures et demie, nous arrivons à la partie la plus élevée de la montagne (1). Le thermomètre qui dans la plaine était, le jour avant à la même heure, à 83° (2), est descendu ici à 76° (3), et le baromètre montre que notre hauteur au-dessus du niveau de la mer était d'environ 1600 pieds (1). Le point culminant de la route se trouve cependant à une hauteur relativement basse de la chaîne, car quelques pics paraissent avoir au moins 4000 pieds (5) de hauteur. Près de l'endroit le plus élevé que nous atteignîmes se trouvait un village, bien tenu, qui avait l'avantage d'être en même temps un bon marché, et, ce qui est à considérer au moins pour un Européen, d'avoir aussi une bonne température. Dans les boutiques, des aliments consistent en thé, riz et autres produits, étaient à la disposition des voyageurs, dont nous rencontrâmes un bon nombre pendant l'étape de cette journée et de celle d'hier. Ces gens, parmi lesquels il y avait des femmes et des enfants, voyageaient sans armes, sans escorte et sans appréhension apparente. Cela faisait honneur à la vigilance et à l'énergie du Gouvernement.

« Aussitôt que nous fûmes arrivés au sommet de la montagne (6), nous jouîmes d'un grand et splendide spectacle, en voyant devant nos yeux la baie et la péninsule de Tourane, la baie de Faifo et les rochers de marbre (7) qui se trouvent entre les deux. Le reste de notre route consista en une descente rapide et difficile sur le rivage occidental

prétend que la peur les lui fait rejeter avec les excréments ; aussi les Indiens vont-ils à la quête du bézoard en poursuivant ces animaux le bâton à la main ».

D'après la *Grande Encyclopédie*, trois espèces sont propres à la Cochinchine : ce sont le Douc (*S. nemoeus*), à pelage curieusement bigarré de gris, de blanc, de marron et de noir, et qui se retrouve dans l'île d'Hainan ; le *S. nigripes*, et le *S. Germaini*, plus récemment découverts.

(1) C'est-à-dire au col même des Nuages

(2) 83° Fahrenheit, 28° centigrade.

(3) 76° Fahrenheit, 25° centigrade.

(4) Soit environ 488 mètres. La carte du Service Géographique de l'Indochine, édition de 1911, donne 496m.

(5) Soit environ 1220 mètres.

(6) C'est-à-dire en haut du Col des Nuages.

(7) Groupe de rochers calcaires situés au Sud de Tourane, sur la rive droite de la rivière de Tourane, et à environ cinq kilomètres en amont de la ville. Ces rochers renferment des grottes très spacieuses, dont un certain nombre ont été transformées en pagodes par les Annamites.

de la baie de Tourane. Elle nous prit une heure et demie. A dix heures, nous atteignîmes la petite crique que j'avais visitée le 23 septembre (1). Nous déjeunâmes en cet endroit et embarquâmes à douze heures, et, après avoir lutté pendant la traversée contre une forte brise de mer, nous accostâmes notre navire à quatre heures de l'après-midi, et avions le bonheur de rejoindre nos amis et de les trouver tous en bon santé (2) »

En résumé, parti de Hué le 17 octobre vers huit heures du matin, Crawfurd met, comme ses deux devanciers Rey et Poivre, cinquante-cinq heures environ pour accomplir le trajet de Hué à Tourane.

Son récit fourmille de détails précieux pour nous, car ses yeux fureteurs ne laissent rien passer, et avec lui nous connaissons maintenant le canal de Phi-Cam dans toute sa longueur, les lagunes de Cao-Hai et de Vụng-Đàm (Lang-Cò), les hauteurs des montagnes, voire même la température en haut du Col des Nuages. A tout cela s'ajoute, selon l'occasion, des renseignements précis sur la moisson, la chasse, la pêche, les superstitions des voyageurs annamites, les palanquins, leurs porteurs, avec des comparaisons pleines d'intérêt entre la valeur des Cochinchinois et celle des indigènes de l'Inde. C'est, comme on le voit, une relation excessivement intéressante pour nous à tous les points de vue, qui précise et complète, comme je l'ai déjà dit plus haut, les relations de Rey et de Poivre, et, à ce titre, acquiert à nos yeux une valeur documentaire d'autant plus grande.

Vers cette même époque, un autre Français, M. Diard, botaniste distingué, alors en mission en Cochinchine, fit plusieurs fois le même trajet. M. Antoine Brébion, dans une notice (3) qu'il a consacrée à ce voyageur, rapporte les deux citations suivantes qui sont extraites de l'appendice du tome II du Journal de John Crawfurd. La première

(1) La baie de Nam-Sôn. Voir pages 30 et 31, la description que donne Crawfurd de cette visite.

(2) Il y a lieu de faire remarquer que Crawfurd ne parle pas du corps de garde qui se trouve en haut du col et auquel a fait allusion le Capitaine Rey. voir plus haut, p. 31, note (2).

(3) Pierre, Médard, *Diard, Naturaliste français dans l'Extrême-Orient*, par Antoine Brébion. T'oung Pao vol. XV. 1914, pp. 20 à 213,

Né au château de la Brosse, commune de Chenusson, réunie depuis à celle de Saint-Laurent-de-Gâtine (Indre-et-Loire), le 19 mars 1794, mort à Batavia, le 16 février 1863. Il était le beau-fils de Georges Cuvier.

citation dit « qu'à la date du 28 décembre 1823, c'était le jour anniversaire de la mère du Roi, et qu'en conséquence, la ville (Saigon) fut illuminée pendant trois nuits. Un exprès arriva du Gouvernement (Hué) appelant M. Diard, le physicien français, à la Cour » ; et la deuxième citation, datée du 28 février 1824, porte « ... que M. Diard était appointé par la cour de Cochinchine pour accompagner la Mission birmane (1) et montra aux ambassadeurs l'ordre du Roi à cet effet, revêtu du sceau du Mandarin des Etrangers ». Un autre passage de la notice de M. Antoine Brébion rapporte que M. Diard, débarqué à Tourane, fut obligé, par suite de l'humeur xénophobe du roi Minh-Mạng, d'y demeurer « six mois, ne pouvant en sortir que deux fois, l'une pour se rendre à pied à Hué et l'autre pour des courses dans les environs. » Ces citations prouvent bien que M. Diard a dû faire plusieurs fois le trajet de Tourane à Hué et *vice versa*, par voie de terre, mais il ne nous a laissé aucune relation à ce sujet ; je ne m'y arrêterai donc pas plus longtemps.

A partir de 1824, je n'ai plus trouvé aucune trace de voyageur européen effectuant ce trajet, et, à l'exception sans doute des missionnaires, il est à peu près certain que M. Diard fut le dernier Européen qui parcourut cette voie jusqu'en 1863.

C'est une période de trente-huit années pendant laquelle la Cochinchine demeure obstinément fermée à tout ingérence occidentale, quelle qu'en fut la nationalité

En 1860-61, les graves et important événements qui s'étaient déroulés en Annam, chacun le sait, amenèrent notre intervention armée,

(1) Crawford, vol II Appendix A, *Journal of an Embassy from the Governor-General of India to the courts of Siam and Cochin China*, rapporte qu'en 1823 le roi d'Ava (Birmanie), qui venait de monter sur le trône, envoya une ambassade auprès du roi de Cochinchine. Il donne des tribulations de cette ambassade un récit très détaillé et plein d'intérêt. La mission quitta Rangoon au commencement de janvier 1823 et ne fut de retour à Singapore que le 9 avril 1824.

Les ambassadeurs étaient M. Gibson, Originaire de Madras et fils d'un Anglais, et deux chefs Birmans. L'ambassade ne fut pas reçue par le roi de Cochinchine. Elle ne fut d'ailleurs même pas autorisée à monter à Hué, et resta à Saigon.

de concert avec les Espagnols, et, maîtres de Saigon et de quelques provinces de la Basse Cochinchine, nous avons signé avec les plénipotentiaires annamites le traité de paix du 5 juin 1862, dont l'échange des ratifications devait avoir lieu à Hué.

C'est à cette occasion que les plénipotentiaires français et espagnols, ainsi que leurs escortes, firent le trajet de Tourane à Hué par voie de terre, en avril 1863.

Je n'insisterais pas sur ce voyage unique dans les fastes du royaume d'Annam, mes lecteurs ayant déjà pu en lire le récit dans le travail si intéressant de notre regretté collègue, M. le Marchant de Trigon, intitulé : *Le Traité de 1862 entre la France, l'Espagne et l'Annam (I)*.

D'ailleurs, les détails donnés ne nous apprennent rien de nouveau sur la route, et tout avait été tellement bien prévu et réglé par le Gouvernement annamite pour faire franchir sans fatigues et sans aléas ce dur trajet aux hauts personnages qui étaient ses hôtes momentanés, que les voyageurs n'eurent à souffrir en aucune façon des difficultés de la route.

*
* *

Douze années se passent encore, et nous arrivons, est-il besoin de le rappeler, le fait étant encore présent à toutes les mémoires, au fameux traité du 5 mars 1874, piteux épilogue de l'héroïque épopée de Francis Garnier et de ses compagnons.

Les articles 3 et 4 de ce traité mettaient à la disposition du roi d'Annam des capitaines et des mécaniciens français, pour conduire les cinq navires à vapeur que la France avait donnés à l'Annam.

Un de ces capitaines, Dutreuil de Rhins (2), qui fit le trajet de Tourane à Hué en 1876, nous a laissé un récit très détaillé de son voyage, qu'il effectua en compagnie des autres Français détachés comme lui près du Gouvernement annamite.

Ce récit, fait dans un style simple, agréable, bon enfant, plait dès les premières lignes, et donne une idée très juste de ce qu'était la vieille route mandarine de cette époque, avec toutes ses difficultés, tous ses dangers, mais aussi avec son charme, son pittoresque, son imprévu.

(1) B. A. V. H. N° 4, octobre-décembre 1918 : *Le Traité de 1862 entre la France, l'Espagne et l'Annam*, par H. Le Marchant de Trigon, pages 242-243,

(2) B. A. V. H. N° 4, octobre-décembre 1919 : *Dutreuil de Rhins : Sa vie, son œuvre*, par H. Cosserat, pages 465 et sq

La vieille route parcourue par Poivre, par Rey, par Crawford, a-t-elle été améliorée ? Des modifications ont-elles été apportées à son tracé, depuis le passage de ces voyageurs ? On verra, par le récit de Dutreuil de Rhins, que rien n'a été changé, et que la traversée des montagnes de Hâi se fait encore à son époque par le même sentier abrupt que suivit Poivre cent vingt-sept ans auparavant.

On me saura donc gré de reproduire ci-dessous *in extenso* ces impressions d'un Français qui ne rapporte que ce qu'il a vu et constaté lui-même, ce qui ne fait que donner plus de valeur à ses appréciations, plus de poids à son récit (1).

« Le 5 octobre, écrit Dutreuil de Rhins, des ordres arrivèrent de Hué. Nous y étions tous convoqués par le ministre, et notre départ de Tourane était fixé au 7, à cinq heures du matin ; palanquins et porteurs seraient fournis par l'Administration.

« Chacun de nous désirant profiter de ce voyage à sa façon, soit pour chasser, voir le pays, etc., il nous parut préférable de ne pas réunir toutes nos provisions, mais de garder chacun les nôtres, dont une partie pouvait être placée dans nos palanquins.

« Le 7 octobre nous parut affreusement long à venir !

« Notre arrivée à cinq heures du matin dans le paisible village de Tourane mit tous les chiens en révolution, tout le monde sur pied, et les fonctionnaires eurent fort à faire d'empêcher les curieux de pénétrer dans la cour de la grande case que nous connaissons. Le paravent qui masquait la salle de réception ayant été enlevé, on voyait, à la lueur de quelques lampes fumeuses, entre deux rangs d'employés et de gardes, se détacher les ombres des commissaires, des grands mandarins et des autorités de Tourane, devisant à voix basse devant l'autel de Boudda. La cour, faiblement éclairée par le jour qui commençait à poindre, présentait au contraire le tableau le plus animé et le plus gai : une dizaine de palanquins, réquisitionnés la veille chez les mandarins, étaient rangés tout autour ; chacun, en arrivant, faisait son choix, et, à l'aide de ses domestiques, installait d'abord sa monture, y disposait ses bagages les plus légers. Ces soins préliminaires avaient leur importance, car nous laissions nos domestiques à Tourane.

(1) *Le Royaume d'Annam*, par Dutreuil de Rhins, pages 150 et suivantes. Ce voyage à Hué, accompli par les cinq capitaines et les cinq mécaniciens français qui naviguaient sur les navires de guerre donnés en cadeau au roi TỰ-DỨC par le Gouvernement français, avait été autorisé par le Gouvernement annamite, et provoqué par les Français, qui avaient demandé à être convoqués à Hué, pour se plaindre de la situation qui leur était faite, et surtout de l'état déplorable dans lequel on laissait le matériel confié à leurs soins en ne leur donnant aucun moyen de l'entretenir en bon état.

On nous avait donné à chacun quatre porteurs ; une dizaine d'individus étaient désignés pour porter les provisions, et, en comptant un interprète, notre caravane se montait à soixante-cinq ou soixante-dix personnes. Les rires, les voix se croisaient, et le malheureux interprète courait de l'un à l'autre, impuissant à répondre à toutes les demandes. « Ou sont mes porteurs ? — Il faut changer ce filet ! — Ce porteur est trop faible ; etc ». Le plus embarrassé de nous tous était certainement le mécanicien du plus petit bateau, M. P..., dont la grande taille ne pouvait s'accommoder d'aucun palanquin.

« Enfin, à cinq heures et demie, après avoir pris le thé, la caravane s'ébranla et se dirigea vers la rive Sud de la baie

« Que la baie de Tourane nous parut belle en sortant du village ! Avouons qu'un temps splendide nous disposait à l'admiration, et que la perspective d'un voyage si intéressant nous rendait tous plus joyeux les uns que les autres. Quittant nos palanquins, nous marchons sur une seule ligne, cherchant dans nos souvenirs les refrains les plus entraînants, en chantant à tue-tête, au grand ébahissement de nos porteurs, qui, les coudes au corps, les poignets en avant, trottent et impriment aux palanquins des mouvements de tangage très fatigants pour le voyageur qui n'y est plus habitué.

« Cet assaut de vitesse finit par avoir raison des voix les plus puissances. On plaisante, on rit, on cause ; mais il faut marcher, marcher toujours, et la gaieté, l'entrain ne se montrent plus que par intervalles. L'air du matin réveille l'appétit, et bientôt la faim et la fatigue favorisent la débandade, nous avançons encore un moment en silence : à notre droite, les volutes se succèdent en grondant, leurs rouleaux irisés se répandent en nappes écumantes sous nos pieds, et dessinent sur le bord de la plage de capricieuses broderies ; à gauche, le sable amoncelé par le vent et les lames forme une suite de petits tertres, et un rideau de broussailles cache la plaine, qu'une ceinture de hautes montagnes fait paraître peu étendue. Nous reprenons nos palanquins et, excitant nos porteurs, nous arrivons presque au pas de course à la limite de la plage (1). Le sable fait place à des champs cultivés, les broussailles à des massifs boisés, et de chaque côté de la route se montrent maintenant quelques habitations. Il était neuf heures, et nous avions fait environ douze kilomètres, quand nous entrâmes dans une

(1) Dutreuil de Rhins et ses compagnons suivaient l'ancienne route, ou plus exactement l'ancienne piste, qui courait parallèlement au bord de la mer, depuis Tourane jusqu'au village de Nam-Ô et au-delà, et qui constituait à cette époque la seule voie de communication reliant Tourane à Hué. Voir la carte n° 3.

grande case entourée d'un petit retranchement en terre (1). Cette case, composée d'une seule grande pièce, est ce qu'on appelle un *tram*, sorte de bâtiment où le voyageur trouve un abri, et le gouvernement, des courriers toujours prêts. Les *trams* sont établis de distance en distance sur la grande route qui traverse l'Annam, route tracée au fur et à mesure de la conquête de chacune des provinces. La première organisation des *trams* et du service postal chez les Annamites remonte au onzième siècle, alors que cette contrée faisait encore partie du royaume de Ciampa. Les *trams* secondaires, tels que celui-ci, ne servent que d'abri ; ils sont placés à une distance moyenne de douze kilomètres.

« En nous déposant dans la salle, nos porteurs poussèrent des soupirs de soulagement, au moins pour ne pas en perdre l'habitude, car nous leur avions évité plus de la moitié de la peine ; puis ils nous aidèrent de bonne grâce à disposer notre déjeuner sur tout ce que nous pûmes trouver par-ci par-là : morceaux de bois, nattes, etc. Rien ne manque à ce festin, composé d'œufs durs, de viande froide, de conserves, etc, avec cela du pain, du vin et même du café pour ceux qui n'aimaient pas le thé ! C'étaient là plus de douceurs qu'il n'en fallait à d'aussi robustes appétits que les nôtres. Au bout d'une heure, il fallut songer à se remettre en route. Mes collègues du *d'Estaing* et du *d'Entrecasteaux*, qui avaient l'intention de chasser, prirent les devants, suivis de près par les capitaines de la *Mayenne* et du *Biên-Hoà* (2) Quant à moi, sachant les Annamites peu pressés lorsqu'il s'agit de choses qui leur plaisent médiocrement, et désirant voir le pays tout à mon aise, je restai tranquillement à l'arrière garde avec M. V. . .

« Une route fort agréable nous conduit à travers des bois de bambous au bord du fleuve (3) qui, avant de se jeter dans le fond Sud-

(1) Ce retranchement en terre constituait le *trạm* de Nam-Ô. Un poste de soldats français, détaché de la garnison de Tourane, l'occupa pendant quelques années, après notre venue dans ce pays. Toute la face Ouest du retranchement a été nivelée pour permettre le passage de la ligne de chemin de fer. Néanmoins, ce qui reste donne encore bien une idée de ce qu'était ce poste il y a une vingtaine d'années.

(2) M. Dutourcq commandait le *d'Estaing* ; M. Hamelin, le *d'Entrecasteaux* ; M. Lelièvre, la *Mayenne*. Je n'ai pu trouver le nom du commandant du *Biên-Hoa*, pas plus d'ailleurs, que les noms des mécaniciens français qui étaient embarqués à bord de ces navires.

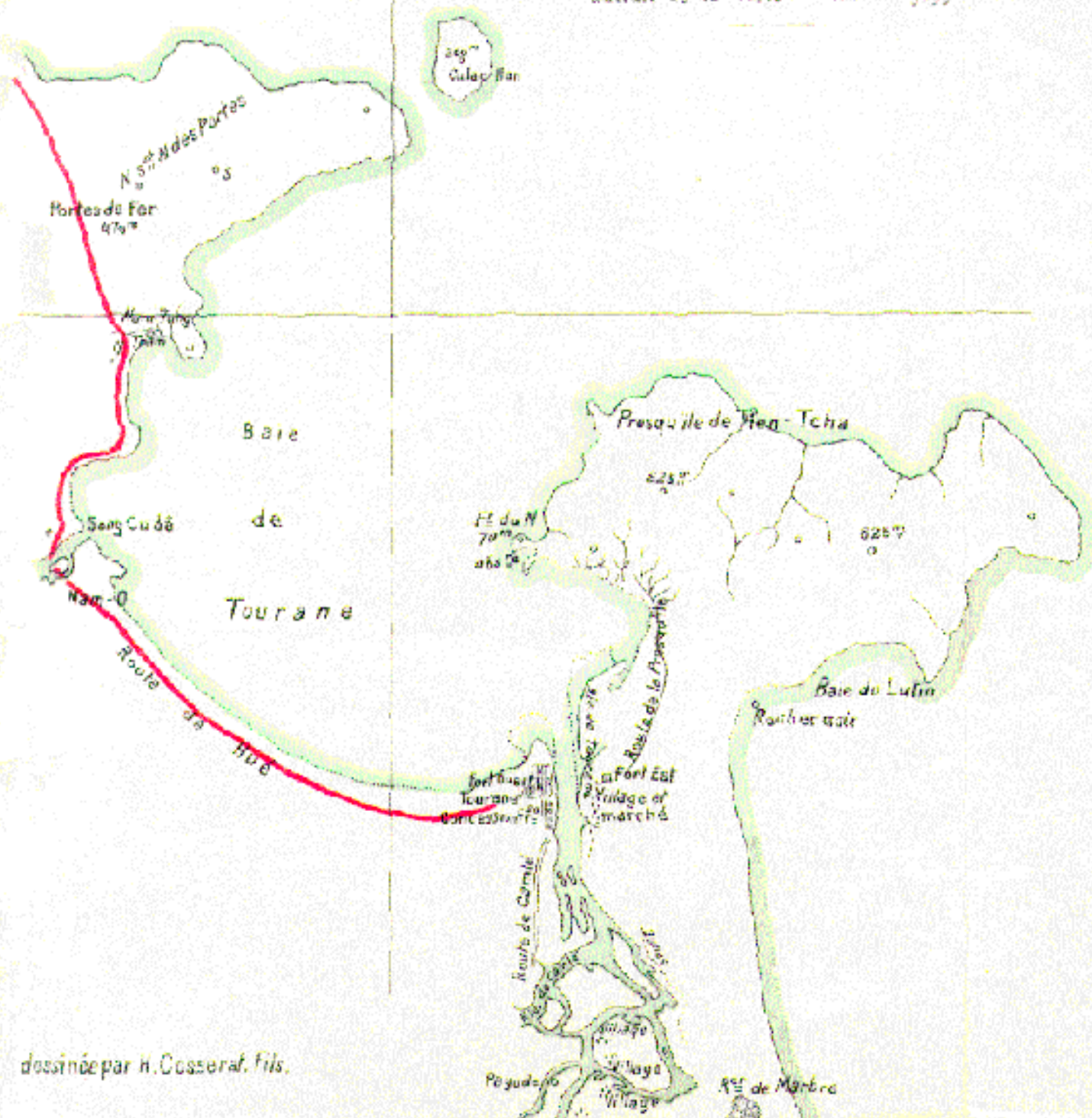
Le cinquième navire, le *Scorpion*, était commandé par Dutreuil de Rhins. B. A. V. H. n° 4, octobre-décembre 1917 : *Les Européens qui ont vu le Vieux Hué* : *Nos devanciers immédiats*, par H. Le Marchant de Trigon, page 281, et *ibid*, n°4, octobre-décembre 1919 : *Dutreuil de Rhins : Sa vie, son œuvre*, par H. Cosserat, page 465.

(3) Le Sông Cu-Đê, qui a son embouchure à Nam-ô.

Fragment de l'itinéraire de
Doutreuil de Rhina
de
Tourane à Hue

partie comprise entre Tourane et
le Col des Nuages (Portes de Fer).

Extrait de la carte marine N° 3899.



dessiné par H. Cosserat, fils.

Ouest de la baie, entoure de ses deux bras une île boisée. Là un bac nous transport sur l'autre rive, un des points les plus jolis et en même temps les plus pittoresque de la baie de Tourane, car le touriste n'à qu'à jeter les yeux autour de lui pour trouver les sites les plus beaux et les plus différents d'aspect. Les hautes montagnes jetées pêle-mêle les unes sur les autres ne laissent ici entre leur base et la mer que d'étroits vallons et la route n'est plus qu'un sentier arrosé par l'écume des lames. Nous traversons encore en bac deux autres petits cours-d'eau et recueillons les mécaniciens du *d'Estaing* et du *Biên-Hoa*, aussi peu soucieux que nous de faire en plein midi une course au clocher dans les montagnes. Enfin, à onze heures et demie, nous nous arrêtons devant une case bien petite, bien malpropre ; mais il ne fait pas un souffle d'air, et le soleil est si brûlant que nous décidons d'y faire la sieste.

« Les palanquins sont disposés sur des fourches, et des nattes en lambeaux, étendues sur des piquets, les arbitrent, Dieu sait comment, des rayons du soleil. Nous entrons dans la case, envahie par une épaisse fumée, seule protection contre les moustiques. Le propriétaire nous invite à nous étendre sur les lits, sorte de treillis de bambous, et nous offre des morceaux de bois carrés en guise de coussins.

« Mais ce qu'il nous faut avant tout, c'est du thé, non pas du thé de Chine, qui est du reste excellent et à bon marché dans le pays, mais le thé du pauvre Annamite, ce *trà-hué*, dont on avale des bols entiers tout chauds, tout bouillants. Le *trà-Hué*, plante différente du thé de Chine, mais qui en rappelle un peu le goût sans en avoir les propriétés irritants, est la meilleure boisson de la province, et je serais tenté de dire la meilleure qu'on puisse prendre, n'importe où, pour se désaltérer. Ajoutez à cette qualité qu'un énorme bol de cette décoction est très généreusement payé avec une dizaine de sapèques (environ 2 centimes).

« Après avoir fumé quelques cigarettes et absorbé plusieurs bols de thé de Hué, bravant moustiques et parasites, nous nous allongeons sur nos lits de camp jusqu'à trois heures.

« Au moment de repartir, nos deux nouveaux compagnons de route s'aperçoivent que leurs porteurs de provisions ont suivi l'avant-garde. Mais quand il y en a pour deux, il y en a pour quatre ; d'ailleurs, ne trouverons-nous pas toujours du riz ?

« Un massif de collines forme ici un petit promontoire (1) ; notre caravane, réduite à vingt-quatre personnes, s'engage lentement dans

(1) C'est l'éperon montagneux qui sépare la vallée de Lièn-Chieu de celle de Nam-Son.

l'intérieur ; elle fait un très joli effet, montant, descendant par des sentiers de chamois au milieu d'épais fourrés, et vient déboucher sur une plage de sable fin, qu'un énorme bloc de rochers barre à quelques centaines de mètres de nous. Encore une escalade à faire, et nous arrivons à quatre heures dans un hameau situé au fond de la baie (1).

« Quand on voyage par terre, on entend moins souvent désigner les villages par leur nom que par celui de leur *tram*, qui est inscrit en gros caractères chinois au-dessus de la porte. Peu importe donc le nom de cette localité insignifiante, composée d'une soixantaine de cases rangées de chaque côté de la route. Des bandes d'enfants courent annoncer notre arrivée, et soulèvent devant nous des nuages de poussière. Les jeunes filles laissent tomber le pilon dans le mortier à riz, et, interrompant le refrain dont elles s'accompagnaient, se cachent derrière les paravents pour nous regarder. A cette heure, les hommes sont encore aux champs, car nous ne voyons que des femmes, presque toutes portant des marmots à cheval sur leurs hanches. Les Annamites ne perdent pas leurs temps ! et la population s'accroîtrait rapidement, si l'on donnait plus de soins à ces pauvres petits êtres. Au milieu du hameau, nos porteurs tournent à gauche et nous déposent dans la grande salle d'un *tram*. Il était temps : M. P..., passait à travers le filet de son palanquin. Nam-tung (2), à vingt kilomètres de Tourane, est le premier *tram* principal sur la route de Hué. Le chef du *tram*, que rejoignent les notabilités de l'endroit, vient nous recevoir, et nous invite à nous reposer sur le plancher élevé de dix centimètres au-dessus du sol et recouvert de nattes. Ce brave homme passe ensuite la revue du matériel, fait la grimace en voyant le filet crevé, gronde les porteurs, et à la vue de la grande taille de M. P..., commence à comprendre et sourit, tandis que les notables, craignant pour leurs palanquins, se montrent moins satisfaits de notre arrivée.

« Nous ne partirons pas les uns sans les autres, dis-je au chef du *tram*, et nous voulons partir dans une demi-heure ; ainsi dépêchez-vous

« Le chef de *tram*, ayant en fin réglé nos porteurs et donné un à-compte à leurs remplaçants (un porteur gagne environ 300 sapèques, ou 50 centimes, pour une course comme celle que nous venions de faire), nous repartîmes à quatre heures,

(1) Village et *tram* de Nam-Son.

(2) Nam-Son actuel La route mandarine actuelle a abandonné ce tracé et passe à une centaine de mètres plus haut, par une pente carrossable qui part directement du pied de la montagne, sur le versant de Lien -Chiêu.

« Les deux pics de Tourane se dressent devant nous, mais leurs premières assises sont tellement élevées et à pic, que nous ne pouvons bien distinguer leurs sommets. Je laisse mon palanquin, ce serait dommage de faire ainsi cette ascension. Pendant environ un kilomètre et demi, la route, ou plutôt le sentier, serpente sur le flanc du pic Sud, et la pente n'est pas encore trop pénible ; mais bientôt le sentier disparaît sous les ronces, les hautes herbes me fouettent le visage, et les cailloux roulent sous mes pieds ; puis, plus de trace de sentier : je me dirige comme je peux entre le ravin qu'on devine à droite et des escarpements inabordables à gauche ; je rampe en m'accrochant aux branches d'arbres, aux anfractuosités des roches que les racines vivaces et puissantes ont soulevées et lancées de tous côtés ; je cherche un passage autour d'énormes blocs que la force humaine serait impuissante à ébranler, me demandant quelle révolution a entraîné ces débris gigantesques, semblables à des châteaux en ruine prêts à rouler jusqu'au fond de l'abîme, et j'arrive, après une heure de cet exercice, devant une misérable hutte. Tandis qu'à quelques pas au-dessus de moi les nuages cachent les sommets sur lesquels gronde la foudre, et qu'à mes pieds de légères couches de vapeur s'élèvent du fond des ravins et se répandent sur leurs flancs, là-bas, à l'horizon, empourpré des rayons du soleil couchant, les *Culao-Kiam* (1) détachent leurs noires silhouettes sur le fond bleuâtre de l'Océan ; les rochers de marbre se montrent gros comme des cases sur leur isthme de sable, et l'immense baie de Tourane, enveloppée d'une gaze dorée, n'est plus qu'un petit lac aux eaux vertes, sur lesquelles se distinguent à peine nos navires.

« Pendant que j'admire une dernière fois ce magnifique panorama, mes trois compagnons, qui n'ont plus des jambes de trente ans, arrivent harassés et maudissant leur sort, inutile de dire que M. P... avait depuis longtemps défoncé son second palanquin.

« Heureusement, un peu de repos et quelques bols de *trà-huê*, car il n'y a si misérable case ou l'on n'en puisse trouver, dissipèrent ce découragement, et nous reprîmes notre ascension.

« Le flanc du pic Nord est maintenant plus près de nous ; nous retrouvons un soupçon de sentier ; encore quelques efforts, et à six

(1) Champello ou *Culao Cham*, île montagneuse élevée dont le point Sud se trouve par 15° 55 N. Elle a quatre milles de longueur du N.-N.-O. au S.-S.-E et 1 mille 3/4 de largeur à son extrémité N.-O. d'où elle va en s'amincissant jusqu'à son extrémité S.-E. qui se termine en pointe (Macartney, *Voyage dans l'intérieur de la Chine*, traduction Castéra tome I, p. 484 — Dartige du Fournet, op cit., p. 413.) Extrait de *la Mission de la Cybèle en Extrême-Orient (1817-1818)*, par Pierre de Joinville, page 168 Note (2)

heures et demie nous atteignons le *col fortifié* (1), baptisé « la porte des Nuages ».

« Les deux pics se perdent dans les nuages à quatre ou cinq cents metres au-dessus de nous, et leurs gradins viennent ici se rejoindre. Le passage, large d'environ cinquante mètres, est barré par un mur en pierres de taille percé de quatre embrasures. Au milieu est une porte monumental dont les deux battants, recouverts de plaques de fer, s'ouvrent pour nous laisser défilier, et se referment aussitôt. La *porte des Nuages* n'est qu'un trait d'union entre les deux pics ; derrière elle, le sol se dérobe de nouveau : l'œil ne rencontre que le vide, qu'un précipice dont la muraille est couverte de bois qui en dissimulent la pente effrayante. Ce col, ou plutôt ce pont, élevé de quatre cent soixantedix mètres au-dessus de la mer (2), seule communication connue jusqu'à présent entre les deux provinces de Kouang-name et de Hué, est gardé par une cinquantaine de soldats, dont une dizaine au plus habitent les trois ou quatre cases voisines. Elles feraient bien notre affaire, car la nuit commence à couvrir d'épaisses ténèbres ce domaine des bêtes fauves ; mais le petit mandarin militaire, chef de poste, vient nous dire que nous trouverons tout près d'ici un meilleur gîte. Mes compagnons me suivent en maugréant ; je ne suis moi-même guère plus satisfait, car je doute que nous trouvions rien de mieux. Le sentier monte encore un peu à présent, sur le versant du pic Nord ; passable jusqu'à son point culminant, il devient horriblement mauvais à la descente. Les torches jettent des reflets magiques sur cette nature désordonnée, et des ombres bizarres courent derrière les nuages de fumée rougeâtre. Tantôt les torches flamboyantes nous éblouissent, tantôt elles disparaissent derrière les coudes du sentier, et la forêt grandit de toute l'horreur des ténèbres. Les roches, les cailloux roulent sous les pieds, et les porteurs eux-mêmes se serrent prudemment à droite contre le flanc à pic de la montagne, prêt à se retenir aux lianes et aux branchages. Enfin, à sept heures, nous arrivons à une sorte de refuge : le

(1) Le Capitaine Rey signale (voir *supra*, page 31) qu'il existait à son passage, en haut du Col des Nuages, en novembre 1819, un simple corps de garde. Crawford (voir *supra*, page 44, en 1822, ne le signale pas, très probablement à cause de l'aspect peu important qu'il devait avoir.

Ce ne fut qu'en la 7^e année de Minh-Mạng (1826) que fut construite l'importante fortification que l'on voit encore actuellement barrer complètement le Col des Nuages dans toute sa largeur; une coupure, de la largeur de la route mandarine même, a été faite dans la partie Ouest du rempart, pour permettre le passage de la route. Aucun garnison n'occupe actuellement ce fortin, aujourd'hui complètement abandonnée.

(2) Voir *supra*, page 44, note (4).

sentier s'élargit un peu, et de chaque côté une demi-douzaine de cases se présentent à notre vue. Nous entrons dans la plus grande, et obtenons à grand'peine que les gens de l'endroit restent sur le seuil. Le propriétaire nous aide avec sa famille à préparer le dîner, dévoré en deux temps et trois mouvements ; nous ramassons nos couverts, les assistants pillent les restes, se disputent les bouteilles et les boîtes de conserves vides, et font rapidement natte nette. Chacun voudrait alors goûter notre tabac, faveur bien due à notre hôte et à sa smala, qui n'apprennent pas sans une certaine frayeur que, charmés de leur hospitalité, nous allons coucher chez eux. Enfin on place les paravents sur le devant de la case, faible barricade contre les tigres, et nous nous étendons les uns sur le plancher, les autres dans les palanquins suspendus aux tiges de bambou qui soutiennent la toiture de ce hangar.

« Le lendemain, à cinq heures, le chant du coq nous réveille, et pendant que l'eau bouillait pour le café, j'allai jeter un coup d'œil sur le pays : tout cela est admirable, et s'il fallait rappeler mes impressions, je n'en finirais pas. A un autre point de vue, je fus moins satisfait. Il était impossible, même en perdant du temps en route, de mettre à exécution mes projets ; il faudrait six mois de travail pour faire un levé convenable de cet énorme massif qui sépare la baie de Tourane de la lagune de Fou-ya (1) ; c'est à peine si l'on peut en deux jours relever cet itinéraire avec quelque approximation.

« De notre halte de nuit, le sentier se dirige dans la direction de la mer, suivant une pente qui paraît encore plus forte le jour que la nuit. Parfois on rencontre les traces de gradins qui ont presque disparu sous les pieds du voyageur ou ont été rongés par les eaux. Aux deux tiers de la descente, nous abandonnons le versant du pic principal pour suivre entre de profonds ravins les arêtes des montagnes inférieures ; de toutes parts la vue se heurte à de gigantesques escarpements tapissés de bois ; la lumière y promène ses larges clartés et ses ombres noires coupées çà et là et de haut en bas par les rubans blancs des cascades. Que ces pays de montagnes sont beaux ! Chaque accident de terrain découvre un nouveau tableau à admirer ; mais ce n'est qu'au sommet, d'où la vue s'étend sur l'immense horizon, ou perdu dans le fond des gorges, que le voyageur s'extasie.

« C'est un paysage taillé avec la hache des géants, un de ces admirables tableaux qui nous frappent si vivement que dans notre enthousiasme nous nous écrions : Il n'y a rien de plus beau ! oubliant que la nature a répandu partout à profusion dans le monde entier les merveilleuses créations de son génie.

(1) C'est-à-dire de la légune de Lang-Cô.

« A sept heures, nous avons roulé presque au bas de la gorge. Nous traversons un torrent sur des branches d'arbres qui se retournent sous les pieds, et nous arrivons à une halte, car je ne peux appeler autrement des hameaux d'une dizaine de cases. Les fourches plantées devant elles invitent à y déposer les palanquins ; les bols de riz, de poisson et d'herbages baignant dans des sauces multicolores, les tasses de confitures et d'autres ingrédients disposés sur les tables ne nous tentent pas ; mais boire de cet excellent *trà-hué* est un prétexte pour nous reposer un moment. Le sentier devient ensuite meilleur, et s'enfonce sous un épais feuillage. A huit heures, nous sommes à l'extrémité de la gorge, près d'une petite case agréablement ombragée par des beaux arbres ; un ruisseau nous barre le chemin ; pas de pont, et nos porteurs ont de l'eau jusqu'aux hanches. Je ne résiste pas au plaisir du bain, sous les yeux indiscrets des nymphes de l'endroit. L'eau est délicieuse, glaciale, mais une marche rapide ramènera bien vite la transpiration.

« Nous en avons donc fini avec cette périlleuse descente, car le sentier se relève légèrement. Quel plaisir s'il devait se continuer longtemps encore sous ces massifs de verdure ! Voici quelques petits mandarins paresseusement couchés dans leurs palanquins, et des marchands chinois qui les imitent. Leurs domestiques annamites portent en chantant leurs colis suspendus aux extrémités d'un bambou placé sur les épaules. Tous ces gens-là ont dû demander un permis pour franchir la *Porte des Nuages*, et l'ont payé une piastre par personne,

« Tout à coup, à un détour du sentier, nous découvrons la mer, dont les lames viennent à sept ou huit cents pieds au-dessous de nous ébranler la base des falaises. Le sentier, à peine suffisant pour deux hommes de front, suit maintenant, tantôt montant, tantôt descendant, les flancs à pic, boisés, impénétrables des falaises. Un seul faux pas, la moindre roche se détachant à notre gauche, et nous roulerions dans le gouffre béant, à une profondeur variable de six à neuf cents pieds.

« Ici ma pensée se reporte à une quinzaine d'années en arrière, alors que l'amiral Bonard, le colonel espagnol Palanca et leurs suites se rendirent à Hué pour la ratification du premier traité conclu avec l'Annam. Si nos plénipotentiaires se crurent jamais à la merci des Annamites, ce dut être assurément quand leurs porteurs, comme des chats courant sur le bord des gouttières, leur firent franchir au pas de course cette effrayante corniche (1).

(1) Voir *supra*, page 47.

« A huit heures et demie, du sommet d'un dernier col, nous découvrons à nos pieds la lagune de Fou-ya (1), séparée de la mer par une longue et étroite plage de sable, et encadrée à gauche par une chaîne de montagnes que va rejoindre devant nous le cap Choumay (2). Nous descendons lentement par une suite de gradins à moitié éboulés le dernier revers du massif de Tourane, et nous trouvons un bac au bord de la lagune peu profonde sans doute, car on n'y voit que de tout petits bateaux de pêche.

« Pendant qu'on nous transporte de l'autre côté de son embouchure, la masse imposante des montagnes captive encore nos regards. Un jour viendra sans doute où le voyageur la franchira commodément et en quelques minutes (en profitant des gorges, il n'y aurait peut-être pas cinq kilomètres de tunnel à faire) ; mais que de jouissances le chemin de fer ne lui fera-t-il pas perdre (3) !

« Nous voici à la limite du Kouang-Nam et de la province de Hué. La plage et les eaux aussi calmes qu'éblouissantes de la lagune se confondent sous les feux du soleil ; aussi, à peine débarqués, courons-nous vite vers un rideau de bois sous lequel se cache *Lang-kêu* (4), village d'environ cinq à six cents habitants. Quand je passe devant la case commune, les notables sont rassemblés, et, autant pour satisfaire ma propre curiosité que la leur, je m'avance au milieu d'eux. Chacun vient me serrer la main, toucher mes vêtements et me parler. Je ne distingue qu'un bruit confus de voix, et j'ai toutes les peines du monde à profiter de l'occasion pour prier le chef du village de nous faire donner de bons porteurs et un meilleur filet pour M. P... car ici est le deuxième relais (*tram* principal) où nous arrivons à neuf heures. Nous repartîmes une demi-heure après, et traversâmes tout le temps en palanquin cette triste langue de sable où croissent ça et là quelques maigres broussailles. Pas un ruisseau ne les arrose, pas une bête fauve ne vient troubler cette solitude où elle mourrait de soif. Nos pauvres porteurs enfoncent dans le sable brûlant ; c'est en vain qu'ils agitent d'une main leur éventail, la sueur ruisselle sur

(1) C'est-à-dire la lagune de Lang-Cô.

(2) Le cap Choumay Est. La vraie orthographe de cette appellation régionale est Châu-Môri, « le nouveau district ». Ce nom nous reporte aux premiers temps de l'occupation du pays par les Annamites.

(3) Ce que présentait, en 1876, Dutreuil de Rhins, est arrivé, et depuis 1906 une voie ferrée en traversant sous neuf tunnels d'une longueur totale de 3 kilomètres 275 m : une partie des montagnes que la vieille route mandarine escaladait, relie Tourane à Hué.

(4) Ou plutôt Lang-Cô.

leur peau de bronze, et sur leurs lèvres sèches viennent expirer les dernières notes du chant dont ils accompagnent leur marche cadencée. Bientôt même on n'entend plus que le bruit de leurs pas et de leur respiration haletante, et cela dure une heure et demie ! Enfin nous retrouvons de l'ombre au pied des collines, à l'extrémité de la lagune dont nous suivons les contours, et nos porteurs s'arrêtent épuisés, à onze heures et demie, à la halte de Fou-Ya, simple halte, en effet, dans le sens que j'ai donné à ce mot.

« C'est un charmant petit endroit resserré entre le fond de la lagune et le col de Fou-ya (1), un joli paysage à dessiner quand on ne meurt pas de faim, de soif et de fatigue.

« A deux heures, nous nous remettons en route, nous demandant, à la vue de ce nouveau col, quelle surprise nous attend à son sommet, et si nous verrons enfin la plaine de Hué. De gradin en gradin nous nous élevons à une centaine de mètres, et nos regards plongent sur une charmante vallée d'environ treize kilomètres de longueur (2). Qu'on se figure là-bas, dans le Sud, le géant de la montagne arrondissant devant lui ses deux bras sans les faire rejoindre, et l'on aura une idée de cette plaine, dont la ceinture de montagnes pittoresques se dénoue vers le Nord pour laisser un passage à l'Océan : c'est la baie de Choumay, dont les flots bleus s'avancent sur une plage de sable couverte de bois et de broussailles. Agréable surprise ! Nous trouvons aux pieds du col, et pour la première fois, une véritable route, route large, bien entretenue, et ombragée par de beaux arbres.

« Au milieu de la vallée, au pied d'une colline boisée, nous nous arrêtons dans un grand village, au *tram* de Teoua-léou (3). Ici, quelques difficultés s'élèvent au sujet des palanquins et des porteurs, dont le chef de *tram* ne peut trouver le nombre suffisant. Je crois plutôt à de la mauvaise volonté de sa part, et je suis persuadé que s'il savait combien nous sommes peu pressés, il trouverait immédiatement autant de porteurs qu'il voudrait dans la foule qui nous entoure. J'insiste pour la forme ; le malin se démène, crie très haut, bouscule les uns et les autres pour sauver les apparences, et se figure nous avoir joué un bon tour en complétant nos porteurs par de petits employés dont le costume trahit un tout autre métier, et qui nous lâcheront au premier moment favorable.

« En quittant Teoua-léou tram, nous traversons deux tours d'eau

(1) S'orthographe Phú-Giá.

(2) Vallée de Thùa-Luu

(3) Se trouve à peu près exactement à mi-chemin entre Hué et Tourane. Par cette orthographe, Dutreuil de Rhins rend le nom de Thùa-Luu

assez larges sur des ponts de bois. Ces ponts sont formés de planches jetées, sans être assujetties pour la plupart, sur des traverses reliant les pilotis, et il est prudent de bien faire attention où l'on pose les pieds. Nous courons ensuite au milieu de terrains incultes pendant près d'une lieue, avant de traverser un autre village à partir duquel nous retrouvons des bois de bambous et d'aréiques et des champs cultivés.

« La moitié au moins de cette plaine d'un si gracieux coup d'œil me paraît inculte. Enfin, après avoir franchi une autre rivière et plusieurs petits ruisseaux, nous arrivons au col de Choumay (1), à peu près semblable par la structure et le relief au col de Fou-ya.

« De ce sommet, la vue embrasse une lagune très étendue et se perd à l'Ouest sur des rizières sans fin. Le col de Choumay est à moitié chemin entre Tourane et Hué (2), dont la plaine proprement dite est encore fort éloignée. La descente est assez pénible, car de ce côté, s'il y a eu des gradins, il n'en reste guère de traces. Il faut environ une demi-heure pour franchir sans trop se presser chacun de ces deux cols.

« Quand j'arrivai au bas de celui-ci, un courrier du roi s'avance à franc étrier. Il vint mettre pied à terre près de moi, et j'eus le plaisir d'assister à cette difficile escalade, dont il se tira avec honneur. Ces courriers n'ont pas de costume particulier, et j'en ai rarement vu qui fussent armés d'un fusil. Ils portent en bandoulière le tube de bambou qui renferme les dépêches, et semblent liés à leurs petits chevaux, dont l'allure ordinaire est un trot très précipité. Le bruit des grelots attachés au cou de leur monture annonce de loin leur arrivée. La route, surtout dans les villages, est aussitôt dégagée de tout ce qui pourrait retarder le messenger royal ; les bateliers tiennent le bac tout prêt au passage des rivières, et devant le *tram* un courrier tout frais attend le tube pour repartir avec la même vitesse.

« Après le col de Choumay, la route, fort jolie, laisse à droite un gracieux petit vallon arrosé par un ruisseau, et suit, à peu de distance de la lagune, les contours des collines qui forment le massif Sud du col. Nous traversons ensuite un hameau et une petite rivière, puis une autre, assez large (50 mètres), qui vient se jeter à l'angle Sud-Est de la lagune. Là nous entrons dans la vallée de Cao-Hai, qui s'enfonce comme un coin entre les premières collines, dominées vers le Sud par de hautes montagnes boisées, presque toujours couvertes de nuages. Un petit contre-fort, qui s'avance dans la lagune à quatre

(1) Connu aujourd'hui sous le nom de col de Cao-Hai.

(2) C'est le village de Thua-Luu actuel qui se trouve à mi-chemin entre Hué et Tourane, comme je l'ai déjà signalé plus haut.

kilomètres devant nous, la ferme du côté de l'Ouest, de sorte que cette vallée est comprise entre deux cols ; celui de Choumay et celui de Cao-Hai (1). Le village de ce nom, où nous arrivons à six heures du soir, s'étend de chaque côté de la route et sur les bords d'une rivière qui coupe la vallée à peu près en son milieu. J'estime qu'il faut seize heures à un piéton pour aller de Tourane à ce village, dont la population peut s'élever à 3.000 habitants et se livre principalement à l'agriculture et à la pêche. Nous entrions dans le *tram*, qui porte le nom de *Thoua-boa*, quand un Annamite vint me prévenir qu'un Français venant de Hué me priait d'aller le voir. Je quittai donc mes compagnons de voyage, qui allaient repartir soir même, et, suivant mon guide, j'arrivai dans une belle case, où je trouvai M. D... (2), secrétaire de la légation. »

Dutreuil de Rhins passe la nuit à Cao-Hai et repart le lendemain matin pour Hué avec M. D... Nous lui laissons de nouveau la parole : « Nous nous embarquâmes dans le sampan de M. D. . . et primes par eau le chemin de Hué.

« En sortant de la rivière de Cao-Hai, encombrée de bancs à son embouchure, nous traversâmes les lagunes (3), qui communiquent avec l'Océan par un assez long goulet (4), dont les débouchis sous le cap Ouest de Choumay et près du village de Teuaian sont défendus par de mauvais fortins. Ce passage, que je connus plus tard, n'est praticable que pour les petites jonques, qui profitent souvent de cette remarquable voie de communication pour se rendre de Choumay à Hué.

« Jetons un regard autour de nous.

« A l'Est, les collines baignent leur pied dans la lagune, et au Sud les chaînes de montagnes couvertes de forêts se superposent majestueusement ; car ces sommets, qui ne dépassent pas quinze cents mètres, paraissent bien plus élevées par le fait de leur proximité. Vers l'Ouest, au contraire, la vue s'étend sur la grande plaine de Troui,

(1) Ces cols sont connus aujourd'hui sous les noms respectifs de col de Cao-Hai pour l'ancien col de Choumay, et de col de Đă-Bạc pour l'ancien col de Cao-Hai

(2) M. Dauphy, Commis-Rédacteur de Cochinchine, Secrétaire de la Légation à Hué ; né à Quatre-Champs, canton de Vouziers (Ardenne), le 21 mai 1842 ; débarque à Hué avec M. Rheinart Mort du choléra le 13 octobre 1875 ; est enterré à Kim-Long, village situé au Sud-Ouest de la Citadelle de Hué, et siège de la Mission à cette époque. B. A. V. H., n° 47 1917 : *Les Européens qui ont vu le Vieux Hué : nos devanciers immédiats*, par H. Le Marchant de Trigon, page 281.

(3) Les lagunes de Truôi et de Cao-Hai.

(4) Passe de Tr-Hiến.

limitée par une chaîne de collines, légères ondulations que dépassent seules dans le lointain les principales montagnes : *Hen-dun*, *Đa-han* et *Buong-tam*, qui se trouvent dans le Sud de la Capitale.

« Nous arrivons à l'embouchure de la rivière de Fou-Came sans nous en apercevoir. A quelque distance, comment distinguer en effet le point où ce rideau de verdure, sur lequel se détachent de loin en loin les toits de quelques cases, s'entrouvre pour laisser un passage d'une dizaine de mètres de largeur ? Bientôt même cette espèce de canal se resserre de moitié. Six mois plus tard nos bons amis les Annamites, trouvant encore trop large le fond de cet entonnoir, le réduisaient à deux ou trois mètres, de sorte que la rivière, navigable pour des chaloupes à vapeur et si commode pour se rendre à Hué, n'est plus ouverte ici qu'aux sampans (1).

« A quelques pas de là s'élève sous de frais et gracieux ombrages, une belle habitation, rendez-vous de chasse,

« De l'autre côté de l'étranglement dont je viens de parler, la rivière de Fou-Came atteint tout de suite cinquante mètres largeur et bientôt cent, cent cinquante et deux cents au point où elle rencontre les marais de Toup-bi. En continuant à remonter son cours, nous arrivons devant une grande branche qu'elle dirige au Nord, sans doute vers la lagune ; ici la rivière dessine un V, à la partie Sud duquel nous voyons un grand village. A notre gauche, les collines de la vallée de Troui, dirigées d'abord du Sud au Nord, inclinent vers l'ouest, et, limitant au sud la plaine de Hué, dont nous connaissons l'aspect, vont rejoindre Dia-bigne (2) qui nous apparaît comme un triangle d'un vert sombre sur la verdure plus claire des rivières et des bois.

La rivière, assez étroite maintenant (quarante et trente mètres), court à peu près de l'Ouest à l'Est, presque en ligne droite, semblable à un long canal dont les bords sont de plus en plus boisés et peuplés à mesure qu'on approche de Hué. Il était trois heures et demie quand notre sampan vint s'arrêter au point de bois d'Ane-Keou (3) ; à la

(1) Dutreuil de Rhins doit faire allusion ici aux barrages que les Annamites ont continué de construire sur certains de leurs cours d'eau, soit pour faire actionner leurs norias, soit pour empêcher l'eau salée, à marée haute, de remonter trop loin en amont. Voir *supra*, page 37, note (3).

(2) B A V. H., janvier-mars 1914. *Le Vieux Hué d'après Đức Chaigneau. Le Nam-Giao*, par H. de Pirey, page 71. C'est du *Ngư-Binh*, ou Ecran du Roi, qu'il s'agit ici.

(3) S'écrit *An-Cru*. Ce pont en bois a été remplacé depuis quelques années déjà par un solide pont en ciment armé, construit à l'époque de l'installation du service des Eaux à Hue, c'est-à-dire en 1910.

vérité nous ne nous étions pas pressés, car on peut facilement faire ce trajet en dix heures. Ane-Keuou, à deux kilomètres de Hué, est un joli village, avec un grand marché, dont les baraques se pressent devant le pont et de chaque côté de la route de Hué, que nous retrouvons ici. Nous traversons la foule si animée des marchandes et des acheteurs, et, suivant au milieu des rizières une mauvaise chaussée de cailloux et de briques qui s'enfonce ensuite sous un rideau de bois bordé de cases, nous arrivons à quatre heures à la légation française... »

Cette relation ne serait pas complète, si je n'y ajoutais le récit du voyage que fit un peu plus tard Dutreuil de Rhins, avec un de ses collègues, de Cao-Hai à Hué par voie de terre, récit qui donnera une idée de l'état de cette partie de la route mandarine. L'état d'abandon dans lequel elle se trouvait s'explique, et s'excuse d'ailleurs aussi facilement, car à moins de circonstances tout à fait spéciales, les voyageurs faisaient toujours ce trajet, comme je l'ai déjà dit, par voie d'eau.

Dutreuil de Rhins avait quitté cette fois Hué pour excursionner dans le massif montagneux de Cao-Hai, et il se proposait d'explorer ensuite les montagnes de Truôi, lorsque, par suite de circonstances qu'il va nous décrire, il se trouva dans l'obligation de revenir par voie de terre à Hué sans pouvoir donner suite à ses projets. Je reproduis de nouveau ci-dessous le récit du Dutreuil de Rhins (1).

« Nous avons déjà parlé de Cao-hai ; envoyons donc notre sampan nous attendre à Troui et quittons cette petite et pittoresque vallée par le col de Cao-hai (2). Ce col, qui traverse la dernière ramification de la splendide chaîne des Aai-vane vers les lagunes est bien moins élevé que le précédent ; sa pente est aussi plus douce, son aspect moins sauvage. Nous laissons à notre gauche le petit autel élevé au génie du col, et redescendant sur la lagune de Troui, nous en suivons les gracieux contours au pied même des collines, dont quelques énormes blocs se sont détachés et barrent parfois la route, ombragée ça et là par de beaux bouquets de bois. Là, il faut nous déchausser pour traverser un petit ruisseau ; ici, quelques îlots verdoyants émergent du lac à environ cinq cents mètres du rivage, puis les collines s'en écartent, la plaine s'étend à notre gauche. Encore une heure de

(1) Dutreuil de Rhins : *Le Royaume d'Annam et les Annamites*, pp. 281 et suivantes.

(2) Ce que Dutreuil de Rhins appelle col de Cao-Hai, est connu actuellement sous le nom du col de **Đá-Bạc**. Le col de Cao-Hai actuel est celui que Dutreuil de Rhins appelait col de Choumay, et qu'il a porté sous ce nom sur sa carte, N°6.

marche, et nous arrivons au pied d'un monticule qui limite au Sud la plaine de Troui. Tandis que le rivage du lac s'éloigne en se recourbant vers le Nord, nous avançons sur une belle route, au milieu des rizières et des champs cultivés. C'est un tableau moins pittoresque, Mais plus animé par la présence de l'homme.

« Hommes, femmes, enfants sont en ce moment occupés à repiquer le riz, et nous suivons avec plaisir des travaux qui intéressent particulièrement mon cher compagnons de voyage (1)

« Tout en causant riz, maïs, patates, légumes, etc., nous arrivons à la lisière d'un bois. Qui dit bois dit habitations, hameau, village. Celui-ci et le bourg de Troui, le plus peuplé, avec Cao-Hai, de tous ceux qu'on rencontre entre Tourane et Hué, dont trente kilomètres nous séparent.

« Nous passâmes une journée à connaître les environs et le tours de la rivière (2) jusqu'à son embouchure que les Annamites ont obstruée, comme ils ont fait pour celle de Fou-Came (3).

« Nous étions décidés à remonter le lendemain la rivière jusqu'à sa source, en employant notre sampan, qui depuis notre exploration des lagunes ne nous servait que de dépôt de provisions ; nous songions à faire l'ascension de la montagne de Troui, et nous discussions déjà sur le choix de la pente la plus douce (à l'Est ou l'ouest), lorsque notre boy nous donna une nouvelle qui nous força à abandonner un si beau projet : « Nos bateliers voulaient absolument retourner à Hué; » il fallait donc en prendre d'autres, et nos fonds étaient épuisés ! » Emprunter n'était pas possible, et malgré nos regrets, le lendemain, à la pointe du jour, notre sampan descendant la rivière, tandis qu'avec nos dernières sapèques, nous nous acheminions d'assez mauvaise humeur vers la capitale. Il était temps, du reste, car notre bourse n'était pas seule en mauvais état. Dès le départ, nous nous aperçûmes qu'à force de courir de côté et d'autre, nous commençons à être excessivement fatigués, et que nos chaussures étaient en lambeaux. Nous fîmes cependant avec plaisir le premier tiers de la route, il travers une plaine en partie boisée, en partie cultivée, et coupée de cinq rivières, dont nous traversâmes en bac les deux dernières. A notre gauche, la limite des cultures était assez rapprochée de la route, et je

(1) M. Dufourcq, qui commandant le *D'Estaing*. Voir B. A. V. H., n° 4, octobre-décembre 1919 : *Dutreuil de Rhins : Sa vie, son œuvre* par H. Cosserat page 465.

(2) Rivière connue sous le nom de rivière de *Truôi*, et qui a son embouchure dans la lagune du même nom.

(3) Voir *supra*, page 37, note 3.

terrain, s'élevant en pente douce, n'était plus ensuite couvert que de broussailles. Les villages groupés sur les bords des rivières étaient peu considérables, et nous ne remarquâmes qu'un *tram* secondaire à huit kilomètres de Troui (1) ; c'est peut-être ici que vient aboutir le sentier qui relie la branche orientale de la rivière de Hué à la route de Tourane.

« Le second tiers de la route ne répond malheureusement pas au premier. Une immense plaine de sable se déroule uniformément devant nous, et la route, route en ligne droite, n'y est indiquée que par la trace des pas des indigènes. Nous avançons avec lenteur, enfonçant péniblement dans le sable fin, brûlant, dont l'éclat nous éblouit. Nos jambes se roidissent, nos pieds enflent, et nos chaussures vont nous dire adieu. Mon mouchoir a déjà servi à retenir sous mes pieds une de mes semelles, et mon compagnon compatissant veut bien me prêter la corde à laquelle est attaché son revolver pour retenir l'autre. Au dix-septième kilomètre, nous trouvâmes une petite oasis : deux cases bien pauvres, mais bien malpropres, et pleines de paysans. Ce que nous mangeâmes là dedans, je ne l'ai jamais su, et certainement je n'aurais pas l'opinion passable que j'ai de la cuisine annamite, si je ne l'avais goûtée qu'ici, ou dans quelques autres haltes du même genre. Nous avalâmes deux bols d'une matière gélatineuse et sans goût en buvant force *trà-hué*, et fîmes une heure de sieste troublée de temps à autre par l'arrivée à grand fracas de quelques petits mandarins à qui la valetaille faisait faire place à coups de rotin. Nous continuâmes ensuite notre chemin, sans que la vue d'un pays que nous reconnaissons nous donnât beaucoup de consolation. Entre la route et les collines, dont nous nous rapprochions toujours, le sol était jonché de tombes, derniers vestiges peut-être d'une ville inconnue. Enfin nous arrivâmes au pied même des collines, qui s'inclinent brusquement à l'Ouest pour aller rejoindre Dia-bigne (2) ; nous étions dans la plaine de Hué ; nous retrouvions une bonne route, des rizières, des bois, des villages, mais il nous restait encore dix kilomètres à faire pour aller à notre magasin, et jamais si petit trajet ne nous coûta plus d'efforts... »

Dutreuil de Rhins complète son récit par une note dans laquelle il dit que de Tourane à Hué il y a quatre-vingt dix-sept kilomètres par la route royale ; qu'un piéton mettrait environ seize heures pour aller de Tourane à Cao-Hai (un peu plus de trois kilomètres à l'heure), et qu'il en faut onze pour aller de Cao-Hai à Hué, à raison de quatre kilomètres à l'heure, soit vingt-sept heures pour le trajet complet.

(1) Probablement le *tram* actuel de Nòng.

(2) L'Ecran du Roi

10° 15° 20° 25° 30° 35° 40° 45° 50° 55°

CARTE ITINÉRAIRE DE HUÉ A TOURANE

par Camille PARIS

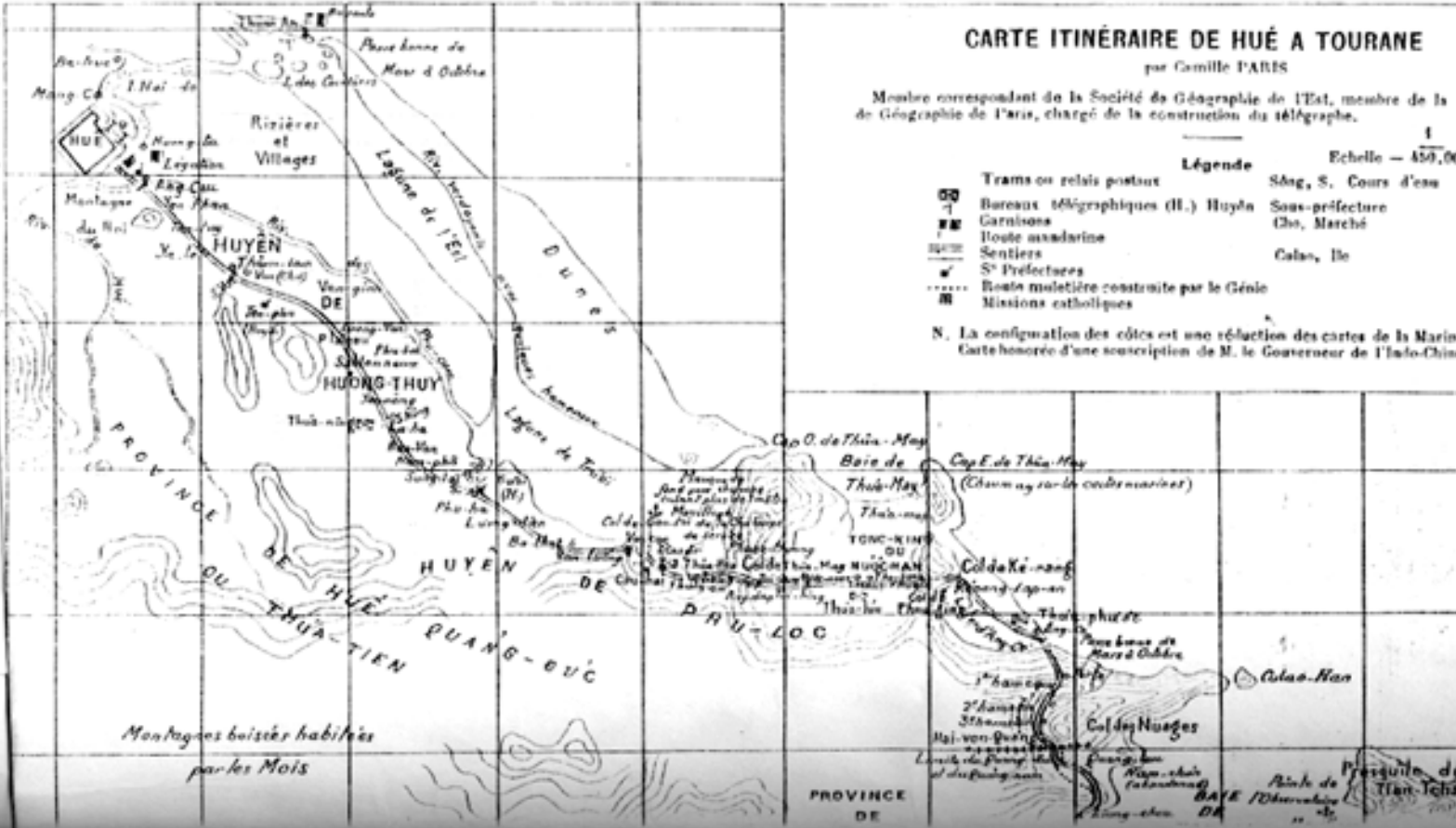
Membre correspondant de la Société de Géographie de l'Est, membre de la Société de Géographie de Paris, chargé de la construction du télégraphe.

Echelle — 1:450,000

Légende

- | | | | |
|---|---|---|----------------------|
|  | Trams ou relais postaux |  | Sông, S. Cours d'eau |
|  | Bureaux télégraphiques (H.) Huân |  | Sous-préfecture |
|  | Garnisons |  | Chợ, Marché |
|  | Route maritime |  | Calan, Ba |
|  | Sentiers | | |
|  | S ^o Préfectures | | |
|  | Route muletière construite par le Génie | | |
|  | Missions catholiques | | |

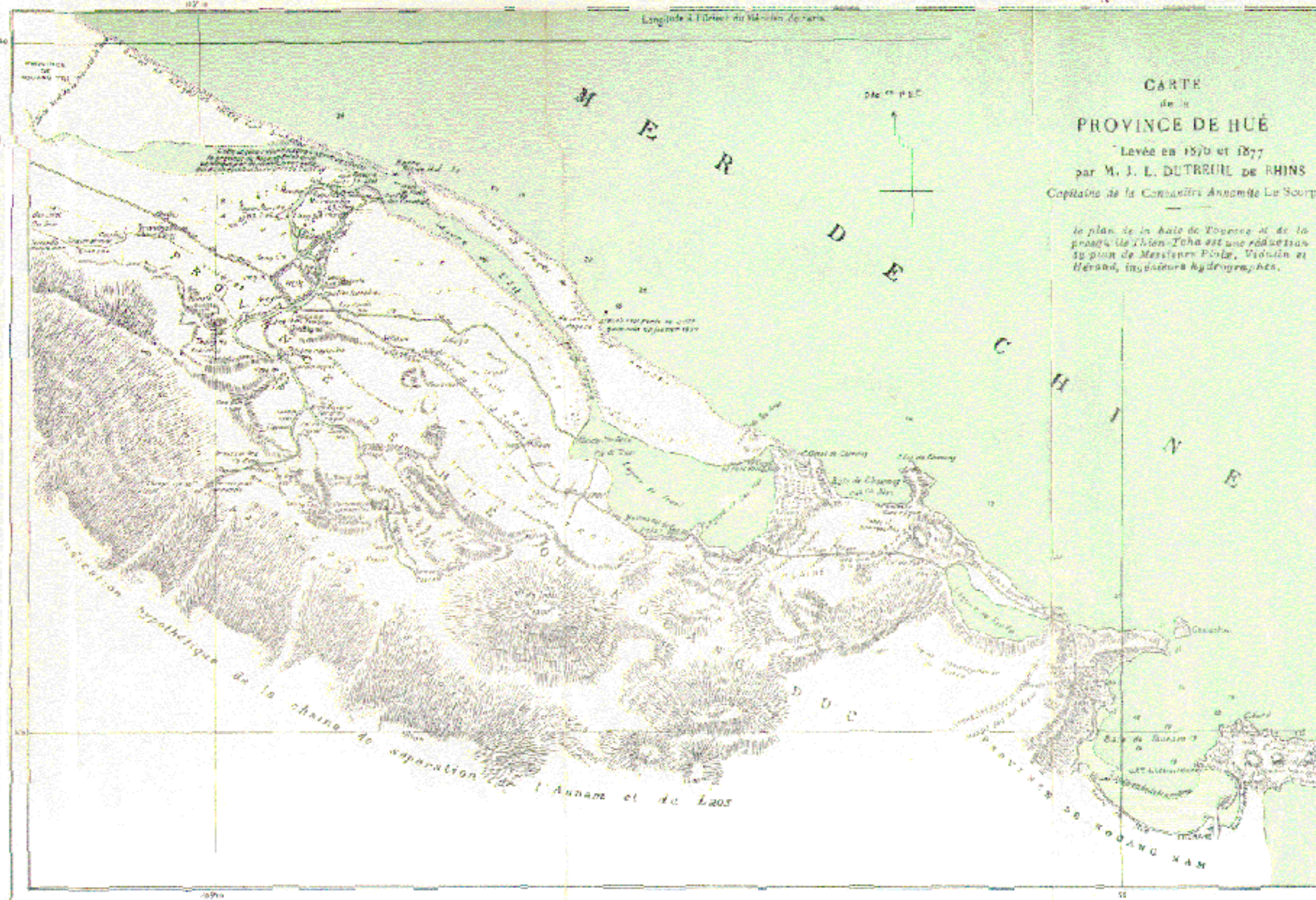
N. La configuration des côtes est une réduction des cartes de la Marine. Carte honorée d'une souscription de M. le Gouverneur de l'Indo-Chine.



Montagnes boisées habitées
par les Moïs

PROVINCE
DE

PROVINCE
DE



Longitude à l'ouest du Méridien de Paris.

CARTE
de la
PROVINCE DE HUÉ

Levée en 1870 et 1877
par M. J. L. DUTREUIL de RHINS
Capitaine de la Compagnie Annamite Le Scorpion

Le plan de la Baie de Tourane et de la
prang-île Thien-Tou est une réduction
du plan de Messieurs Ploze, Vidouin et
Hérand, ingénieurs hydrographes.

Indication hypothétique de la chaîne de séparation de l'Annam et de Laos

La même note nous apprend que l'on compte, entre Hué et Tourane, huit *tram*, dont cinq principaux et trois secondaires.

Les *tram* principaux, où l'on change de porteurs, sont quelquefois éloignés de vingt-deux kilomètres — quand le terrain est bon — car, en montagne, cette distance est réduite de moitié (1).

Ce n'était certes pas une partie de plaisir que de faire un pareil voyage à cette époque, et cela se conçoit facilement quand on jette un coup d'œil sur la carte de la région montagneuse (Voir cartes N° 4 et N° 5), et qu'on voit le tracé de l'ancienne route mandarine aborder de front le grand thalweg qui part de Nam-Sôn, au pied du versant Sud du massif montagneux, pour aboutir directement, sans dévier d'une ligne, à 470 mètres (2) au-dessus, au Col des Nuages.

Quant à la descente sur le versant Nord, côté Hué, elle n'a rien à envier à la montée ; plongeant à pic dans la grande gorge qui prend naissance un peu au-dessous et à l'Est du Col des Nuages, elle aboutit aux environs du Bái-Cà actuel, sans un lacet, sans une courbe qui vienne en atténuer la raideur (Voir cartes N° 4 et N° 5).

La carte N° 5 tout particulièrement, sur laquelle j'ai fait figurer les deux tracés, l'ancienne route royale et la route mandarine actuelle, fait bien ressortir qui difficultés, qui attendaient le voyageur obligé de suivre l'ancienne route, et donne en outre une idée de la manière dont les Annamites abordaient l'obstacle lorsqu'ils avaient à franchir un accident du sol.

L'autre carte, N° 4, donne un extrait agrandi de l'itinéraire de Tourane à Hué par la vieille route annamite, levé par Dutreuil de Rhins en 1876.

Enfin, en examinant l'ensemble du levé fait par Dutreuil de Rhins (carte No 6), on voit que la route actuelle suit à peu de chose près le tracé de l'ancienne route mandarine dans la partie Thùr-Luru-

(1) D'après le Général Xxxx : *L'Annam du 5 juillet 1885 au 4 avril 1886*, le service de la poste officielle (la poste n'existait pas pour les particuliers) était très important, et se trouvait dans les attributions des chefs judiciaires. Il est assuré par des courriers fournis par les villages et échelonnés de 15 en 20 kilomètres, dans des postes de la route mandarine et des citadelles ou forts, Ces *tram* comportent chacun quelques piétons qui vont courant, avec un grelot à la ceinture, et un ou deux cavaliers, *mã-thượng*, pour la poste accélérée.

(2) Hauteur donnée par Dutreuil de Rhins. Crawford donne 1.600 pieds soit environ 488 m. La carte du Service Géographique de l'Indochine, Feuille N° 126, Echelle 1 : 100.000, édition d'octobre 1911, donne 496 m. comme altitude du col des Nuages.

Huế, tracé, d'ailleurs, le meilleur à suivre, puisque une fois le massif des montagnes de Hải traversé, il n'y a plus qu'à parcourir la longue plaine s'étendant jusqu'à Huế, coupée seulement par les deux éperons montagneux peu important de Cao-Hai et de Đáy-Bạc.

Quant à l'ancienne route qui conduisait de Tourane à Nam-Sơn, pied du Col des Nuages, elle n'existait pour ainsi dire pas, car on suivait tout simplement la longue plage de sable qui borde la baie de Tourane jusqu'au *tram* de Nam-Sơn (1).

*
* *

La route resta en cet état jusqu'au moment de notre intervention au Tonkin et en Annam. Cependant ce ne fut pas tout de suite qu'on se mit à l'ouvrage, quoique les plénipotentiaires qui avaient établi les divers articles du traité du 25 août 1883 n'aient eu garde d'oublier la question des routes, ainsi qu'en fait foi l'article 9 dudit traité, qui est ainsi conçu :

« Art. 9.— Le Gouvernement de Sa Majesté le roi d'Annam s'engage à réparer à frais communs et après entente entre les hautes parties contractantes, la grande route de Hanoï à Saïgon, et à l'entretenir en bon état, de façon à y permettre le passage des voitures. La France fournira des ingénieurs pour faire exécuter les travaux d'art tels que ponts et tunnels ».

Cet article resta lettre morte, tout au moins pour la partie de la route mandarine qui nous occupe, c'est-à-dire de Tourane à Huế, jusqu'à l'arrivée du Général Prudhomme, comme commandant supérieur des troupes en Annam, le 17 juillet 1885.

A cette époque, C. Paris, agent des Postes et Télégraphes, qui construisit la première ligne télégraphique reliant Hue à Tourane, suivit, pour exécuter son travail, la vieille route mandarine, et il a fait de son voyage un récit très détaillé et complet, faisant bien voir dans quel état était alors cette voie si importante.

La première partie de son récit est d'autant plus intéressante qu'elle détaille l'itinéraire Huế-Cao-Hai, par voie de terre, route presque toujours délaissée, comme on a pu le voir par les différents récits que j'ai donnés plus haut, par les voyageurs qui préféraient prendre la voie fluviale, beaucoup plus confortable et aussi plus rapide.

(1) Voir carte N° 3.

Voici ci-dessous quelques extraits du récit de C. Paris (1) :

« De *Huế au tram* de *Thừa-Nông* (2). — Le 23 octobre (1885), chargé d'une mission pour le service télégraphique, je quittais Huế en palanquin, à 3 h. du soir, accompagné de dix chasseurs à pied, commandés par un caporal : trente coolies portaient mes bagages et ceux de l'escorte. Notre petite troupe marchait allègrement, fusil en bandoulière, l'oreille au guet ; la route était moins connue qu'aujourd'hui, on pouvait énumérer alors les Européens qui y avaient passé. Il nous fallait donc de la prudence : les souvenirs de l'affaire de Huế étaient encore récents. J'oubliais, comme faisant partie de mon escorte, un mandarin de la citadelle.

« Ce fonctionnaire paraissait bien inquiet de notre promiscuité et tout disposé à tirer ses grègues, dès première apparition d'une lance suspecte.

« A peine avons-nous traversé le village d'Ang-cau (3) et passé le pont de la rivière de Phu-Cam, qu'il se tint prudemment à deux cents pas en arrière. Cependant la nuit approchait, le temps était couvert, les indigènes prenaient la tangente à notre approche, nos chasseurs n'avaient pas mangé depuis le matin ; je décidai, de concert avec le chef d'escorte, que nous nous arrêterions aux premières cases en vue. A 6 h. 1/2, nous arrivions au village de Ya-lé (4), le hasard nous conduisit tout droit chez le maire. On forma aussitôt les faisceaux, le caporal plaça un factionnaire à la porte et nous attaquâmes résolument nos boîtes d'endaubage, assis ou couchés sur de la paille de riz.

« Les Annamites accouraient des environs pour voir notre bivouac et entraient à flots pressés. Nous les eussions rencontrés un quart d'heure plus tôt qu'ils se fussent couchés dans les rizières. Mais un des leurs nous donnait l'hospitalité, ils n'avaient donc plus rien à craindre. C'est un défilé de pseudo-maires, de quasi-lettrés, de soi-disant mandarins.

(1) *Voyage d'exploration de Huế en Cochinchine par la route mandarine*, avec 6 cartes en couleurs et 12 gravures, par C. Paris, chargé de la construction du télégraphe en Annam. Paris, Ernest Leroux, Editeur. 28, rue Bonaparte, 1889, page 7 et suivantes. — L'auteur, on le verra plus loin, reproche véhémentement à Dutreuil de Rhins et à ses continuateurs d'avoir employé, pour rendre les noms de lieux annamites une orthographe défectueuse. C. Paris tombe tout autant que ses devanciers dans les errements qu'il critique. Nous avons conservé scrupuleusement les graphiques qu'il emploie en les rectifiant en notes, (*Le Rédacteur du Bulletin*).

(2) *Thừa-Nông*.

(3) Village actuel d'An-Cựu, situé sur le canal de Phú-Cam.

(4) Dạ-Lê.

« Comme il en venait toujours, au risque de me méprendre sur leurs intentions, je les fis tous sortir et donnai une consigne sévère à la sentinelle. La cour où nous allions passer la nuit était entourée par des arbres à feuillage épais, à sève abondante, portant fruits sphériques oléagineux, de la grosseur d'une noix. Au pied de ces arbres appelés mu- u croissaient des pandanus, des cactus ; des touffes de bambous fermaient ce rempart naturel.

« Il est 9 heures, notre mandarin, rassuré au moins jusqu'au lendemain, déguste force tasses de thé et fume sa pipe à eau. Les gens de la maison l'entourent, accroupis sur des vastes phan (1). Dans la tour, six coolies pilent du riz dans un mortier de granit, frappant à tour de rôle avec des pilons en bois dur. Sur le seuil de l'étable à buffles, un chasseur fait rire les bambins de la maison, sans connaître un mot de leur langue.

« L'un après l'autre nous nous endormons au clair de lune. Les moustiques et les préoccupations troublèrent mon sommeil. Aussi ce fut moi qui, à 3 h. 1/2, réveillai, pour nous faire le café, le chasseur institué cuisinier et que ses camarades avaient exempté du tour de garde.

« Brûler le café dans une vieille marmite en terre, l'écraser avec une bouteille, faire bouillir l'eau dans la même marmite, y verser le café, le sucre et le tafia commun, remuer cette mixture bouillante et l'absorber, toutes ces opérations nous conduisirent à 4 h. 1 2. Nous nous mîmes en marche aussitôt.

« La route est belle, ombreuse, bordée de cái nhà (2) entourées comme celle du maire de Ya-lé. Les indigènes affectent un air d'aisance, leurs cái áo (3) sont propres et non déchirés. Ils possèdent buffles et basse-tour. Après une demi-heure de marche nous arrivons à Tham-lam, grand village sur le sông (4) Vuc qu'on traverse en bac. Le marché, appelé Chỗ (5) - Vuc, se trouve de l'autre côté. Mais les passeurs ont enfilé la venelle à notre approche et c'est un de mes coolies qui godille.

« Les bords du sông Vuc sont couverts d'une végétation du plus bel aspect : les roseaux et les bambous s'inclinent mollement comme pour se mirer, puis des arbres plus touffus et plus élevés, le teck (6) et le mủ u, le manguiier et le palmiste, confondent leur réflexion dans

(1) Lit de camp sur lequel couche et s'assied l'annamite. (*Note de l'auteur*).

(2) Mot qui signifie en annamite, maison, habitation, chaumière.

(3) Paletot (*Note de l'auteur*).

(4) Arroyo (*Note de l'auteur*).

(5) Chợ veut dire marché en annamite.

(6) L'auteur commet ici une erreur, car aucune sorte de teck ne pousse dans cette région.

l'eau claire qui, sous une pleine lune de nacre, miroite ainsi que les feuilles des arbres et jusqu'aux troncs lisses des bambous.

« Nous passons sans nous arrêter, à cause de l'heure matinale, devant la résidence du huyèn (1), et nous ne tardons pas à nous engager sur un plateau sablonneux où la marche est assez pénible. La lune n'est pas couchée derrière les monts d'occident que déjà le soleil apparaît au-dessus des dunes, mais les deux disques ne peuvent lutter longtemps et le dernier reste seul maître de l'horizon. La chaleur se fait bientôt sentir, avec cela, rien qui récrée la vue, si ce n'est bien loin, en avant, une lisière verte qui nous promet de l'ombrage, et tout près, à droite, des monts brûlés d'où l'on désirerait presque voir sortir un félin.

« Ce plateau a environ 5 kilomètres ; nous sommes altérés en arrivant au bout et nous buvons avec délices une décoction brûlante et re appelée *chè huê* (2), qui a la vertu de nous couper la soif rapidement. Le *chè huê* est connu aujourd'hui d'un grand nombre de personnes qui, depuis, ont parcouru la route. On trouve cette boisson dans presque toutes les *cáinhà*, c'est le thé du pauvre.

« La route redevient agréable, le paysage coquet, la verdure réapparaît sous la forme de bambous qui entourent les cases, de champs d'arachides et parfois de quinconces arrosés par un ruisseau.

« A neuf heures, nous étions rendus à *Thũa-nồng*, premier tram...

« Le service des *trams*.— Le tram est un vaste caravansérail quadrangulaire où tout voyageur peut venir se reposer. Il est couvert en briques (3), entouré d'un fossé et d'un mur avec terrasse d'observation aux angles. Deux portes symétriques sur le milieu de deux côtés parallèles donnent autrefois accès dans l'établissement. Mais les Annamites en ont condamné une, soit avec des fascines, soit avec des poutres, et cette remarque s'étend aux six trams qu'on rencontre entre Huê et Tourane.

« Le terrain d'enceinte est cultivé en arachides ou patates.

« Le service du tram comprend un certain nombre de coolies et de lettrés habitant les environs et qui se subdivisent en porteurs de fardeaux, guetteurs, coureurs à pied et à cheval, palefreniers, secrétaires et chefs de tram. Ils sont exempts d'impôt et de service militaire et

(1) Mandarin chargé d'administrer un *huyèn*, c'est-à-dire une sous-préfecture.

(2) C'est la boisson que Dutreuil de Rhins appelle *le trà-huê*, et dont il fait un grand éloge et aussi une grande consommation au cours de ses excursions dans le pays.

(3) L'auteur a certainement voulu dire en tuiles.

reçoivent une ration journalière de riz. On donnerait aussi aux coolies, d'après un interprète de la Légation, une solde mensuelle de 5 tiens (0 fr.40).

« Le Gouvernement leur cède un terrain sur lequel ils bâtissent leur cái nhà et cultivent ordinairement de petits carrés de patates et rizières. Ils doivent être prêts à partir à toute heure du jour et de la nuit.

« Le Secrétaire du tram tient un rôle pour que chacun parte à son tour. Un tronc desséché et creusé sert de tam-tam. Pour appeler, le secrétaire fait frapper sur ce tam-tam un certain nombre de coups cadencés d'une manière convenue. Ce bruit s'entend de loin et l'on voit sur le champ les coolies qui doivent quitter tous travaux, accourir au nombre demandé.

« Le service des trams comprend le transport des mandarins et de leurs bagages, du matériel de l'Etat et surtout le port rapide des correspondances. Leur fidélité en matière de transport est à peu près sûre, car on peut les retrouver par les rôles du tram et leur infliger une punition sévère. Les trams postaux ont une sonnette appendue à leurs ceintures. Ils portent en outre un petit drapeau annamite qu'ils déploient tout en courant, à chaque rencontre de nature à arrêter leur marche, et au passage des bacs pour avoir la priorité.

« Cette institution qui remonte au IX^e siècle a toujours rendu de grands services. Elle est seule chargée de notre transport postal dans l'intérieur de l'Annam et il fonctionne régulièrement.

« Tous les villages sièges d'un tram ont deux noms, celui qui désigne spécialement les cái nhà des gens du tram, et un autre pour désigner les cái nhà des coolies ordinaires cultivant leurs champs, soumis à l'impôt et qui ont leur lý-trưởng (1) ou maire.

« Cette distinction n'empêche pas les cái nhà d'être mélangées et de ne former qu'une seule agglomération répondant à deux noms suivant la qualité de l'indigène qu'on interroge.

« Cette ambiguïté me fit commettre plus tard deux erreurs dans le rapport de la mission qui m'avait été confiée, où je disais n'avoir pu trouver deux villages designés et que j'avais réellement visites sous leur deuxième nom.

« On ne saurait donc attacher trop d'importance à cette particularité, surtout au point de vue géographique.

« Pour compléter les renseignements sur le tram de Thũa-nòng, je dirai qu'il possède actuellement deux chevaux qui sont montés en cas d'urgence, et qu'il peut fournir de vingt à vingt-cinq coolies. Le

(1) Lý-Trưởng.

village est appelé Yèn-nòng (1). On appelle aussi également tram, le gîte, l'homme et la dépêche qu'il porte.

« Sur tout le territoire de la province de Huè, les noms de tram commencement par le préfixe Thũa (2).

« Après le déjeuner, j'étais sorti pour visiter le village, quand j'ai aperçus mon mandarin recevant dans une cǎinhà de coolie un de ses collègues que je reconnus plus tard pour être le huyen de Phu-loc (3) A la porte de la case reposait sur des trépieds mobiles un superbe palanquin couvert de filets dorés, à la tête duquel était suspendu un sabre à fourreau émaillé d'argent et à poignée d'ivoire incrusté de même métal. Un petit drapeau français flottait à côté, sans doute à cause de notre présence. Dès qu'on m'aperçut, un coolie, sur l'ordre du huyen, détacha rapidement le sabre et s'enfuit à toutes jambes !

« *De Thũa-nòng au tram de Thũa-hoá (Cau-hai) (4).* — Thũa-nòng est situé sur le sông Nòng, rivière ressemblant à celle de Vuc, et qu'on passe également en bac.

A trois heures du soir, nous nous remettions en marche sans m'occuper de mon délégué du roi qui paraissait plutôt me surveiller que me protéger. Il prenait maintenant l'avance et faisait le vide sur ma route.

« De Thũa-nòng à Trũĩ (5), pays bien cultivé, belle route bien habitée, plusieurs hameaux, une rivière avec pont à trois kilomètres de Trũĩ, je m'attarde un peu à chasser. Les tourterelles, les ramiers et les bécassines abondent. Je tue un rainier aussi gros qu'une poule, d'une belle couleur gris perle, avec le bec et les pattes écarlates.

« Nous arrivons à Trũĩ à six heures et demie. Nous passons le sông Trũĩ en bac et nous nous faisons conduire à la résidence du huyen ou sous-préfet de Phú-lộc, à quelques centaines de mètres de l'arroyo. Je reconnais dans ce fonctionnaire le mandarin qui craignait pour son sabre à Thũa-nòng.

« Trũĩ est un village important sur le marché duquel on trouve toutes

(1) An-Nòng.

(2) C'est le premier mot du nom de la province : Thũa-Thiên, et le deuxième mot du nom du village : An-Nòng. cette règle est suivie dans toutes les provinces en ce sens que le nom du tram est toujours composé de deux mots Pris l'un dans le nom de la province tantôt le premier, tantôt le second, et l'autre dans le nom du village où est établi le relai de poste, tantôt le second, tantôt le premier. (Note du Rédacteur du Bulletin)

(3) Phú-Lộc.

(4) Thũa-Nòng, Thũa-Hoá, Cao-Hai.

(5) Trũĩ.

les denrées alimentaires du pays : poules, canards, oeufs, poisson, crevettes grosses comme de petits homards, riz, poterie, bétel, arec, etc.

« Dès le lendemain de notre arrivée, nos vitriers avaient capté la confiance des vendeuses qui les attiraient à leurs éventaires

« Sur la rive gauche du sông Trũĩ, et à une centaine de mètres en amont du bac, on remarque aussi une ancienne pagode, maintenant délaissée par le culte, et qui fut maintes fois occupée par nos petits détachements qui s'y reposaient quelques heures en passant.

« De même qu'on peut aller de Huê à Trũĩ en sampan par la rivière de Phu-cam, la lagune et le sông Trũĩ, on peu se rendre de Trũĩ à Cau-hai par le sông Trũĩ, la lagune et le sông Cao-doi (1).

« On éprouve bien quelques petits désagréments : l'échouage à marée basse et le tangage à marée haute, mais les échouages ne sont pas sérieux, le ménage sampanier met les pieds dans l'eau et repousse à flot son embarcation sans grands efforts, et, à marée haute, si le vent est bon, on franchit la distance de Trũĩ à Cau-hai en deux heures.

« Ma mission m'obligeait à suivre la route. Après une demi-heure de marche, nous quitions le territoire de Trũĩ pour côtoyer la lagune à peu de distance. Le chemin, sablonneux est entrecoupé de flaques d'eau qui ont quelquefois plusieurs mètres de largeur. Mes chasseurs les franchissent à dos de coolies et moi en palanquin.

« Jusqu'au col de Cao-doi (2), le mauvais état de la route obligeant mes porteurs à aller au pas, je ne me trouve pas trop mal dans mon véhicule que j'utilise pour la première fois.

« Au pied de ce col, nous rencontrons un petit hameau composé de quelques misérables cai nha dont les habitants ne nous sont d'aucune ressource. Leur poisson même, séché au soleil est d'une saveur désagréable. Je tue quelques pluviers pour alimenter la popote, mais nous nous promettons de ne les faire cuire qu'à Cau-hai, et nous accélérons le pas pour y arriver le plustôt possible.

(1) Sông Cao-doi ou rivière de Cau-hai (*Note de l'auteur*). Le vrai nom du village est Cao-Đôi, « l'éminence élevée ». Mais le mot sino-annamite *đôi*, « éminence », est homophone avec le mot annamite *đôi*, « paire ». Lorsque le mot sino-annamite, à une époque, fut prohibé, les Annamites l'assimilèrent, dans ce non géographique, à son homophone de la langue vulgaire, et le remplacèrent par un autre mot de la langue vulgaire ayant le même sens : *hai*. « deux », et l'on eut Cao Hai, expression formée d'un mot sino-annamite et d'un mot annamite, qui ne donne plus aucun sens. Le même fait s'est produit pour une autre localité des environs de Huê, Kim-Đôi. « le monceau d'or, l'éminence dorée », qui est devenu Kim-Hai. (*Le Rédacteur du Bulletin*).

(2) Le col de Cao-doi de C. Paris est le col de Đá-Bạc actuel, situé entre Trũĩ et Cao Hai ; il est très peu élevé et peu important.

« Le col de Cao-đoi mérite ce nom géographiquement, mais il n'est pas à craindre pour les jarrets du voyageur: il ne faut que quelques minutes pour le franchir.

« Le tram de Cau-hai, ou plutôt de Thũa-hóa, pour lui conserver son appellation propre, est inhabitable, sa toiture est effrondrée, et comme il ne pourrait guère être utile qu'aux Français, on ne le répare pas. Le palefrenier, qui est en même temps guetteur, y a logé les deux chevaux et couche dans l'écurie. Nous allons habiter une case voisine, entre le marché et le tram, sur le bord du sông Cao-đoi qui coupe le village en deux. Ce tours d'eau est peu important quoiqu'il soit près de son embouchure.

« On dirait du marché un rendez-vous d'ichtyophages, On peut y voir tout ce que le hasard ramène dans les filets, depuis la sèche jusqu'à la sole, des poissons aux couleurs bizarres et de formes plus singulières encore, ronds comme boules ou plats comme punaises, à la tête invisible ou plus grosse que le corps, des crabes bleu-marine et des crevettes d'une grosseur prodigieuse. Mais là comme au Tonkin, point de langoustes ni de homards.

« Si j'appuie sur ces détails culinaires, c'est qu'il est particulièrement utile à celui qui voyage dans cette région de connaître les lieux de ravitaillement.

« J'aurais bien voulu abandonner mon palanquin pour un des deux chevaux que possède le tram, mais la queue de ces pauvres bêtes ne tenait plus que par une libre. La croupière annamite est une petite corde tendue sur la queue et qui doit produire indubitablement cet effet. La selle est en bois et les étriers seraient trop petits pour un élève de septième. Cela tient à ce que l'Annamite, même à cheval, tend à s'accroupir et que, en outre, il chevauche pieds nus et ne met que le pouce dans l'étrier.

« Mon mandarin ne m'étant d'aucune utilité et manifestant une grande antipathie pour ma personne, je le remercie et le laissai libre d'aller où bon lui semblerait.

« C'est à Cau-hai (1) qu'aboutit l'ancienne route de Tourane qui se faisait en partie par eau : rade de Tourane, sông Cu-Dê, canal comblé

(1) **Cao-Hai** devint, dès les débuts de notre arrivée en Annam, un important gîte d'étapes de la route de Tourane à Hué. Voici ce qu'en dit C. Paris! note (1) Page 17 : « Le **tram** (de **Cau-Hai**) d'alors, est occupé aujourd'hui par un poste militaire ; Il a été restauré et divisé en six pièces dont l'une est occupée par le commandant du poste, une deuxième sert de bureau télégraphique, les autres sont réservées aux officiers ou fonctionnaires passage **Cau-Hai** est devenu un point important sur l'itinéraire suivi par les convois qui se rendent de Hué à Tourane. Une chaloupe de

par Tu-duc après la prise des forts de Tourane, en 1858, monts de Cau-hai. Il ne serait pas extravagant de croire que le canal faisait communiquer le sông Cu-dê avec une rivière de la province de Huê . . .

« *De Thũa-hóa au tram de Thũa-lũu.* — Le village de Cau-hai s'éparpille et pousse ses dernières cases jusqu'à une rivière que nous passons en bac. Une pluie de canards sauvages venait de s'y abattre, Pan ! pan ! nous en aurons trois pour déjeuner. A signaler aux Saint-Hubertistes un petit mamelon boisé à l'angle fermi par la route et la rive gauche, où je vis une demi-douzaine de poules sauvages grosses comme des poules sultanes et desquelles je pus approcher à la faveur d'un fourré. Mais la pluie et l'humidité avaient détrempé mes cartouches et le bruit sec d'un raté suffit à les faire fuir avec un battement d'ailes formidable.

« Quel beau pays de chasse, et quel dommage qu'en ce moment les chemins soient transformés en fondrières et les rivières en marécages!

« De la rivière à Quan-rap (1), le chemin est bordé d'arbres dont le feuillage recèle des myriades de pigeons verts qui semblent peu effarouchés à notre approche, les poules d'eau nageant, courant et volant, gagnant les buissons au plus vite, tandis que les bécassines nous regardent bêtement avec leur grand bec placé comme une ligne de mire entre les yeux.

« Mais par-dessus tout, l'oiseau bavard, curieux, effronté, le merle noir, noir et blanc, et même, malgré les sceptiques, le merle blanc, vole partout, sur les arbres, sous nos pas ou sur le dos des buffles,

l'Etat fait le service entre Huê et Cau-hai, avec escale à Thuận-an, et elle dépose régulièrement à Cau-hai d'après un graphique détermine pour toute la route, les voyageurs et colis pour Tourane, et enlève ceux qui en arrivent. Mais la lagune n'est praticable pour une chaloupe que jusqu'à deux milles environ de l'embouchure du sông Cao-doi, et le transbordement sur une jonque est nécessaire. Cette jonque à son tour, ne peut pas entrer en rivière ni aborder la plage, Il faut encore transborder sur de petits sampans et faire porter les bagages à dos de coolies jusqu'au poste distant de 2 kilomètres. La chaloupe met une heure pour aller de Huê à Thuận-an et trois heures de Thuận-an à son mouillage de Cau-hai (par la lagune de l'Est.) Le tram a été relégué sous une paillote, au delà du pont, à 500 m de son ancien emplacement ».

Toute cette activité est disparue surtout depuis la construction de la voie ferrée qui relie Huê à Tourane, et Cao Hai est redevenu le calme et paisible village annamite, centre du *huvẽn*, que les voyageurs traversent aujourd'hui à l'allure rapide de leur auto, sans s'y arrêter, et pour la plupart, sans certainement se douter de son ancienne importance

(I) Quán-Rap.

mangeant leurs parasites. Et comme si l'on devait voir des oiseaux jusqu'aux limites de l'horizon, à des distances où le merle devient invisible, les rizières sont tiquetées de points blancs qu'on reconnaît sans peine pour des aigrettes.

« Quan-rap est un petit village d'une vingtaine de cases à peu de distance du col de Thũa-may (1). Il faut s'abstenir d'y boire de l'eau qui est très mauvaise, et demander du chẻ-huẻ ou nủoc-trẻ. Ce dernier mot désigne particulièrement une décoction de thé, l'Annamite comprend ces deux expressions ou au moins l'une des deux.

« On perd un peu haleine engrimpant le col rocailleux de Thũa-may, mais il a moins d'un kilomètre de longueur. Du sommet apparaît un nouveau panorama : plus de lagune, une plaine de brousses d'abord, au pied de contreforts, puis, jusqu'à Nủoc-ngỏt (2), des rizières formant un vaste échiquier dont les pièces sont représentées par des bouquets abritant les hameaux.

« *Le palanquin.* — A Nủoc-ngỏt, les coolies s'arrêtent pour manger le riz. Je reçois enfin un cheval que me fait parvenir mon collègue de Huẻ et qu'il a été obligée d'envoyer acheter dans les montagnes de Thanh-hoa. Et puisque je vais abandonner mon palanquin, deux mots sur cet instrument de torture (3).

« Comme fond, un hamac tissé avec des filaments de rotin et dont les nœuds entrent dans la peau si l'on n'a soin d'y étendre une couverture. Un auvent cintré, en paille de maïs ou de riz, garantit des rayons du soleil ; un bambou fixé dans le sens de la longueur entre l'auvent et le hamac repose sur l'épaule d'un coolie en avant et en arrière.

« Au signal de la marche les coolies se mettent à trotter et vous sautez dans votre hamac selon la cadence du trot. Un point de côté se fait bientôt sentir, C'est le mal de palanquin.

« Et puis n'auriez-vous que juste la taille pour l'infanterie, le hamac sera toujours trop petit et vous devrez vous recroqueviller, à moins de percer l'extrémité du hamac pour y passer vos pieds. Vous êtes alors à la cangue et si vous tombez, c'est la tête la première. Ce mode de transport a ses petits agréments. Vous ne tardez pas à pencher d'un

(1) Connue actuellement sous le nom de col de Cao-Hai. Paris dit que le col de Thũa-may est le col de Chou-may, et il fait dériver ces deux formes l'une de l'autre. La vraie orthographe est Chẻu-Mỏi, « le Nouveau district ». (*Le Rédacteur du Bulletin*)

(2) Nủoc-Ngỏt, « l'Eau douce ».

(3) On voit que C. Paris n'a pas de ce moyen de transport la bonne opinion qu'en avait Crawford.

côté, et ne vous étonnez nullement de vous trouver à terre, à moins que vous ne vous cramponniez désespérément.

« Les changements d'épaule sont aussi à noter, en ce que l'on est rejeté comme un colis en sens inverse. Il y a aussi les changements de place ; on se trouve dans une situation analogue à celle d'un voyageur en chemin de fer qui change de banquette, on voit le panorama qui fuit et non celui qui vient.

« Mais de tous ces maux ne vous plaignez pas si vos porteurs vous évitent le pire. A l'escalade des cols, gare à vous si un sentiment d'humanité ne vous fait pas descendre, vous aurez les pieds en avant à la montée et en arrière à la descente, au moyen d'un changement d'épaule suivi d'un demi-tour.

« Comme il y a sampan et sampan, il y aussi palanquin et palanquin, Celui dont je viens de parler est le palanquin ordinaire du tram, ou, pour généraliser, du peuple. Les mandarins en ont de plus confortables, mieux tressés, plus vaste, avec rideaux et compartiments sous la toiture comme dans un wagon de première.

« Les coolies peuvent aussi se mettre à quatre pour vous porter, mais il faut le demander. Alors le mal de palanquin est presque nul. Ils placent devant et derrière un bambou perpendiculairement au premier et s'emparent chacun d'une extrémité. Vous ne courez plus, vous volez ; c'est le train express au lieu du train omnibus.

« On franchit la rivière de Nứoc-ngoc sur un pont de bois. Une plaine de bruyères nous sépare de Thũa-lũu (1) appelé aussi Nứoc-man (2) et Tong-king. C'est un village plus peuplé et plus riche que les précédents. Le tram est confortable, et comme je dois m'y arrêter quelques jours, je m'installe commodément. Le marché fournit des légumes et des fruits, du tabac, de la volaille et des œufs et même de la pacotille anglaise et allemande.

« Le village s'étend à partir du pont du sông Nứoc-man en une longue file de cái nhà propres et alignées de chaque côté de la route mandarine ; une autre rue perpendiculaire la coupant par le milieu conduit par la droite au tram, par la gauche au marché et à l'habitation d'un capitaine annamite.

« Le ônghuyen, fidèle à sa promesse me rejoint, mais c'est pour me demander de l'argent, une savonnette et du savon. Je n'ai rien à lui refuser, c'est le seul moyen de parvenir à mon but.

(1) Ce village est situé presque exactement à mi-chemin de la route mandarine actuelle, entre Hué et Tourane.

(2) Nứớc-Mặn, « l'Eau salée ».

« Pendant mon séjour à Thũa-lũu, je suis distrait par le passage de quelques officiers de la mission (1) militaire, qui n'ayant pu débarquer à Thuan-an se rendent à Hué par Tourane. Nous sommes heureux de nous rencontrer. L'isolement en pays hostile rapproche. Le colonel est aussi aimable que le sous-lieutenant; les fatigues endurées en commun ont fait oublier les rangs. Je m'empresse de me mettre à leur disposition pour leur servir d'intermédiaire autant qu'il m'est possible auprès des Annamites pour le recrutement des coolies et des palanquins, passant évidemment à mon tour par les bonnes grâces du ônghuyen qui a fini par comprendre mon charabia et daigne descendre du Parnasse pour me parler vulgairement... »

(1) Cette mission militaire avait été obligée de se rendre de Tourane à Hué par voie de terre par suite de l'impossibilité de franchir la barre de la rivière de Hué et même de mouiller à Thũa-An, pendant la mousson du Nord-Est.

Le Général de Courcy, qui commandait en chef à cette époque, avait organisé un corps d'indigences qu'il désirait encadrer par des officiers et des sous-officiers européens et dans ce but avait demandé en France qu'on lui envoyât les cadres nécessaires. Voici, d'après le Général Xxxx (*l'Annam du 5 juillet 1885 au 4 avril 1886*, pages 55 et 56), les noms d'une partie des officiers qui composaient cette mission et ce qu'il en dit : « . . . Du 25 au 30 octobre, arrivait de Tourane à Hué par la voie de terre une mission composée d'officiers et de sous-officiers de toutes armes, sous les ordres du colonel Brissaud, ex-commandant en second de l'Ecole Supérieure de guerre. Une partie des officiers appartenait à l'armée active, c'étaient : MM. Brusley, lieutenant-colonel du 36^e d'Infanterie ; Beaudouin, lieutenant-colonel du 2 Tirailleurs algériens ; Jorna de la Cale, lieutenant-colonel d'Artillerie ; Bonnal, commandant d'Infanterie ; Bertrand, commandant d'Infanterie ; Billet, capitaine d'Infanterie ; Billet (frère du précédent), capitaine de Cavalerie ; de Rancongne, capitaine de Cavalerie ; de Lastours, capitaine de Cavalerie ; Lebrun, capitaine de Cavalerie ; Brongniard, capitaine d'Artillerie ; Besson, capitaine du Génie ; Masson, lieutenant d'Infanterie, officier d'ordonnance du colonel Brissaud

« Tous ces officiers, triés sur le volet, ainsi que les sous-officiers, étaient des plus distingués et aptes à rendre d'excellents services, et ils l'ont bien prouvé par la suite.

« Il n'en était malheureusement pas de même de la plupart des autres, anciens officiers subalternes ayant obtenu de reprendre du service au titre annamite, après avoir démissionné de leur grade dans l'armée active. Un grand nombre d'entre eux avaient donné des démissions imposées à la suite d'aventures discrètement étouffées par l'autorité soucieuse du bon renom de l'armée..... » L'auteur ajoute, dans une note (1) page 56, que «...Par la suite, tous vécurent de leur vie propre, et le climat aidant à l'intempérance, à l'inconduite, aux excès de toute sorte de gens tarés, leur élimination se fit par voie d'extinction et permit de les remplacer par des sujets plus dignes de leur mission. »

« *De Thũa-lũu au col de Phú-gia.*— La vallée de Phú-gia, qui va de Thũa-lũu au col de Phú-gia, est la mieux cultivée du huyên : la route est aussi la plus belle ; sur une longueur de 4 kilomètres, elle est bordée d'arbres séculaires dont les rameaux se confondent pour former un dôme de feuillage au-dessus du voyageur. Nous avons scié, élagué, mutilé en vandales ces arbres majestueux pour faire passer notre fil de fer. J'aborde sans plus tarder une discussion géographique qui me tient au cœur.

« La seule carte donnant le tracé de la route mandarine de Hué à Tourane est celle de Dutreuil de Rhins. Il y a une quinzaine d'années de cela, cet éminent pionnier n'avait peut-être pas les moyens de recueillir et surtout de contrôler les noms qu'on lui donnait. Aussi sa carte, exacte comme relevé, est-elle très sobre de noms et parfois erronée. Je ne fais pas ces observations pour l'amer plaisir de critiquer un homme plus érudit que moi, mais pour combattre la routine, cette vieille ennemie du progrès. Je ne puis comprendre que des officiers de marine, du génie et autres qui ont fait depuis la route et ont pu s'assurer, *de visu et auditu*, de l'imperfection des noms donnés par Dutreuil, je ne comprends pas, dis-je, que ces hommes de savoir s'obstinent, parce qu'ils ont cette carte sous les yeux, à prononcer les mots tels qu'ils y sont écrits, et pis que cela, font prendre l'habitude de ces mots à leurs interprètes qui les retiennent comme des mots français et les traduisent aux mandarins et aux Annamites par leur signification propre.

« C'est ainsi que Nãm-chõn devient Nam-hung ou Nam-tuon, Ang-cõ devient Lang-cô (1). On prend également Ké-nang (2) pour Phú-gia parce qu'on croit Phú-gia sur la lagune, et, par une suite d'erreurs, on appelle cette dernière, lagune de Phú-gia.

« Phú-gia est le principal village d'une jolie vallée qui s'étend jusqu'à la baie de Thũa-mây. Il est situé au pied du col auquel il a donné son nom, mais sur le versant opposé à la lagune.

« Gia-long poursuivit, en 1796, les Tày-sòn jusqu'à ce col, mais n'osa le franchir.

« Du sommet on aperçoit deux panoramas bien distincts, deux pays bien différents d'aspect.

« Vers Hué, la vallée de Phú-gia, avec ses rizières et ses bouquets ; une ligne verte, droite, la sépare en deux, c'est la route mandarine ; à l'Occident, une longue file de monts qui va rejoindre derrière Hué

(1) En réalité, An-Cu.

(2) Kẻ-Nạng, « Ceux des fourches », l'endroit où il y a des pieux fourchus pour déposer les palanquins pendant l'arrêt.

cette immense chaîne qui s'étend de Baria au Yun-nam, peuplée de tribus kiams, mois, laos et muongs.

« De l'autre côté du col, la lagune, une belle nappe bleue encadrée par les monts des Nuages et leurs rameaux qui lui ferment une demi-ceinture boisée continuée par la langue broussailleuse d'Ang-cỗ. Une frange d'un beau sable doré sépare l'azur des flots du vert des monts. Au delà des montagnes, la baie de Tourane; après la lagune, l'Océan. A l'Est du col de Phú-gia, paysage marin avec Ang-cỗ commandant la lagune ; à l'Ouest, paysage champêtre dont Phú-gia est la partie animée. Le col est placé entre ces deux sites comme un écran.

« Au pied du col sur la lagune, quatre cases dont l'ensemble est appelé Ké-nang par les Annamites, et Phú-gia par les Français. On ne peut commettre d'erreur plus indiscutable, puisque Phú-gia existe de l'autre côté. L'effet est ici pris pour la cause. Le col qui a reçu son nom du village de Phú-gia ne peut le transmettre à un autre.

« A la passe qui fait communiquer la lagune avec la mer on rencontre un bourg important du nom d'Ang-cỗ. Les gens du tram l'appellent Thũa-phưỡc et les pêcheurs Cũa-hải (1) (porte de la mer). C'est le Lang-cô de Dutreuil. Ce village est le seul baigné par la lagune et rationnellement doit lui donner son nom de préférence à Phú-gia qu'on ne soupçonne même pas ...

« *Ang-cỗ, le village aux cochons.* — Ké-nang est un pays sans ressources que nous quittâmes bien vite pour Ang-cỗ et ses cocotiers. Quelques centaines de mètres après le col de Phú-gia, la route quitte un instant la lagune pour couper en escaladant un nouveau petit col (2), une indentation broussailleuse qu'il eut été trop long de contourner. Ce col peut être appelé Ké-nang, pour le distinguer de son voisin le col de Phú-gia. Puis, jusqu'à Ang-cỗ, c'est le maquis d'où s'échappent des myriades de pigeons verts. Mais on marche sur le sable ; c'est pénible. Les voyageurs qui vont de Tourane à Hué pourront éviter cette langue qui a huit kilomètres. et le col de Ké-nang, en louant à Ang-cỗ un sampan qui pourra les conduire à Ké-nang en deux heures.

« Ang-cỗ est un grand village que les soldats appelèrent longtemps le village aux cochons. Cet animal était, lors de mon premier passage, sa caractéristique. On le rencontrait partout, dans les rues, dans les cái nhả, au tram, sous les phan, sur le bord de la lagune. Ils courent

(1) Cũa-Hải, « la porte [le port] de la mer », ou plutôt, « des montagnes de Hải ».

(2) Le nouveau tracé de la route mandarine a englobé la traversée de ce petit col dans les lacets du col de Phú-Gia de sorte qu'on le traverse aujourd'hui sans s'en apercevoir.

la nuit comme des ombres, errent en liberté et nichent partout ; chacun reconnaît les siens comme il peut.

« Quand nous voulûmes en acheter un, il y eut entre propriétaires une contestation tranchée par le maire qui est en même temps percepteur et juge de paix....

« Le village est tout entier édifié sur le sable. Il possède une allée de tecks (1) admirables avec un puits carré dont les parois sont en granit, et quelques belles pagodes. L'une d'elles, face à la mer, renferme les débris d'un énorme cétacé. Les ossements sont pétrifiés. Les pêcheurs vont y faire des dévotions quand la mer est mauvaise.

« Le service du tram peut fournir quarante coolies. Le caravansérail, qui est habitable, se trouve à l'extrémité du village, près de la passe. Celle-ci, très étroite, oppose pendant la mauvaise saison une résistance aux flots pressés qui se succèdent et s'escaladent, formant une série ininterrompue de murailles et de gouffres liquides sur lesquels ne peuvent s'aventurer les jonques.

« La plus petite largeur de la passe à marée basse est de 85 mètres, à marée haute de 205 mètres. Mais le bac, poussé par le courant de marée, remonte toujours dans le sens opposé à ce courant pour se laisser ensuite dériver obliquement vers l'autre rive. Il parcourt ainsi de 500 à 600 mètres et met un quart d'heure pour cette opération.

« *Les Col des Nuages*. — Un dernier mot sur les trams de la province de Hué avant de quitter le dernier. Le mot Thũa-nông est également compris des Français et des Annamites. On connaît plus particulièrement le 2^e tram sous le nom de Cau-hai et le 3^e sous celui de Thũa-lũu. Les lettrés préfèrent pour ce dernier l'appellation Nũớc-man (2). Ang-cỗ, 4^e tram, est plus connu des Français sous le nom de Lang-cô et des indigènes sous celui de Thũa-phũớc.

« On est à peine débarqué sur l'autre rive de la lagune que l'œil prend un avant-goût des jouissances qui attendent le jarret. Un escarpement raide, long de 600 mètres, granitique, crevassé en maints endroits, sert d'introduction au Col des Nuages.

« Quand on parvient en haut, on se retourne pour s'asseoir et s'éponger.

« Alors apparaît aux pieds du voyageur de village d'Ang-cỗ, avec ses cases de torchis grosses comme des jetons et la lagune entière, irisée par la réfraction du soleil sur les bancs de sable qui se trouvent sous l'eau à différentes profondeurs et qui font prendre à l'onde une

(1) Voir *supra*, page 68, note (6). C'est, en réalité, des mù-u.

(2) En réalité, Nũớc-Man est le nom vulgaire.

teinte d'opale. Deux ou trois voiles de pêche glissent sur les eaux tranquilles. Au fond, le col de Phú-gia coupé par une ligne grisâtre qui est la route mandarine.

« Retournons-nous. Voici une pagode ombragée par des pins gigantesques. La vue s'arrête tout d'abord sur une niche placée en avant, et dont le fond est couvert de papiers bariolés. Sur un petit autel et déposés confusément, deux petits chevaux de bois, trois dragons de terre, une sébille, deux aigrettes en bois, deux bouquets artificiels, un brûle-parfums en faïence, un autre en étain, deux sabres et une lance de bois et des baguettes parfumées à moitié consumées : attributs et holocaustes qui font rire bien des passants, mais que je trouve peu différents de ceux qu'on rencontre dans tous les coins du monde. Qu'il y ait plus ou moins de diversité dans la forme et de richesse dans la matière, c'est toujours la manifestation de l'être humain qui, ayant besoin d'un être surnaturel, le crée à son idéal, lui assigne un logement et cherche à se le rendre favorable en lui déférant les honneurs dûs au mortel le plus puissant de la contrée.

« Quatre colosses, deux tigres et deux éléphants, gardent l'entrée du sanctuaire qui est en outre cachée aux profanes par un paravent. Tout cela maçonné en briques et recouvert de débris de faïence donnant à l'ensemble un aspect de mosaïque grossière (1).

« Un petit plateau couronne l'escarpement, mais on arrive bientôt à la contrepente qui donne l'accès à un palier sur lequel le chemin est assez praticable, à part quelques ravins qu'on méprise déjà.

(1) Cette pagode que décrit C. Paris d'une façon si détaillée, n'est autre que le temple du génie de la Montagne signalé par Crawford, et qui fut appelé dans la suite, comme nous le verrons plus loin, par les voyageurs, la *Pagode du Tigre*. Depuis l'abandon de l'ancienne route mandarine, cette Pagode a été complètement désaffectée, et les objets du culte ont été transportés dans une autre petite pagode, édifiée à cette intention, sur la droite et tout au commencement de la montée de la route mandarine actuelle, après avoir traversé la lagune de Lang-Cô.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, il ne resterait sur l'emplacement de l'ancienne *Pagode du Tigre*, appelée par les Annamites *ám-ông* (petite pagode de Monsieur, le Tigre sous-entendu), noyés au milieu d'une Végétation touffue qui les étreint de plus en plus, que les deux grands éléphants en maçonnerie qui encadraient la pagode ainsi que deux grands et beaux arbres connus par les Annamites sous le nom de *cây long*, « pins » et quelques arbres fruitiers tels que goyaviers, pamplemoussiers, jacquiers, etc. La végétation a repris tellement le dessus qu'il est impossible de se rendre aujourd'hui sur l'emplacement de la pagode sans être accompagné d'un guide et d'une forte équipe de coolies armés de coupe-coupe pour vous ouvrir un passage. Tout Annamite qui passait devant la pagode, soit allant vers Tourane, soit se dirigeant vers Hué, n'oubliait jamais de faire une offrande au génie du lieu.

« Signalons d'abord la rencontre d'une source délicieuse. Tout près d'elle, un teck énorme offre son ombre bien faisante au voyageur fatigué, tandis que de la source elle-même, garantie des ardeurs du soleil par une chevelure de feuillage vierge, jaillit une eau toujours fraîche. Elle vient des roches, et, s'infiltrant en terre à mesure qu'elle tombe, fuit aussi mystérieusement qu'elle est venue en fécondant un petit gazon émaillé de myosotis.

« Le panorama change à vue d'œil. On aperçoit maintenant l'Océan avec la ligne de dunes qui conduit au cap Est de Thửa-mây. A deux pas devant moi, un ravin insondable à cause de la végétation exubérante qui le recouvre, va jusqu'à la mer dont on entend le grondement des flots qui se brisent contre les éboulis rocheux.

« Nous arrivons bientôt au premier hameau et nous n'avons parcouru que trois petits kilomètres. Tous ceux qui font cette route pour la première fois doublent la distance en la jugeant d'après le temps mis à la parcourir et surtout d'après leur fatigue. Il en est de même jusqu'à Nam-chôn. La première fois que je passai le Col des Nuages, j'évaluai sa longueur à vingt kilomètres ; les renseignements semi-officiels m'en donnaient seize, tandis que sa distance réelle n'est que de douze kilomètres.

« Une porte épaisse, voûtée comme une porte de citadelle, avec terrasse au sommet, intercepte le chemin. On ne peut la considérer comme fortification, puisqu'elle n'est flanquée d'aucun mur ni redan et qu'on peut la contourner. Elle a dû servir autrefois, prolongée peut-être d'un mur, à arrêter les invasions et, en dernier lieu, à faciliter la perception d'un péage ou d'un impôt douanier (1). Quelques paillotes

(1) Cette porte est appelée par les Européens « Porte de Hué » et, par les Annamites, *Đôn-Nhi*, « le Fort deuxième », la porte du Col des Nuages, comme nous le verrons par la suite. étant appelée *Đôn-Nhút* « le Fort premier ».

Je n'ai pu obtenir aucun renseignement au sujet de cette porte, ni savoir pour quelle raison elle a été édifiée. On m'a dit, et je donne ces renseignements avec une certaine réserve. n'ayant pu les vérifier, que cette porte avait été construite en la 7^e année de *Minh-Mạng* (1826), et qu'avant notre intervention en Annam, il y avait à cet emplacement une garde composée d'une dizaine de *lính* sous les ordres d'un petit mandarin militaire. Mais on n'a pu me dire si un fortin ou une fortification quelconque avait été élevée à cet endroit. Pour ceux qui connaissent son emplacement, la porte est très visible de plusieurs points de la route mandarine actuelle. En particulier, de la borne du kilomètre 71 on voit distinctement le haut de la porte émerger au-dessus de la végétation qui l'entoure. Elle se trouve exactement située sur la croupe sous laquelle passe le quatrième tunnel de la ligne ferrée qui va de Tourane à Hué, dont la longueur s'étend exactement du kilomètre 35 + 482 au kilomètre 35 + 611. Ce tunnel est le premier qu'on passe en quittant la gare de Baika, dans la direction de Lang-Cô.

habitées par des coolies vivant d'arêquiers et de cœurs de bananier, un petit restaurant où les coolies du tram achètent en passant un gâteau de riz rouge pour quelques sapèques, forment un maigre hameau que j'ai entendu nommer Hai-ven-sung (entre deux vallées) (1).

« Du premier au second hameau, c'est-à-dire sur un deuxième parcours de trois kilomètres, les sites se succèdent en luttant de pittoresque.

« On dévale dans des ravins qu'il faut franchir sur de misérables ponceaux de troncs disjoints où je faillis perdre deux fois mon cheval. C'est une série de seuils à franchir, et toujours rampe à l'ascension, pente à la descente. Au faite des protubérances, on aperçoit encore des échappées d'Océan et la vue embrasse les monts d'alentour ; mais au fond des dépressions, l'horizon c'est la jungle précédant la forêt, repaire d'éléphants, de tigres, de sangliers et de gazelles.

« La route mandarine, que nous avons fait élargir en coupant les hautes herbes, est parsemée de nappes ou talus d'alluvions formant un véritable clavier qui s'étend jusqu'au pied des monts voisins qui l'alimentent. J'ai rencontré plusieurs pierres branlantes de formes assez régulières et dont les arêtes ont de deux à trois mètres de dimension. L'une d'elles a servi d'abri contre un tigre à un de nos chasseurs à pied qui surveillait nos travaux. Le félin, selon lui, était assis sur un roc et le regardait travailler « *en s'grattant l'tête* », comme il nous le contait dans son patois de flamand illettré. J'eus volontiers cru à une hallucination, si les coolies ne se fussent sauvés en hurlant : « Ông cốp ! ông cốp ! ». Le chasseur, malgré nos recommandations, n'avait pas pris son fusil. Il se réfugia derrière une pierre branlante qui se trouvait près de lui et observa du coin de l'œil. Il vit le tigre quitter son roc tranquillement, traverser le chemin en se battant les flancs et se diriger vers le côté opposé de la pierre branlante. Alors le chasseur de Vincennes ferma les yeux. Quand il les rouvrit, ông cốp avait disparu ; une large trainée d'herbes froissées indiquait qu'il avait suivi le chemin du ravin. D'autres gens de notre mission assurèrent avoir vu un troupeau d'éléphants. Moi seul j'eus le dépit de ne rien voir.

« Au fond d'un vallon formé par la divergence de plusieurs croupes, nous rencontrons une petite pagode et quelques cái nhà abandonnées. Cet endroit est le plus pittoresque de tout le col. On y aborde par un ponceau de bambous sous lequel coule un ruisseau limpide. Ce hameau doit être habité, et les habitants ont dû fuir à notre approche, car nous trouvons dans les cases de la noix d'arec, des feuilles de bétel et quelques casseroles en terre. N'importe, nous allons y cantonner. Les environs immédiats sont charmants ; une enceinte de bambous coupés

(1) Hải-Vân Sung, « la vallée du mont Hải-Vân, ou Col des Nuages ».

et entrelacés sépare la zone défrichée de la forêt, sans doute pour intercepter l'irruption des fauves. Nous remarquons dans ce bocage : arêquiers, citronniers, goyaviers, pamplemousses, manguiers et arbres à pain. Nous faisons de délicieuses salades avec le cœur de l'arêquier, tandis que nos coolies se disputent la noix pour la chiquer. La partie blanche, bonne à manger, se trouve sous une peau verte qui croît, ainsi que le chou palmiste, au sommet de l'arbre, et chaque fois que nous voulons manger une salade, il nous faut abattre un de ces arbres, qui, avec leur forme élancée, droite, et leur gracieux panache, feraient, en d'autres lieux, l'orgueil de nos jardins.

« *La porte Hai-ven-Quang.* — Enfin nous arrivons sur une corniche où des nuages épais nous environnent à tel point que nous ne nous apercevons plus et que nous nous heurtons pour ainsi dire à la porte fortifiée construite sur l'ensellement de deux monts où nous allons cantonner de nouveau ; c'est le Col des Nuages proprement dit.

« La porte, appelée Hai-ven-Quang (entre les deux Quang) (1), est occupée par un dôi et cinq miliciens annamites. Un mur épais, crénelé, la relie aux élévations voisines (2)...

« *Encore les pluies.* — Le troisième jour, nous transportons notre tente à Quan-tau, hameau séparé seulement de la porte Hai-ven-Quang par un escarpement de 600 mètres, mais qui a au moins 45° de pente. Profitant d'une éclaircie, j'admire un instant le panorama. La corniche côtoie un grand ravin dont le thalweg se prolonge jusque près de la première porte. Le versant opposé est strié de cannelures argentées qui étonnent par leurs solutions de continuité : ce sont des torrents qui surgissent d'espace en espace des bouquets touffus pour franchir quelques roches dénudées. C'est un tableau saisissant que cette crevasse gigantesque qui doit recéler sur ses flancs toute la faune du pays. De la porte qui fait face à la baie (3), le spectacle a beaucoup plus de charmes, pour nous du moins. En bas, tout en bas, à quatre kilomètres à peine, un rectangle de cái nhà sur la plage, c'est Nam-chôn, point terminus du Col des Nuages. En suivant les contours de la

(1) Hải-Vân-Quan, « la porte du mont Hải-Vân, ou Col des Nuages ».

(2) L'ensemble des fortifications constitue un véritable fortin qui a été construit en la 7^e année de Minh-Mang (1826) pour défendre le passage du Col des Nuages contre un ennemi venant du Sud.

Les fortifications sont encore bien conservées, mais les quelques habitations qui étaient à l'intérieur du fortin sont complètement démolies. Aucune troupe n'y tient plus garnison depuis longtemps.

(3) Baie de Tourane.

baie quasi-circulaire, nous pouvons voir la rivière de Cu-dê et le morne de Nam-ô, qui cache le village de ce nom.

« Puis, une bande de sable conduit le regard jusqu'à des tiquettes vertes divisées en parties égales par un ruban blanc. C'est Tourane, le port désiré, séparé du bourg de Hà-thang par le cours d'eau dont nous discuterons le nom en parlant de Tourane. Nous sommes tout près, on peut compter les vaisseaux qui sont en rade, abrités des grands vents par la presqu'île Tien-tcha.

« De Quan-tau, je descends immédiatement à Nam-chôn pour tâcher d'intéresser le maire au transport de nos poteaux.

« Nous ne serions restés que deux jours à Quan-tau sans cette maudite pluie qui revint plus fort que jamais. Nous avions là tout un épais fourré à élaguer, des ravins où les coolies refusaient de descendre pour y passer le fil, et les torrents débordaient avec une telle furie, que leur bruit assourdissant nous empêcha de dormir toute la nuit. Il fallait cependant quitter ce col archi-maudit.

« Pendant que les gens de Nam-chôn disposent les poteaux près des piquets que je leur ai indiqués, nous réquisitionnons une dernière fois des coolies revenant de Tourane, pour transporter notre chef et notre matériel. La violence des torrents est telle que M. Deramond (1), quoiqu'en palanquin, arrive aussi mouillé que nous.

« Hourrah ! la ligne a quitté le col. Mais nous le payons ; Bellet, notre aide-surveillant, pris d'une fièvre intense, a dû se coucher. Le lendemain, nous l'envoyons à Tourane. On nous répond qu'il est trop tard, ce malheureux à la fièvre typhoïde et un abcès au foie (2). Moi-même, quoique robuste, je paie mon tribut à la dysenterie

« De Nam-chôn à Tourane. — On ne trouve aucune jonque à Nam-chôn pour traverser la baie ; il faut aller jusqu'à Lieng-cheu (3) et même jusqu'à Nam-ô. Trois cols ou plutôt trois gradins conduisent à Lieng-cheu. Entre chacun d'eux, une petite plage. Le premier est négligeable, le deuxième est un peu plus élevé, mais on ne parvient

(1) M. Deramond était le chef de la mission chargé de la pose de la ligne télégraphique de Hué à Tourane.

(2) Un autre surveillant, Joanny, qui faisait également partie de la mission, avait aussi, quelques jours auparavant, payé de sa vie l'excès de fatigues subies pendant ce pénible travail. Sa tombe se trouve dans l'ancien cimetière de Tourane, première allée à gauche en entrant, accolée à celles de deux autres de ses collègues morts quelques années plus tard. Une seule et brève inscription pour ces trois tombes accolées *A la mémoire des surveillants des Postes et Télégraphes : Joanny : 1885 — Martin : 1890 — Parade : 1891.*

(3) Liên-Chiêu.

pas au troisième sans gravir deux escarpements successifs d'environ 40° et qui ont chacun deux cents mètres de longueur.

« Après quelques ondulations on arrive à Lieng-cheu, les chemins montueux sont finis, nous allons marcher sur le sable jusqu'à Tourane.

« C'est à Lieng-cheu que la nouvelle route du Col des Nuages prend naissance. Une petite rivière tout près de ce village, puis une autre à Cu-dê, large de 350 mètres, puis encore un bras de celle-ci à 300 mètres plus loin, et l'on arrive à Nam-ô, dernier tram avant Tourane. La distance de Nam-chôn à Nam-ô est relativement minime comme étape de tram ; huit kilomètres seulement séparent ces deux points, mais on perd une demi-heure au passage des trois bacs.

« La rivière de Cu-dê est appelée communément aujourd'hui rivière de Nam-ô par les Européens, avec une apparence de raison. Nam-ô est un tram connu des colons de Tourane. Après la lugubre affaire Besson (1), l'autorité militaire y installa un poste, Cu-dê est resté au contraire un simple village sur la rive gauche de la rivière. Mais c'est une localité ancienne, qui a même son souvenir historique. Quand, il y a un siècle, Duê-tông, seigneur de Huê, fut obligé de fuir les Tonkinois il laissa à Cu-dê son fils hérier, le prince Muc-vũông, pour soutenir sa cause et y rallier le peuple. Nhac, le chef des Tày-sôn, envoya le général chinois Ly-tai pour lui servir d'escorte et lui rendre les honneurs. Mais Muc-vũông, craignant une trahison de la part de ce révolté, s'attacha Ly-tai et rejoignit avec lui son père en Cochinchine (2).

(1) Voir plus loin, les deux récits de ce drame.

(2) Dans une note de la page 52, C. Paris dit que : « D'après des traditions locales, la rivière de Cu dê communiquait jadis avec celle de Cao-hai, au moyen d'un canal que Tữ-Đức aurait fait combler par crainte d'une invasion des Français en 1858, après la prise de Tourane par l'Amiral Rigault de Genouilly. Le séjour en cette région du fils héritier de Duê-tông en 1774 donne beaucoup de vraisemblance à cette hypothèse. Si les Tonkinois n'avaient pas dû le poursuivre par la vallée de Cu-dê, si Tữ-Đức n'avait pas cru possible l'invasion des Français par cette même vallée, c'est au Col des Nuages que se fussent établis les Camps d'arrêt, et non dans la Vallée de Cu-dê. » Selon nous, l'auteur commet ici une grossière erreur qui doit provenir d'une mauvaise interprétation des renseignements qu'on lui a fournis. En effet, un simple regard jeté sur la carte de cette partie du centre Annam, fait voir qu'il y a impossibilité absolue à ce qu'à une époque quelconque le Sông Cu-Dê et la rivière de Cao-Hai aient jamais pu être reliés entre eux par un canal, le système orographique du pays, essentiellement montagneux et tourmenté, ne permettant pas d'envisager pareille supposition. A l'époque où C. Paris prit ces renseignements, toute cette région était complètement inconnue, et il n'y a pas lieu de lui tenir rigueur de s'être fait l'écho d'un semblable racontar, si toutefois on le lui a rapporté. Je pense plutôt, tout simplement, que C. Paris, comme je l'ai dit plus haut, a mal interprété ce

« Les gens de la contrée, quand ils se rendent dans ces parages en jonque, disent qu'ils vont à Cu-dè. le tram de Nam-ò est séparé de la rive droite de l'arroyo par un mamelon. Pour ces raisons, je pense qu'il est logique d'appeler cette rivière sòng Cu-dè (1) d'accord en cela avec beaucoup d'Annamites que j'ai questionnés.

« La commune où est situé le tram de Nam-ò s'appelle Hoa-ò. Cent hommes pouvaient trouver un abri au refuge du tram. Mais, comme à Cau-hai, le service du tram se fait sous une paillote voisine du refuge qui a été transformé en poste militaire. Les linh sont au nombre de trente environ (2).

« Hoa-ò est un riant village éparpillé entre la mer, le morne et les méandres d'un bras du sòng Cu-dè. Ses habitations font un commerce

que les indigènes lui ont raconté. En effet, ceux à qui il s'est adressé ont dû lui dire qu'il existait à travers le massif montagneux qui sépare le haut Sòng Cu-Đè de la haute rivière de Cao-Hai, un chemin qui permettait de se rendre de Cao-Hai à nam O sans passer par le Col des Nuages et la vieille route mandarine. Ce renseignement était absolument vrai, et ce chemin existait réellement. Il est donc très admissible que C. Paris ait traduit chemin par canal, d'ou son erreur. Ce Chemin était d'ailleurs connu et le Général Prudhomme le parcourut en décembre 1885. (Voir plus loin le récit qu'il donne de son voyage).

D'autres Européens lesuivirent aussi dans la suite, entre autres le lieutenant de Malglaive qui le premier en fit le levé au tours des missions topographiques dont il fut chargé de 1886 à 1889. (Voir la carte de ses itinéraires). Il est aujourd'hui complètement abandonné.

(1) C'est le nom qui a été adopté par le Service Géographique de l'Indochine.

(2) Il y a lieu de signaler qu'il existait trois tombeaux d'Européens sur le territoire du village de Nam-Ô. « Celui d'un sergent, sur le banc de sable près de la mer, à 150 mètres de la gare ; ceux d'un adjudant et d'un sous-lieutenant dans le cimetière du village de Nam-Ô. Ces deux derniers tombeaux sont à environ 500 mètres de la gare, côté Tourane, et à 200 mètres de la route mandarine vers la rivière. Presque effacées par le temps, ces tombes sont séparées l'une de l'autre par la piste qui conduit de la route mandarine au village de Xuân-Kiêu, au bord de la rivière. On peut dire que les gens marchent à peu près dessus. L'une d'elles possède encore une petite pierre, à la partie supérieure de laquelle on voit l'emplacement d'une croix probablement.

« Le sergent s'est noyé en se baignant ; il fut emporté par une vague. L'adjudant est mort de maladie, et le lieutenant se serait suicidé avec un fusil.

« Tels sont les renseignements que j'ai pu recueillir ; sont ils exactes ? Ils émanent de vieux notables, et les faits remontent déjà à quelque temps ».

Ces renseignements proviennent de recherches qu'a bien voulu faire M. Durand, Inspecteur des chemins de fer à Tourane, sur la demande que lui avait faite notre collègue M. le Docteur Sallet. Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour les remercier tous deux de leur obligeance à me faciliter ma tâche.

actif de denrées alimentaires avec les montagnards. Nous sommes reçus chez une riche bà già (1) du nom de Thũa-vang, dont l'habitation toute en pierres comprend trois corps de logis. La maîtresse de céans nous donne l'aile droite. Nous sommes servis avec un peu de cérémonie, mais à ravir. Des réchauds allumés et des victuailles encombrant notre pièce. Mon cheval se régale de riz non décortiqué. Nous avons un confortable auquel nous ne sommes plus habitués. Une nuée de domestiques prévient nos besoins. Pendant ce temps, le commerce marche ; les sampans stationnent à l'entrée, apportant des denrées et en emportant d'autres. Malgré la pluie, nous avançons toujours. M. Deramond, à bout de force, est obligé de partir à Tourane avant l'achèvement de l'oeuvre. Mais je le suis de près ; deux jours plus tard nous cantonnons à Tan-ké, très grand village et point de départ d'un cordon verdoyant qui s'étend jusqu'à la rivière de Quang-nam, en contournant Tourane et ses dunes. L'embouchure de la rivière de Tan-ké, large à peine de 30 mètres, donne passage tous les jours à une vingtaine de jonques de pêche qui vont s'abriter entre la passe et le pont.

« Tourane est à moins de 4 kilomètres du pont de Tan-ké. pour y parvenir nous ne verrons plus que du sable ».

* *

On a pu se rendre compte en lisant les lignes ci-dessus, que de tous les récits de voyageurs que j'ai mis jusqu'à maintenant sous les yeux de mes lecteurs, celui de C. Paris est le plus complet et le plus détaillé en ce qui concerne la vieille route mandarine même. et aussi celui qui fait ressortir de la manière la plus saisissante combien était pénible le parcours de cette voie, particulièrement pendant la saison des pluies.

*
* *

Les documents qui suivent ne vont faire que confirmer tout ce que C. Paris a écrit, et l'on verra qu'il n'a rien exagéré.

J'ai dit plus haut que le Général Prudhomme était arrivé à Hué, comme commandant supérieur des troupes en Annam, le 17 juillet 1885.

C'était en pleine saison chaude, et toutes les opérations d'embarquement et de débarquement de troupes, de matériel et d'approvi-

(1) Mot qui signifie vieille femme en annamite,

sionnements, se faisaient uniquement par le port de Thuận-An (I) et n'offraient, en cette saison, aucune difficulté. Il n'en fut pas de même lorsqu'arriva la fin septembre, époque où la mousson du Nord-Est se met à souffler pour ne cesser que fin février. C'est, pendant près de cinq mois, le règne des typhons, des forts coups de vent, maintenant la mer très houleuse et très dangereuse sur toute la longueur des côtes d'Annam. Aussi, dès octobre, le Général Prudhomme, devant les difficultés grandissantes d'embarquement que présentait le port de Thuận-An, et même les dangers que ces opérations offraient, s'occupa de la vieille route mandarine qui reliait Hué à Tourane en « passant par le Col des Nuages, et presque impraticable, rapporte le Général X^{xxx}, sur une grande partie de son parcours, de chaque côté du col. Il y avait donc un intérêt de premier ordre, à améliorer cette voie de communication, et le Général délégué (2) (en Annam) avait saisi de la question le Résident Général (3) (au Tonkin) dès la fin d'octobre, en lui adressant les renseignements du Colonel Brissaud, qui venait de parcourir cette route avec de grandes difficultés (4) .

(1) Thuận-An. port de Hué. Situé à l'embouchure de la rivière de Hué, à environ 12 kilomètres de la citadelle. Les forts dits de Thuận-An, qui défendaient l'entrée de la rivière de Hué, c'est-à-dire la passe de Thuận-An, avaient été enlevés de vive force par l'Amiral Courbet, les 18 et 19 août 1883. Une garnison y fut installée, et c'est dans ce port, malgré sa mauvaise situation et les dangers même qu'il présentait, qu'eurent lieu, pendant un certain temps, toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des troupes.

Voir, au sujet de ce port, l'article très documenté du R. P. Morineau, dans B. A. V. H. N° 3, juillet-septembre 1914 : *Souvenirs historiques en aval de Ba-Vinh : Les forts et les batteries*, page 221 et suivantes.

(2) Le Général de brigade Prudhomme.

(3) Le Général de division Roussel de Courcy. — Philippe-Marie-Henri Roussel de Courcy naquit à Orléans en 1827 et mourut à Paris en 1887. Il fit les campagnes de Crimée, d'Italie, du Mexique, et devint lieutenant-colonel en 1864, colonel en 1869, général de brigade en 1870. Désigné en 1877 pour suivre les opérations de l'armée russe dans le Caucase pendant la guerre turco-russe, il assista au quartier général du grand duc Michel à la prise d'Ardahan et de Kars. Divisionnaire en 1878, il fut envoyé au Tonkin comme commandant du corps expéditionnaire en 1885. Un mois après son arrivée, il assista à la prise de la citadelle de Hué par nos troupes. Il retourna ensuite au Tonkin d'où le firent rappeler des démêlés avec l'autorité civile (janvier 1886). (Notes extraites du *Nouveau Larousse illustré*),

(4) Le Général X^{xxx} cite ce fait, qu'un détachement de 101 hommes de la compagnie de Chasseurs, sous les ordres du Capitaine Daniel et du Sous-Lieutenant Bouttefroy, ayant quitté Hué le 12 novembre 1885, mit sept jours pour parcourir la distance de Hué à Tourane, qu'on franchit habituellement en 3 ou 4 jours, à travers d'énormes difficultés occasionnées par les pluies et la presque impraticabilité de la route du col. (*L'Annam du 5 juillet 1881 au 4 avril 1886*, par le Général X^{xxx}, page 60. L'auteur, le Général X^{xxx}, n'est autre que le général Prudhomme lui-même.)

Voici ce que dit le Général X^{xxx}, au sujet de l'état de la route mandarine à cette époque, et des reconnaissances qui furent faites en vue de son amélioration et de la recherche d'un autre tracé plus pratique (1).

« Le Général de Courcy avait ordonné la reconnaissance militaire de la route, par le dernier détachement de zouaves renvoyé du Tonkin en Annam, sur la demande du Général Prudhomme, qui ne se trouvait pas assez muni de troupes à Hué. Mais, ce détachement tardant à arriver, le Général délégué voulut procéder lui-même à cette reconnaissance et rechercher en même temps la trace d'une route contournant le fameux col, qu'on disait avoir été suivie par le P. Maillard (2), de la chrétienté du Quang-Nam, et un négociant à Hué. Il en profiterait pour établir à Cau-Hai un poste et un magasin de vivres pour protéger et ravitailler les troupes de passage, et il visiterait le Quang-Nam, où 300 fantassins de marine rapatriables occupaient les magasins du roi, de Tourane, en attendant le transport qui devait les ramener en France. A cet effet, il se fit assister par le Ministre des Travaux publics, avec un

(1) Général Xxxx : *Op. cit.*, page 74 et suivantes.

(2) Donnat, Etienne, Maillard, né le 6 août 1851 à Grandfontaine-sur Creuse, au diocèse de Besançon. Fit de brillantes études d'abord au petit séminaire de Vesoul et ensuite au grand séminaire de Besançon. Arriva à la colonie en 1882. Reçut le nom annamite de *Cô-Thiên* (le P. Céleste). Débuta à VinhNinh puis fut envoyé dans le district de Giahim, et en fin, en 1884, Mgr. Van Camelbecke, l'évêque de Qui-Nhơn, l'envoya diriger le vaste district de Phú-Thượng, situé dans la province de Quảng-Nam, à 16 kilomètres à l'Ouest de Tourane, Doué d'une activité et d'une énergie restées légendaires, le P. Maillard, pendant toute la durée de la période de troubles qui suivit la prise de la citadelle de Hue par nos troupes, le 5 juillet 1885, sut protéger sa chrétienté de toute incursion de rebelles et de toute déprédation. Son rôle pendant cette période fut dénature, par ses ennemis, au point qu'il dût aller à Hanoi, défendre sa cause auprès de Paul Bert, alors Résident Général de la colonie, qui, après l'avoir entendu, donna l'ordre officiel de le laisser tranquille. Il aurait même dit à ses intimes, après l'entrevue : « J'aurais voulu inviter M. Maillard à déjeuner, mais j'ai eu peur qu'il me refusât. » Le calme revenu, le P. Maillard s'adonna entièrement à la mise en exploitation de vastes terrains jusque là restés incultes, et que ses chrétiens, sur son instigation, plantèrent particulièrement en thé. On peut dire qu'il fut le vulgarisateur de cette culture, qui a enrichi toute cette belle vallée de Phú-Thượng, qui est aujourd'hui un des principaux centres de production de cette plante.

Il mourut à Phú-Thượng, le 20 mai 1907, d'une maladie qui le faisait souffrir depuis de longues années déjà, et fut enterré dans une fosse creusée dans la grande nef de l'église de Phú-Thượng, important et imposant bâtiment qui est son œuvre. (Renseignements tirés d'une notice biographique faite par le R. P. Guerlach.)

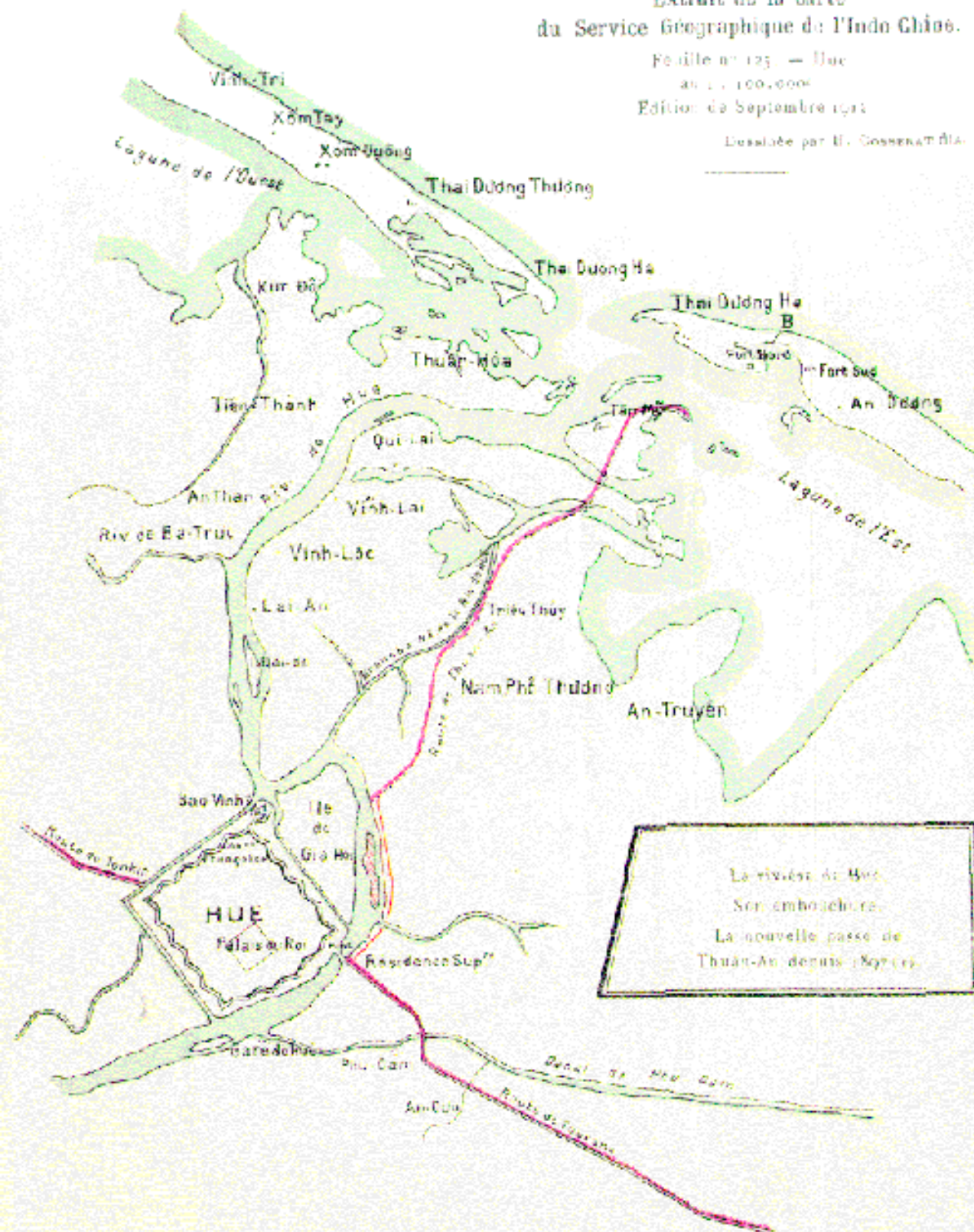
Extrait de la carte
du Service Géographique de l'Indo-Chine.

Feuille n° 125. — Hué

au 1 : 100,000

Edition de Septembre 1911

Dessinée par M. GOSSENET D'A.



Extrait de la carte
de Hué aux Iles Culao Cham

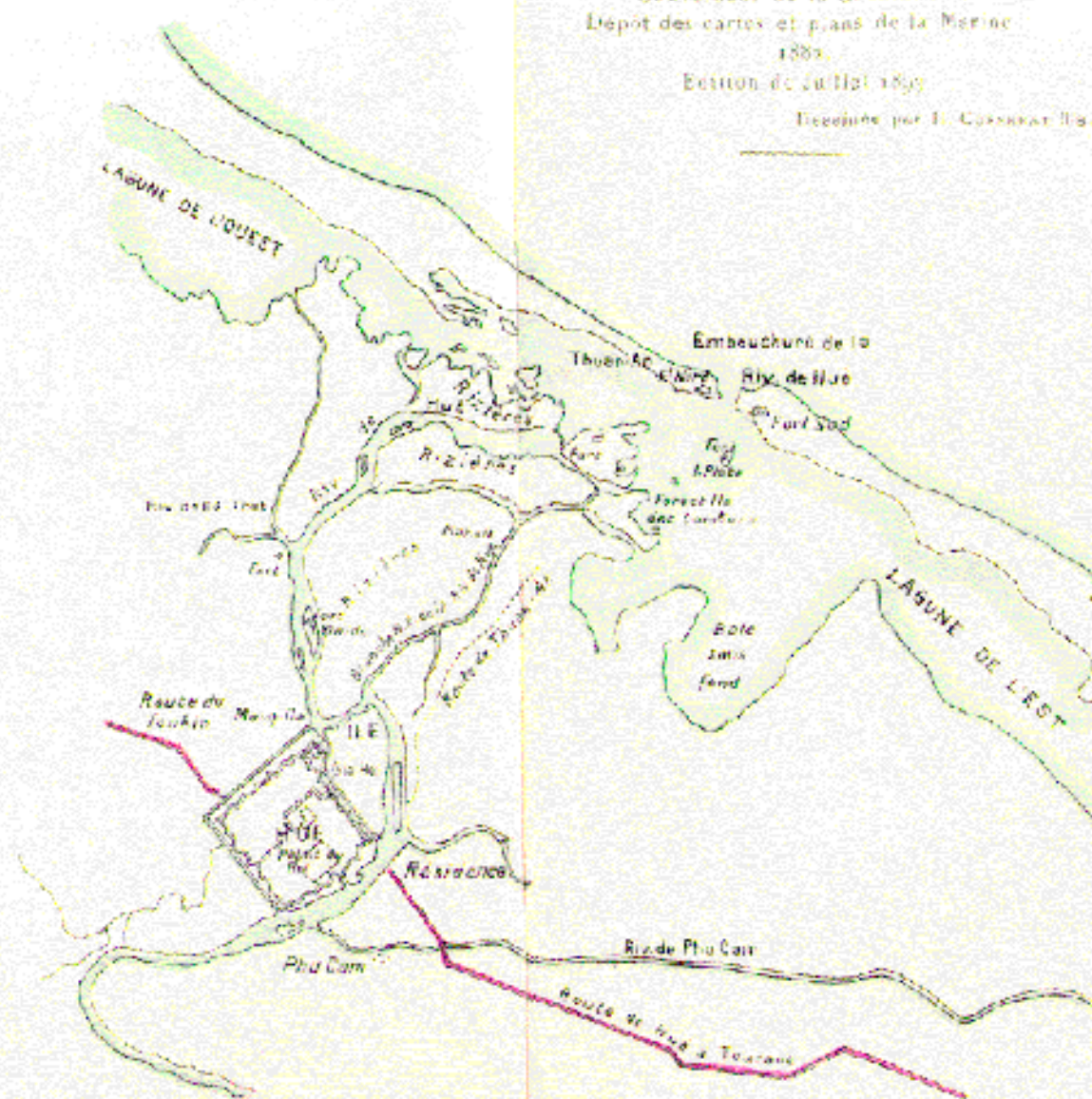
levée en 1875

d'après les ordres de Monsieur le Contre-Amiral Lafont
Gouverneur de la Cochinchine

Dépôt des cartes et plans de la Marine
1883.

Edition de Juillet 1899

Dessinée par M. GOSSENET D'A.



La rivière de Hué,

Son embouchure.

L'ancienne passe de Thuân-An jusqu'en 1897 (1)

mandarin de son département, et accompagner par le Capitaine du Génie Jullien et par l'interprète Tran-Qué, ainsi que par une demi-section de zouaves d'escorte, et quitta Hué, où sa présence n'était pas nécessaire et d'où son absence avait été, d'ailleurs, autorisée par le général en chef, puisque rien ne pouvait se faire sans cela.

« Le départ eut lieu le 14 décembre au matin, en chaloupe à vapeur remorquant le petit convoi de l'expédition, par le Phû-Cam et la lagune de l'Est (1) jusqu'à Cau-Hai où la fin de la journée se passa à installer le poste et le magasin et à se procurer les coolies nécessaires pour le voyage par terre. De là on prit, le lendemain, la route mandarine, qui à cheval : le général, le capitaine et leurs deux soldats-ordonnances ; qui en palanquin : le ministre et son mandarin assesseur ; qui à pied : l'escorte, l'interprète et les coolies porteurs des bagages. Mais, à peu de distance de Cau-Hai et près de Phu-Gia, la petite troupe rencontre un premier obstacle consistant en un massif rocheux, barrant la route et entaillé de hauts gradins permettant de la franchir par un col élevé de 105 mètres (2). C'est un avant-goût de ce qu'on devait trouver plus loin, mais ce fut assez facilement, surmonté et l'on arriva avant la nuit, sans nouvel encombre, à Lang-Cò, à l'issue d'une autre lagune communiquant avec la mer par un goulet de 200 à 300 mètres de large. Des télégraphistes s'y trouvent, prêts à le franchir pour continuer la pose de leurs fils par-dessus le chenal et achever ainsi de relier Tourane à Hué par la transmission rapide des dépêches.

« Le 16 décembre, par une pluie diluvienne, la traversée du chenal s'effectua sans trop de peine, malgré un assez fort courant, et le détachement reprit la route mandarine, assez praticable, jusqu'à un torrent grossi, sur lequel des madriers mal équarris avaient été jeté

(1) L'auteur, le Général X^{xxx}, commet ici une grosse erreur, car s'il a suivi le canal de Phû Cam, il n'a pu suivre la lagune de l'Est, ainsi que l'on peut s'en rendre facilement compte, par la carte N° 2, page 15. Quand on part de Hué par le canal de Phû-Cam, on ne peut déboucher, comme je l'ai déjà dit plus haut que dans les lagunes de Truôi et Cao-Hai, qu'on traverse pour se rendre au village même de ~~Lang-Cò~~

en guise de pont, et jusqu'à une petite pagode, dite des Tigres (1), après laquelle commença l'escalade du col. Ce fut une opération des plus fatigantes, le tracé de la route n'ayant rien de rationnel et abordant la hauteur par la ligne la plus courte, qui est celle de la plus grande pente. Aussi, les degrés qui permettent de la franchir ferment-ils un véritable escalier de géants, offrant environ 0 m. 60 de contre-marche, des plus pénibles à gravir. Parvenu au col à bout de forces, le détachement prit un long repos dans le fort en pierres (2) qui commandait le passage, mais qui était inoccupé depuis longtemps et d'où la descente sur la baie de Tourane s'accomplit ensuite rapidement, la pente du revers étant encore plus raide que celle de l'autre versant de la montagne.

« La nuit du 16 au 17 se passe à Nam-Thung (3), sur le rivage de la baie, en vue des deux bâtiments qui y étaient alors mouillés, le croiseur le *Hugon* et la canonnière le *Lutin*, sous le commandement du Capitaine de frégate Touchard (4). Après les avoir visités, le général inspecta le poste, les travaux en cours et les 300 fantassins de marine, en hivernage à Tourane même, dans les vastes magasins du roi, en attendant leur rapatriement. Dès la veille, il avait écrit au supérieur de la chrétienté de Phu-Thuong pour obtenir que le P. Maillard fût mis à sa disposition, et s'enquit du négociant qui l'avait accompagné dans son exploration du massif montagneux à l'Ouest du Col des Nuages. La réponse devant parvenir à Quang-Nam, le général s'y rendit dans le jour même avec son petit détachement et y trouva les troupes (qui revenaient de Tra-My et s'y reposaient de leurs fatigues avant de regagner Hué. Le lendemain 18, après les avoir inspectées et félicitées dans la personne du Commandant Cardot, et pendant qu'on préparait

(1) Voir page 81, note (1).

(2) Voir page 31, note [2], et page 54, note (1).

(3) Ancien *trạm* de Nam-Sơn, au pied du versant Sud des montagnes de Hải, sur la baie de même nom.

(4) Il y avait à cette époque, en rade de Tourane, d'une façon permanent, une flottille composée du croiseur le *Hugon* et des canonnières le *Lutin* et la *Rafale*. Cette dernière, à cause de son peu de tirant d'eau, était presque continuellement détachée à Hué comme stationnaire. Cette flottille était sous le commandement du Capitaine de frégate Touchard qui plus tard, rentré en France, commanda successivement comme capitaine de vaisseau le cuirassé *Marengo*, puis l'*Iphigénie*, bâtiment école d'application des aspirants de Marine. Nommé contre-amiral le 6 juin 1894, il remplit les fonctions de sous-chef d'Etat-Major général de la marine et commanda ensuite, en 1898, une division de l'escadre du Nord. Promu enfin vice-amiral en avril 1902, il fut désigné comme préfet maritime de Cherbourg, où il resta jusqu'en 1905, époque où il fut appelé aux hautes fonctions de chef d'Etat-Major général de la Marine. L'Amiral Touchard est né en 1844.

les moyens de poursuivre son excursion, le général poussa une pointe jusqu'à la ville chinoise de Fai-Fo, des plus florissantes, à quelques kilomètres de la citadelle. Au retour, il reçut la réponse du supérieur du P. Maillard, alléguant qu'à la veille des fêtes de Noël ce religieux ne pouvait s'absenter, mais qu'il envoyait un guide annamite qui avait parcouru le chemin recherché et qui apportait les indications nécessaires pour le retrouver, il ajoutait que ce chemin était très mauvais et qu'il n'y en avait aucun bon dans toute la région ; c'était à vérifier.

« Muni de ces seuls renseignements, et accru d'une demi section de chasseurs, le détachement, accompagné du guide susdit, repartit de Quang-Nam, le 19 décembre, pour se rendre à Nam-Yên, à 5 kilomètres en amont de l'embouchure de la rivière de Nam-Hò, dans le fond de la baie de Tourane. Il y avait à faire une trentaine de kilomètres, dont le deuxième tiers dans le sable sur le bord de la baie, de sorte que la fatigue fut grande pour les zouaves, les chasseurs et les coolies, et qu'ils n'arrivèrent au gîte que fort avant dans la soirée. Le jour suivant, 20 décembre, dans le dernier village annamite de la région, rejoignit le négociant de Hué dont il a été parlé et qui venait, par le chemin à suivre, au-devant de la petite colonne pour lui servir de guide. Malheureusement il avait été pris, la veille, d'un si violent accès de fièvre qu'il dut y renoncer et se rendre en toute hâte à Tourane afin de se soigner. De plus, il représenta avec force que la région à traverser était si difficile et malsaine qu'on risquait d'y succomber à la fatigue et à la fièvre des bois. N'ayant ni médecin ni médicaments, le général ne voulut pas exposer son escorte à de pareils dangers et la renvoya à Tourane, au grand regret des zouaves et des chasseurs, toujours avides de périls de quelque nature qu'ils soient ; il poursuivit donc son exploration, accompagné seulement du Capitaine Jullien, de leurs deux soldats ordonnances, de son interprète, du ministre et de son assesseur, ainsi que des coolies indispensables, le pays étant tranquille puisque le négociant précité venait de le traverser presque seul sans encombre. Enfin ce négociant fut avantageusement remplacé par le maire même du village qu'on allait quitter, qui connaissait le chernin à parcourir et pouvait en outre servir d'interprète avec les Mois sur le territoire desquels on allait entrer dès le lendemain.

« Ainsi réduit, le personnel de l'exploration se remit en marche, le 21 décembre, à 7 h. 30 du matin, et arriva, à 9 heures, à la douane annamite ; la porte en bambous franchie, on se voit en pays moi (1), et

(1) Nom générique donné aux tribus sauvages montagnardes qui vivent tout le long de la chaîne annamitique dans un état d'indépendance presque complète et qui n'ont que de vagues contacts avec la race annamite. Elles diffèrent essentiellement de la race annamite, et paraîtraient plutôt être d'origine malaise

bientôt de nombreux indigènes se présentèrent dans le costume annamite simplifié que portent la plupart d'entre eux. Quelques-uns cependant portent pour tout vêtement une bande d'étoffe étroite qui entoure la ceinture et passe entre les jambes, à la façon d'un pagne. Les enfants des deux sexes vont le plus souvent nus. Précédé de ces Moïs qui frayaient le passage dans la brousse, le coupe-coupe à la main, on arriva, vers 5 heures du soir, sur le bord d'un torrent grossi par les pluies et assez large, dont le passage fut assez difficile, et au delà duquel se trouvait leur village, composé de quelques misérables canhas (1), dans lesquelles on ne pénètre qu'en rampant et où cependant on dut passer la nuit.

« On en repartit le lendemain 22, et, après avoir retraversé le torrent, on reprit le sentier de la veille, mais rendu plus abrupt par les accidents du terrain, à peine frayé, large de 0 m.40 au plus, grimpant à pic, dévalant de même, coupé d'énormes arbres tombés en travers et obstruée par d'énormes blocs de rochers erratiques, vrai chemin de chèvres, ou mieux d'antilopes. On était en pleine montagne boisée, escaladant plusieurs cols et ne rencontrant aucune habitation. Aussi, après avoir marché toute la journée, on passa la nuit au bord d'un torrent, sur le versant Nord du massif montagneux, sous un abri improvisé avec des branchages, les coolies et les quelques Moïs qui s'étaient joints à eux autour d'un grand feu de bivouac allumé autant pour éloigner les fauves qu'afin de combattre l'humidité extrême à cette époque de l'année.

« Le 23, on fit l'ascension du col de Cau-Hai (425 mètres), presque aussi élevé que celui des Nuages et dont le versant Nord-Est, qui fait face à la lagune, est aussi raide que celui de ce dernier sur la baie de Tourane. Après l'avoir descendu, on sortit enfin de la forêt et l'on arriva au fortin de la douane annamite qui marque la frontière. Là se trouvèrent deux éléphants envoyés par le roi ainsi que quelques soldats de sa garde, pour ramener le général et le Capitaine Jullien à Hué. Le reste de la route se fit donc à dos d'éléphant jusqu'à Cau-Hai, et l'on rentra à Hué en chaloupe à vapeur, le 24 décembre au soir, après onze jours d'absence, la reconnaissance étant terminée.

« Dès le lendemain, grâce aux notes prises en route, un rapport détaillé était rédigé et adressé au résident général pour lui rendre compte du résultat de cette reconnaissance. En fait, le sentier par l'Ouest existait bien, sur la limite du Laos, mais il était plus long et plus difficile que le chemin du Col des Nuages. La construction d'une route à travers la forêt vierge devait être un travail long et dispendieux. D'autre part, l'accès du col de Cau-Hai du côté de la lagune est trop

(1) Mot annamite qui signifie, case, habitation, maison.

abrupt pour qu'il soit possible d'y développer un assez grand nombre de lacets à pente acceptable jusqu'à son sommet. Au contraire, la route mandarine semblait facile à améliorer, et il paraissait possible de créer, dans la section même du Col des Nuages, une très bonne route de montagne dans le genre de nos routes forestières des Alpes et des Pyrénées. Le seul point délicat était peut-être la traversée du goulet de Lang-Cò, large de 100 mètres. On devait y prévoir l'organisation d'un bac, en attendant la construction d'un pont élevé (pour le passage des jonques), ou tout autre moyen de tourner l'obstacle que suggérerait une reconnaissance plus complète et plus technique.

« En tout cas, l'hésitation n'était pas permise. La solution par le Col des Nuages n'avait pas seulement l'avantage d'être moins dispendieuse et moins longue, les travaux pouvaient commencer immédiatement, en utilisant un grand nombre de sections de la route mandarine. C'était là un grand point. Aussi, pour toutes ces raisons, le rapport concluait nettement à la construction d'une route carrossable passant par le Col des Nuages ou, plus exactement, un peu à l'Ouest de ce col (1). Cette proposition fut adoptée, et les travaux de reconnaissance de détail, de tracé et de piquetage furent confiés au Capitaine du Génie Besson, de la mission militaire, comme il a été dit (2). Cet éminent officier s'était déjà mis à l'oeuvre et il avait débroussaillé tout le parcours de la route, lorsque sa mort tragique interrompit les travaux à la fin de février 1886, ainsi qu'on le lira plus loin ; mais il n'est que juste de la mentionner ici, en faisant remonter l'honneur de l'ouverture des travaux de cette importance voie de communication à celui qui l'a amorcée et y a perdu la vie. . . . »

Les circonstances tragiques dans lesquelles le Capitaine Besson et les soldats de son escorte trouvèrent la mort méritent, je pense, d'être rappelées ici car peu de personnes en connaissent les détails et surtout l'horrible dénouement. Ce sera de plus un hommage envers ces pionniers qui ont sacrifié leur vie pour nous permettre de passer aujourd'hui sans difficulté à travers tous les obstacles qui à cette époque s'amoncelaient devant le voyageur.

Voici comment le Général X^{xxx} raconte le guet-apens dans lequel le Capitaine Besson avec ses hommes trouva la mort (3).

(1) Voir la carte N° 9.

(2) Voir *suprà*, page 77, note (1)

(3) Général X^{xxx}: *Op. cit.*, pages 113 et 114,

« En quelques mois de travail très pénible, le Capitaine Besson était parvenu à tracer et à débroussailler une nouvelle route à travers la forêt qui couvre la montagne, avec l'aide de travail leurs indigènes dirigés par deux ou trois sous-officiers du Génie et de l'Infanterie de marine, que secondaient une demi-dizaine de soldats de cette dernière arme lui servant en même temps de garde. Peu avant le départ du Général Prudhomme pour le Quang-Binh, le capitaine était venu lui présenter les plans du nouveau tracé et en avait reçu de chaudes félicitations.

« En même temps, quoique le massif parcouru sans cesse par des détachements et même par des isolés n'eût été le théâtre d'aucun événement, le général avait offert au capitaine de doubler sa petite escorte, malgré le peu de monde qui restait à Hué, alors presque entièrement dégarni de troupes ; mais le capitaine s'en défendit, *se disant aussi en sûreté que sur le boulevard des Italiens.*

« Alors le Général se borna à lui recommander instamment de ne négliger aucune précaution de sûreté, surtout la nuit, et principalement de ne jamais coucher plus de deux fois de suite au même gîte, afin de ne pas s'exposer à une tentative d'agression, toujours à redouter de la part des pirates ennemis.

« Le malheureux capitaine, dans sa confiance inconsidérée, ne tint pas compte de ces sages conseils. Arrivé à Nam-Thung (1), au pied du versant Sud du massif, le 26 février, il y séjourna les 27 et 28, projetant de ne se rendre à Tourane que le 1^{er} mars pour toucher la solde de son détachement et la paye de ses travailleurs ; il donnait ainsi aux rebelles (2) le temps de se préparer à l'attaquer. Le 1^{er} mars, en effet,

(1) Le Nam-Son actuel des cartes, au pied du Col des Nuages, versant de Tourane

(2) L'auteur dit en note qu'ils furent sans doute avertis par l'interprète Tran-Qué, mais on ne put jamais l'en convaincre. Dans une autre note, page 48, il ajoute que Tran-Qué était l'interprète personnel du général délégué, qui l'avait amené du Tonkin ; mais cet interprète, dit-il, « n'avait pas grande valeur et n'inspirait pas assez de confiance pour être employé en dehors des affaires ordinaires et des services subalternes. » Une pièce justificative, page 166, donne les détails suivant au sujet de la conduite de Tran-Qué :

« *Conduite suspecte de l'interprète Tran-Qué lors de l'assassinat du Capitaine Besson.*

« En arrivant à Nam-Thung, le Capitaine Besson s'était logé avec sa petite troupe dans les canhas construites sur le bord de la baie et son interprète Tran-Qué, avec les coolies, dans celles qui donnaient sur la campagne et que la route séparait des premières.

« Pendant la nuit qui précéda celle de l'attentat, les habitants des secondes démenagèrent seuls leurs meubles par la brousset les autres n'en faisant rien

à une heure du matin, au signal d'un coup de fusil tiré par le chef, à cheval, d'une bande de 80 à 100 pirates, les paillettes occupées par le capitaine et sa petite troupe, dont pas un homme ne veillait, sont assaillies, et leurs hôtes, surpris dans leur sommeil, tués à coups de lance et de coupe-coupe, après une résistance désespérée. La tête du capitaine fut tranchée et emportée dans un village voisin, où elle fut trouvée plus tard, conservée dans du sel, et Nam-Thung fut livré aux flammes.

« Le Commandant Touchard, apercevant de son bord les lueurs de l'incendie, envoya en reconnaître la cause et rendit compte de l'événement à Hué, où il jeta une profonde consternation. Aussi toute la population française de Hué assista-t-elle, avec toute la garnison et tous les fonctionnaires, au service funèbre qui fut célébré peu après, en mémoire des victimes de cet odieux attentat, par le P. Barthélemy, dans la pagode du jardin de la Reine, érigée en chapelle pour la cérémonie. Ce tribut de regrets était bien dû au Capitaine Besson qui s'était attachi à son importance mission avec une ardeur égale à ses talents d'ingénieur.

« D'autres officiers du Génie reprendront en sous-œuvre la tâche interrompue par sa mort et l'achèveront heureusement, non sans que pourtant nombre d'entre eux y succombent aussi, quoique moins tragiquement, mais en s'y consacrant tout entier, avec le même dévouement. Le récit du fatal événement que nous venons de relater était l'occasion de leur rendre hommage, ainsi qu'à leur troupe spéciale dont les travaux furent si pénibles et si féconds ; nous n'avons pas voulu faillir à ce devoir de tout chef soucieux de rendre justice à ses subordonnés, qui sont en même temps des collaborateurs. »

Il est bon d'ajouter, je crois, au récit fait par le Général X^{xxx} du massacre du Capitaine Besson et de ses compagnons, la version donnée par C. Paris, qui, sans différer dans ses grandes lignes de celle du

pour ne pas donner l'éveil ; mais les coolies auraient dû s'en apercevoir, et aucun d'eux n'en avisa le malheureux capitaine qui, devant cet indite inquiétant se serait mieux gardé contre une tentative probable ou plutôt aurait quitté la place pour se rendre à Tourane.

« Interrogé à ce soit quand il reparut quelques jours plus tard, Tran-Qué prétendit que, logé dans la canha du bout du village, il n'aurait rien vu de suspect et que surpris par l'attaque et l'incendie du village, il s'était enfui vers le Col des Nuages d'où il revenait ; quand aux coolies, ils avaient disparu sans esprit de retour et l'on ne put en retrouver aucun.

« Leur conduite était bien louche, comme celle de Tran-Qué, mais, faute d'autre preuve de connivence que de fortes présomptions morales, il ne put être inquiété, et l'on dut se borner à le casser aux gages. »

Général X^{xxx}, fixe néanmoins avec plus de précision, certains détails, et rapporte certains faits que le premier récit ne nous donne pas, faits et détails qui ont d'autant plus de valeur à nos yeux que C. Paris a été témoin de quelques uns d'entre eux.

A cette époque, février 1886, C. Paris qui venait, ainsi qu'on l'a vu plus haut (1), de construire, quelque mois auparavant, la première ligne télégraphique reliant Hué à Tourane, était receveur des postes et Télégraphes à Tourane.

Voici comment il raconte le drame dans lequel le Capitaine Besson et ses compagnons ont perdu la vie (2) :

« *Le massacre du Capitaine de Génie Besson et de son escorte à Nam-chôn.* — Nam-chôn est au pied d'un vaste amphithéâtre formé par les ramifications du massif principal et en haut duquel se dresse la porte Hai-ven-Quang. Nam-chôn, qui devait s'illustrer si horriblement quelques mois plus tard, était alors un petit village de tram de très peu de ressources, 12 h 15 coolies, peut-être vingt, en intimidant le chef. Mais il y avait d'autres habitants qui appelaient le village Sanh. Le refuge, complètement inhabitable, ne servait plus de retraite qu'aux tourterelles (3). On logeait sous la paillote de l'indigène. Cette nécessité entra comme facteur important dans le massacre de la mission Besson.

« Ce malheureux capitaine, officier du Génie breveté, avait été chargé d'ouvrir sur les flancs du Col des Nuages une route muletière à rendre plus tard carrossable. Il allait avoir fini sa tâche ; la route, qu'on apercevait comme une sinuosité noire, était oblique à l'ancienne, et coupait par le milieu environ et parallèlement au niveau horizontal le massif du col et en suivait les contours. Cette route n'était que débroussaillée. Besson avait tatonné bien des fois. Souvent il s'était heurté à des ravins qu'il l'avaient obligé de rebrousser, car la végétation recouvre tout et tend à croître d'autant plus fort qu'elle prend racine dans une dépression plus profonde, si bien que les faites des arbres se confondent et qu'on ne distingue les ravins d'un peu loin qu'à la teinte plus sombre de leurs forêts exubérantes.

« On peut voir encore des sentiers voûtés conduisant de l'ancienne route à la sienne. Il taillait dans le sous-bois épais, vierge, un petit

(1) Voir *suprà*, pages 67 et suivantes.

(2) C. Paris : *Op. cit.*, page 45 et suivantes.

(3) Voir *suprà*, page 25, la description du *tram* de Nam-Son que donne Crawford. D'après ce qu'en dit C. Paris, on peut juger de combien il était déchu en moins d'un siècle.

chemin qu'il ne prenait pas la peine de dégager au-dessus de sa tête et dans lequel il se glissait comme sous un étroit dôme de feuillage. Tout embryonnaire qu'elle était encore, nous considérions cette route, à cause des temps et des lieux, comme un chef-d'œuvre de labeur et de ténacité.

« Besson devait être de retour à Tourane dans la huitaine. Deux jours avant sa mort, deux cents coolies conduits par des cai vinrent lui demander du travail. Il avait hâte d'en finir. Aussi accepta-t-il, peut-être trop imprudemment, ces deux cents coolies, qui consentirent à travailler pour du riz seulement. C'étaient des rebelles auxquels vinrent se joindre trois cents autres dans la nuit du 28 février au 1^{er} mars.

« Le Capitaine Besson n'avait que six hommes d'escorte (1), couchant dans la même case ; lui-même logeait dans une case voisine. Les uns et les autres, surmenés pendant la journée, dormaient profondément. Ils ne furent pas entièrement surpris, car il y eut lutte. Une vieille femme de 85 ans, seule survivante connue, raconte qu'elle avait été pétrifiée en entendant les poum poum de nos fusils. Des prisonniers interrogés par les colonnes qui eurent lieu plus tard avouèrent que nos sept malheureux compatriotes en avaient tué ou blessé trente-cinq avant de succomber. Le feu ne fut pas mis non plus au village avant l'attaque, car les cadavres qui étaient sur la plage ne portaient pas de traces de brûlures, à l'exception de deux qu'on avait brûlés avec intention à des places particulières. Les 500 bandits intimèrent d'abord silencieusement aux habitants d'avoir à choisir entre la fuite et la mort, et le village fut évacué sans bruit. Ils entourèrent ensuite les deux cases où reposaient le capitaine et ses hommes et poussèrent, en les envahissant, des hurlements sauvages, ce qui permit aux plus retirés de ne pas tomber immédiatement sous les lances des brigands et de faire feu. Les premiers tués eurent la tête coupée, car à ce moment, les rebelles ne pouvaient avoir le loisir de les martyriser. C'est alors qu'ils mirent le feu aux cases avec leurs torches et que les derniers soldats durent se précipiter hors du feu sur un cercle de lances et y succomber. Pantelants encore, on leur coupa le nez et les oreilles et on les transporta sur la plage face à Tourane, sans doute pour nous railler affreusement.

« Deux cases séparées des autres par un espace d'une cinquantaine de mètres à peine furent seules épargnées ; ce qui laisse à supposer que le feu ne fut allumé qu'aux cases occupées par nos soldats et

(1) Cette escorte, comme on le verra plus loin, était commandée par un sergent qui la veille du massacre avait été envoyé à Hué, circonstance qui lui sauva la vie.

qu'il se communique de lui-même au reste du village. Le dôi du tram avait une jolie maison en briques, un peu retirée, où habitaient sa mère et ses femmes. Les rebelles la saccagèrent, scièrent le cou à un enfant qui n'avait pu fuir et n'épargnèrent la vieille que devant ses invocations à Bouddha. C'est la bà già de Bouddha, dirent-ils, et ils lui laissèrent la vie. C'est elle-même qui m'a narré la chose et qui a entendu les pous pous.

« Le lendemain, quand le tram de Nam-ô, porteur de mon courrier pour Hué, arriva à Nam-chôn pour se faire relayer, il s'enfuit en toute hâte et revint jusqu'à Tourane m'en rendre compte. Nos transmissions télégraphiques furent troublées aussi toute cette journée-là. J'en informai qui de droit et me rendit ensuite en jonque sur les lieux. Le Lieutenant de Malglaive (1) m'y avait précédé avec sept hommes. Sur le point d'écrire les lignes suivantes, mes yeux papillotent, des spectres grimaçants dansent la sarabande devant moi. On ne peut dépeindre l'horreur de la scène. Je vois Malglaive, à peine débarqué, gesticuler comme un possédé et s'enfoncer en courant dans la brousse avec quatre hommes. Je fais hâter ma jonque. Des formes humaines.

(1) Le Lieutenant de Malglaive avait été chargé de faire la reconnaissance et le levé du pays entre Hué et Quảng-Nam avec une faible escorte. Il opérait à cette période près de Nam-Ô, et il avait failli être brûlé dans le marché de ce village dans lequel il s'était installé par la même bande de pirates, qui, dans la nuit même qui suivit la tentative faite contre lui, alla 10 kilomètres plus loin massacrer le Capitaine Besson et ses soldats. C'est ce qui explique que de Malglaive put être un des premiers rendus sur les lieux du massacre.

De Malglaive était issu d'une famille lorraine entièrement militaire. Son père avait été lieutenant-colonel du Génie et avait créé en Algérie le centre de Marengo. En 1870, déjà en retraite, il avait repris du service et s'était chargé de la direction du Génie dans la place de Langres, qui résista jusqu'à la fin de la guerre au siège des Allemands.

Continuant la tradition de famille de Malglaive entra à Saint-Cyr à dix-neuf ans, et en sortit en 1883, sergent avec le n° 43. Nommé sous-lieutenant au 69^e d'Infanterie à Nancy, son pays d'origine, il répondit à l'appel adressé en juillet 1884 par le Ministre de la Marine aux officiers de l'armée de terre, en raison des besoins créés par la campagne du Tonkin, et partit pour l'Indochine.

La perte de son père, survenue pendant sa mission, et des raisons supérieures de famille le contraignirent ensuite à reprendre la vie de garnison en France et à renoncer à ses aspirations, à ses goûts, et à utiliser les aptitudes spéciales qui, pendant neuf ans, avaient fait de lui un travailleur passionné et acharné, un artisan utile de l'oeuvre indochinoise. Nommé capitaine au choix, il fut réintégré dans l'armée métropolitaine et était chef de bataillon au 160^e de ligne en janvier 1902. (Ces renseignements sont extraits de *l'Introduction* d'Auguste Pavie, au IV^e volume de sa Mission : *Voyage au centre de l'Annam et du Laos et dans les régions sauvages de l'Est de l'Indo-Chine*, par le Capitaine de Malglaive et par le Capitaine Rivière. 1902).

couchées, se détachent en noir sur le sable, tandis que la fumée s'échappe encore comme une buée de l'endroit où fut le village, Nam-chôn est en ruines. Un sergent était resté avec deux hommes pour recueillir les cadavres. Mais il brûle de rejoindre son officier. Il me demande si je veux me charger des corps ; j'allais le lui proposer. Il s'élançait à son tour dans les buissons et disparaît sur les traces du lieutenant, suivi de ses deux hommes. L'un après l'autre, je fais transporter quatre corps mutilés, nus, les oreilles coupées, le nez aussi, le torse labouré de coups de lances, des lanières de peau découpées sur le ventre ; l'un d'eux a les parties secrètes brûlées. Oh ! c'est horrible ! Et mes trois coolies prennent peur ; je les aide à porter dans l'eau les corps jusqu'à la jonque, tenant tantôt une jambe, tantôt un bras ; puis de temps à autre, je jette un regard circulaire autour de moi, lâchant le membre un instant pour mettre le doigt sur la détente de mon fusil. Maintenant, il faut aller dans les débris d'incendie, près d'un rideau de bambous ; nous ignorons ce qu'il y a derrière, je suis seul et mon cœur bat un peu plus fort, mais les coolies tremblent maintenant ; je leur promets double paie s'ils travaillent, et une balle dans le dos s'ils se sauvent. Nous trouvons encore trois autres corps, sans tête, ceux-là ; l'un, celui que je crois être le Capitaine Besson, n'a plus ni tête ni pieds, et ses moignons sont calcinés. Enfin, il n'y en a plus. J'attache provisoirement le fil télégraphique à un pieu brûlé et je rentre. Le vent est tombé, je mets sept heures pour revenir à la rame, et j'arrive à une heure du matin avec mon triste cortège qui fait jeter à la population française de Tourane un cri de douleur et de rage (1).

(1) D'après le récit de C. Paris, il n'y a aucun doute à avoir, les sept corps de nos malheureux compatriotes ont bien été ramenés à Tourane et ont donc dû être enterrés dans l'ancien cimetière de cette ville, qui a été désaffecté vers 1902 ou 1903.

J'ai fait tout dernièrement une visite très minutieuse dudit cimetière, voyant toutes les tombes une à une, et il m'a malheureusement été impossible d'identifier celles du Capitaine Besson et des malheureux soldats de son escorte. Les tombes de 1885-86 se trouvent pour la plupart à droite en entrant dans le cimetière, et le plus grand nombre n'a aucune inscription pouvant renseigner sur ceux qui s'y trouvent enterrés. Quelques tombes, comportant une pierre tombale avec croix ou un simple monument en maçonnerie sans inscription, laissent supposer qu'un officier y est inhumé ; pour les soldats, un simple tumulus en terre, avec à la tête un bloc cimenté supportant une croix en fonte fournie par la société le « Souvenir Français », aussi sans inscription.

Je ne saurais dire combien j'aurais été, heureux de connaître les noms des six soldats morts avec le Capitaine Besson, afin de sortir leur nom de l'oubli ; mais, à mon grand regret, mes recherches n'ont pas abouti.

« De Malglaive s'était aventuré jusqu'à la porte Hai-ven-Quang. Les rebelles qui l'occupaient agitèrent un drapeau, des lances hérissèrent les murs ; de Malglaive, trop faible pour tenter l'assaut, fit exécuter quelques feux de salve et redescendit. Il arriva à Tourane deux heures après moi. On ne trouva pas un seul cadavre annamite, et si les habitants de Nam-chôn ne furent pas de connivence avec les rebelles, du moins gardèrent-ils un silence coupable. L'interprète du Capitaine Besson fut rencontré deux jours après sur la route, rentrant tranquillement à Hué en palanquin. On reproche à Besson de ne pas s'être gardé, mais avant ce massacre on répétait à qui voulait l'entendre que la route était absolument sûre, et jusqu'à cette époque je me vis refuser toute escorte quand le service m'appelait sur cette route. Et puis le capitaine avait pour ne pas se garder les mêmes raisons que moi lorsque j'étais en construction, c'est que ses hommes, exténués par la surveillance des coolies dans la journée, ne pouvaient encore veiller la nuit. Pour être en sûreté au milieu d'un si grand nombre d'indigènes, il eut fallu au moins trente hommes dont la moitié affectée spécialement à la garde du cantonnement.

« L'escorte, qui se composait d'un sergent et de six hommes, avait été réduite à six par le départ, le matin même, du sergent qui allait chercher de l'argent à Hué, et qui ne fut pas inquiété (1). Il y avait à Nam-chôn quelques autorités annamites de passage, entre autre le huyèn de Hoa-van qui, ayant eu la malencontreuse idée de fuir à Nam-ò, fut arrêté et conduit au chef des rebelles qui lui fit couper la tête. On multiplia les colonnes dans la région de la haute rivière de Cu-dè, mais sans grands résultats positifs, les rebelles détalant à notre arrivée.

« Depuis ce jour, un poste de trente-deux hommes est installé à Nam-chôn pour protéger le tram qui a été reconstitué avec quelques coolies empruntés à Nam-ò et à Thũa-phũc.

« Cette petite garnison est accablée par une fièvre en quelque sorte endémique à Nam-chôn. D'aucuns disent qu'elle provient de l'eau, les autres de miasmes délétères, Nonobstant cet inconvénient, c'est un charmant petit coin où l'on trouve du cerf et du paon, mais dont le séjour est empoisonné par le triste souvenir qu'évoquent ces ruines... »

En souvenir de ce drame, un simple monument en maçonnerie fut élevé sur la plage de Nam-Sơn, au milieu d'un grand carré de terrain

(1) D'après un renseignement qui m'a été aimablement communiqué par le Docteur Sallet, qui le tenait lui-même de M. Gassier, un des plus vieux colons de Tourane, qui se trouvait à Tourane à cette époque, ce sergent était le propre neveu du Capitaine Besson et portait le même nom.

limité par une haie de plantes épineuses. Pour ceux qui connaissent l'emplacement, le monument en question est très visible à l'œil nu de la descente du Col des Nuages, sur le versant de Tourane, soit par la route mandarine soit par le chemin de fer. Il est accolé au côté Sud de l'ancien *tram*, dont on distingue également très bien l'emplacement délimité aussi par une enceinte carrée de verdure sombre.

Aucune route ne passe plus à Nam-Sơn, et, de ce fait, le monument ne reçoit d'autres visites que celles de quelques chasseurs qui s'aventurent dans cette vallée giboyeuse. Encore sont-ils rares parmi eux, ceux qui connaissent le drame qui s'est déroulé sur cette plage il y a 35 ans déjà, et qui en connaissance de cause viennent pendant quelques instants se recueillir près du monument, en souvenir des victimes de ce lâche assassinat.

Comme cela arrive généralement, lorsqu'un auteur n'est plus là pour défendre son œuvre, le tracé trouvé et étudié par le Capitaine Besson ne fut pas exécuté et sa mort ne fut certainement pas étrangère à cette décision. On ne peut que le regretter, car il apparaît à tout le monde, rien qu'en regardant la carte N° 9 (1), qu'une voie carrossable suivant le tracé Besson aurait été beaucoup plus pratique que la route mandarine actuelle, puisqu'il s'élevait à une altitude presque deux fois moindre et n'avait pas tous ces nombreux lacets qui rendent la route du Col des Nuages si dangereuse et si difficile pour les conducteurs de véhicules.

Certes, la route aurait perdu en pittoresque ce qu'elle eût gagné en praticabilité, mais les vrais voyageurs l'auraient-ils regretté ?

Avant d'exposer les travaux exécutés par l'administration militaire, je crois intéressant de signaler ici, à titre de renseignement, qu'une autre route, mettons plutôt un sentier, une piste même, connue de tout temps par la tour d'Annam, qui l'employait dans certaines circonstances, existait aussi, mettant en communication Hué et Tourane, sans passer par Cao-Hai ni par le Col des Nuages.

Cette route suivait la vallée de la rivière de Hué jusqu'à Hương-Bình, petit village situé en amont des sources d'eau chaude, traversait l'épais massif montagneux qui sépare la haute vallée de la rivière de Hué du Sông Cu-Đè, et redescendait cette dernière vallée, pour aboutir à Nam-Ô.

Le premier Européen qui parcourut et reconnut cette voie fut le Lieutenant de Malglaive, qui en fit le levé (voir carte N° 10) ; puis petit à petit, cet itinéraire n'étant plus fréquenté, fut complètement

(1) Le tracé Besson y est figuré sous forme d'une ligne composée de points et de traits alternant.

abandonné et tomba dans l'oubli, jusqu'au jour où le Capitaine Debay, de l'Infanterie de Marine, le retrouva, il y a quelques vingt ans, je crois, et le proposa, après l'avoir sérieusement étudié, comme itinéraire possible pour la future voie ferrée qui devait relier Hué à Tourane, et dont les études se poursuivaient à cette époque.

D'après ce que j'ai entendu dire, le projet suivait toute la vallée du Sông Cu-Đê, passait la ligne de partage des eaux par un seul et unique tunnel, et redescendait la vallée de la rivière de Hué dans toute sa longueur pour aboutir à Hué. Un pareil projet n'avait, paraît-il, rien d'excessif et pouvait, m'a-t-on dit, très bien se défendre. Un autre a prévalu. Souhaitons qu'on n'ait pas à le regretter (1).



Revenons maintenant à la route mandarine, et voyons ce qui fut fait par l'administration militaire pour améliorer cette voie de communication si importante.

Un résumé trop succinct rendrait mal, je pense, les énormes difficultés que l'on eût à vaincre pour rendre pratiques les communications entre les deux versants du massif montagneux qui sépare Tourane de Hué, et je crois utile, vu l'importance documentaire qu'il a, de donner l'exposé des travaux exécutés après le drame de Nam-Son, en reproduisant ci-dessous, *in extenso*, les pages écrites sur ce sujet par le Général X^{xxx} (2).

(1) Enfin, pour en finir avec cette route, je crois bon de signaler le fait suivant. Un de nos premiers résidents supérieurs en Annam, pour des raisons qui m'échappent actuellement, aurait offert, d'après la tradition qui m'a été contée, il y a une quinzaine d'années déjà, et que je donne sous réserve n'ayant pu en vérifier la véracité, une somme alléchante de piastres à celui qui découvrirait un tracé à travers le massif montagneux séparant la haute rivière de Hué de celle du Sông Cu-Đê et permettant de passer facilement d'une vallée dans l'autre. Cette recherche présentait à cette époque de grandes difficultés, car les rares indigènes qui avaient parcouru cette piste auparavant, et qui auraient pu servir de guides ou pu tout au moins donner des indications utiles, étaient alors tous disparus, et la vieille route elle-même, n'étant plus fréquentée du tout depuis plusieurs années était complètement envahie sous la poussée vigoureuse de la végétation.

Toutes ces difficultés ne découragèrent pas les bonnes volontés des chercheurs, alléchés surtout par l'appât de la grosse somme promise, et l'histoire rapporte qu'un colon français découvrit le fameux passage, en question, mais qu'il ne put malheureusement toucher la prime promise, pour des motifs que j'ai oubliés.

(2) Général X^{xxx} : *Op. cit.*, pages 166 et suivantes.

« *Le Génie militaire en Annam.* — La mort tragique du Capitaine Besson ouvrait la funèbre série des officiers, sous-officiers et sapeurs du Génie qui devaient succomber aux fatigues subies pendant leurs travaux dans un pays malsain, sous un climat meurtrier. Au cours de la rectification de la route du col des Nuages, à travers une région couverte de brousse et de forêts presque impénétrables et plus insalubres que les marais et les rizières, les Capitaines Nicod et Clavez contractèrent des maladies mortelles, ainsi que de nombreux sapeurs. A peine quelques officiers et sous-officiers survivants furent-ils tardivement récompensés. Les simples sapeurs, mal nourris, mal vêtus et mal logés, mais pleins de zèle et de dévouement, n'ont pas eu pourtant un moment de découragement et, quoique sans grand espoir de récompense, ont prodigué leurs forces pour mener à bien leur lourde tâche.....»

« *Rectification de la route mandarine dans sa traversée du massif du Col des Nuages.* — La section de route à modifier comprenait surtout la partie située entre la lagune de Lang-Cô et la baie de Tourane, et plusieurs tracés ont été étudiés pour le faire. Le premier établi par le Capitaine Besson, évitait par l'Est la montée du col, mais utilisait la passe de Lang-Cô, rarement praticable en hiver par la mousson de Nord-Est (1). Il a été abandonné, quoique entièrement débroussaillé et piqueté, et la végétation tropicale eût bientôt fait de couvrir la rectification de l'infortuné capitaine, au point de n'en plus laisser trace que dans le souvenir que ses chefs ont gardé de son remarquable travail.

« Le tracé a été étudié par le Capitaine Nicod et continué par les Capitaines Clavez, Lesage, Lafon (alors lieutenant) et Bois, et plus

(1) Trop incompétent pour discuter le côté technique de la route et désirant borner mon rôle à en faire l'historique, je me garderai bien d'établir un parallèle entre les avantages et les défauts de chacun des projets qui ont été étudiés. Cependant, je ne puis m'empêcher de faire remarquer que, d'après le Général Xxxx lui-même, le projet du Capitaine Besson trouvait parfait en ce qui concerne la traversée du massif montagneux avait été rejeté parce qu'à son extrémité côté Lang-Cô, son auteur avait prévu la traversée de la lagune, pour le rattacher au tronçon de la route qui se dirigeait sur Hué. le long de la presqu'île de Lang-Cô.

Or, à quoi ont abouti tous les travaux faits sur la route mandarine de Tourane à Hué depuis cette époque jusqu'aujourd'hui ? Tout simplement à nous donner une route qui passe à 496 m. d'altitude, alors que le projet Besson devait la faire passer vers 150 m. seulement, pour aboutir précisément à cette traversée de la lagune de Lang-Cô, qu'on ne pouvait admettre dans le tracé Besson, et qui avait été la cause de son rejet !

ou moins modifié par eux en 1886-87-88, jusqu'à complet achèvement par le service des Ponts et Chaussées. Ce dernier tracé, partant de la rivière de Nam-Hô et abordant le col par l'Ouest, avait le double avantage de ne pas recourir à la passe de Lang-Cô et de n'allonger le trajet que de quelques kilomètres. Les travaux ont marché assez lentement, surtout dans le voisinage du col où l'on a été obligé de creuser deux lacets dans le roc. D'ailleurs, la pente et la largeur données à la route ont entraîné à entreprendre dans ce roc des pétardements très difficiles avec la main-d'oeuvre indigène. Le Capitaine Lesage, dont une partie de ce qui précède résume les notes, a eu en permanence 1.000 à 1.200 travailleurs annamites payés de 0 f 40 à 0 f. 60 par jour (une ligature), d'août 1887 à février 1888. Le Capitaine Bois, qui nous a très obligeamment communiqué l'autre partie, et ce qui suit, est arrivé au Col des Nuages en décembre 1887. A ce moment, dit-il, les travaux de la route étaient suspendus. Le Capitaine Lesage venait de terminer une étude de route, avec sentier provisoire, pour franchir le chaînon qui limite au Sud la lagune de Cau-Hai au Phu-Loc.

« L'état de la route était le suivant. On avait ébauché une plateforme d'environ trois mètres de largeur en partant des environs de Nam-Hô, sur la baie de Tourane, et allant jusqu'au Col des Nuages et même à un kilomètre au delà. Cette première partie avait été fort bien tracée par le Capitaine Nicod, mais il était tombé malade et avait dû partir et laisser son travail inachevé. Aux environs du col, d'énormes rochers encombraient la piste, des terrassements considérables restaient à faire pour l'exécution d'un lacet situé au Sud ; quant au Nord, le tracé était à refaire de toutes pièces, car on était encore obligé d'emprunter le dernier tronçon de la route mandarine pour atteindre le col de ce côté. Les officiers ou sous-officiers qui s'y étaient succédés (dont le Capitaine Clavez, également mort à la peine) pendant la maladie et après le départ de Capitaine Nicod, n'avaient pu mieux faire, faute de moyens suffisants (1).

« Voici, en conséquence, les dispositions que dut prendre le Capitaine Bois :

« 1° Terminer la route et la rectifier en partie dans la direction de Tourane.

« 2° Faire étudier par une reconnaissance sérieuse la partie de la route à construire entre le Col des Nuages et le village de Tou-Léou (2).

(1) La carte N° 13 donne une idée approchée de l'importance de ces travaux.

(2) Thà-Lưu.

105° 30'

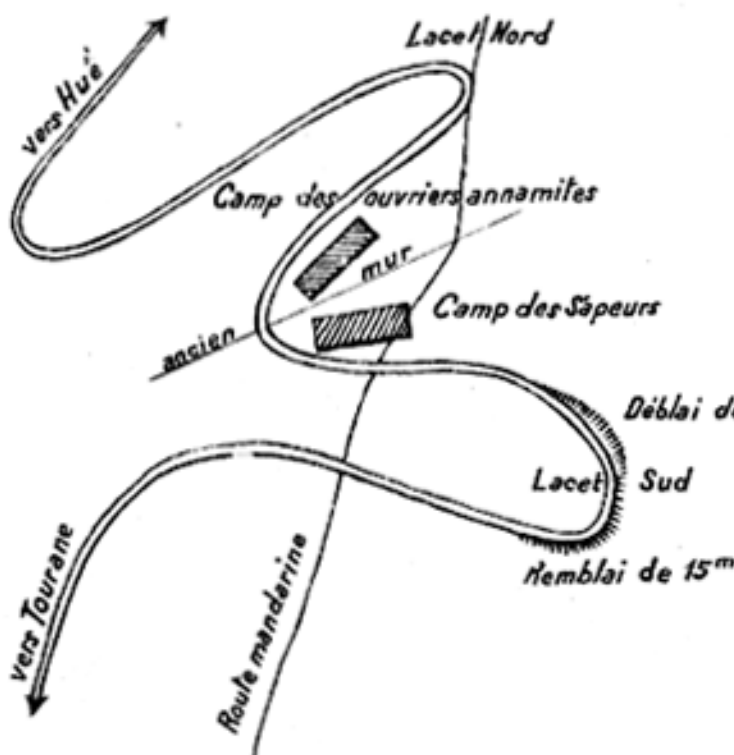




Traces des différents projets proposés par
le Gierc militaire pour
l'amélioration de la route madoirane
du Col des Nuages.

Extrait de l'ouvrage du Général X... page 108

Les deux lacets Nord et Sud
définitifs de la route du
Col des Nuages



« Il devait disposer de 3.000 ouvriers annamites, recrutés par corvée dans les provinces de Quang-Nam, de Quang-Duc et de Quang-Tri, mais n'en eut jamais qu'un nombre variant de 1.500 à 2.800 au plus.

« Son personnel militaire se composait de : 1^o Le Capitaine Lesage, directeur des travaux ; 2^o le Lieutenant Lafon, du Génie ; 3^o le Lieutenant de réserve des zouaves Tessandier, ancien dessinateur du Génie à Belfort ; 4^o l'adjoint du Génie Boulangé ; 5^o le Médecin de deuxième classe de la Marine, Signé ; 6^o un détachement du 1^{er} régiment du Génie, comprenant 76 sapeurs sous les ordres de 2 sergents et du Lieutenant Lafon.

« Le chantier a commencé à être en pleine activité vers le 15 février, époque à laquelle le Capitaine Lesage rentra en France, et la vitesse normale semblait devoir donner de 1 kilomètre à 1 kilomètre 500 de route par mois. Mais, le 13 mars, le camp fut accidentellement incendié et dû être reconstruit en entier, ce qui occasionna une perte de temps de huit jours. A ce moment aussi, le Lieutenant Lafon fut rappelé à Hué, et en avril et mai, le nombre des travailleurs a été réduit normalement à 1.500 ; puis, le 1^{er} juin, l'ordre est arrivé de suspendre les travaux, qui ont été remis peu après à la direction des Ponts et Chaussées.

« Mais, de janvier à juin 1888, les parties défectueuses avaient été rectifiées sur un parcours de 7 kilomètres ; 4 kilomètres avaient été entièrement construits, et était reconnue une piste de 20 kilomètres. Enfin, au moment de l'arrêt des travaux par le Génie, l'état d'avancement de la route et de ses études était consigné dans le rapport suivant :

« Rapport du Capitaine Bois sur un nouveau tracé à adopter pour la route de Hué à Tourane dans la section comprise entre Tou-Léou et le Col des Nuages.

« En décembre 1887, la route est construite avec une largeur de 3 mètres sur une longueur de 13 kilomètres, du pied de la montée de Lieu-Kéou (1) jusqu'à 3 kilomètres au-delà du Col des Nuages. Le tracé définitif et le piquetage sont exécutés jusqu'à 4 kilomètres de ce col.

« Un sentier de reconnaissance praticable aux convois existe jusqu'à 18 kilomètres du col, à l'Ouest de la lagune de Lang-Cô. Une reconnaissance par débroussaillage et un tracé préparatoire ont

(1) Village de Liên-Chiêu, côté Tourane.

été faits jusqu'au col de Phu-Ya (1), par le bord Ouest de la lagune (2).

« Une deuxième reconnaissance très soignée, avec tracé provisoire, a été exécutée, partant du bac de Lang-Cô et allant rejoindre le sentier à 10 kilomètres environ du col. La construction d'un sentier a été suspendue par suite de l'interruption récente des travaux.

« Une troisième reconnaissance a été faite, partant de Lang-Cô et allant à Tou-Léou par le tracé du Capitaine Besson.

« Une quatrième étude de la route en fin a été faite, descendant du grand sentier sur le bord Ouest de la lagune de Lang-Cô, suivant ce bord et remontant au col de Phu-Ya.

« Le tout a coûté 34. 000 francs.

« En résumé, il a donc été fait quatre études de routes précises entre le Col des Nuages et Tou-Léou :

« 1° Une étude passant sur la rive Ouest de la lagune de Lang-Cô, sur le flanc de la montagne, et descendant en pente continue du Col des Nuages au col de Phu-Ya. C'est celui qui a été adopté, sans avoir été parcouru, à la suite du projet de novembre 1886 du regretté Capitaine Nicod,

« 2° Une étude partant du Col des Nuages par le tracé précédent, sur une longueur de 12 kilomètres, descendant ensuite sur le bord Ouest de la lagune de Lang-Cô, et remontant au col de Phu-Ya.

« 3° Une étude ayant une partie commune de 10 kilomètres avec les précédentes, puis descendant sur Lang-Cô et, à partir de là, suivant la route mandarine rectifiée au col de Phu-Ya.

« 4° Une étude suivant la même direction que la précédente, mais quittant la route mandarine entre Phu-Ya et Tou-Léou pour contourner horizontalement ce massif montagneux.

« C'est l'ancien tracé du Capitaine Besson.

« Il a été dépensé 311,000 francs pour 13 kilomètres de plate-forme de route à 3 mètres de largeur, sans aucun travail d'art définitif, soit environ 24.000 francs par kilomètre ».

Suit un examen lumineux et très détaillé des quatre projets, que termine le résumé suivant, et dont la carte N° 11 donne une idée assez complète :

(1) A partir du bas de la montée côté Nord, c'est-à-dire côté Hué, le tracé, au lieu de traverser la lagune de Lang-Cô, contournait cette dernière à l'Ouest jusqu'au col de Phú-Giá ; c'est le tracé à peu de choses près que suit la ligne de chemin de fer de Tourane à Hué.

(2) Voir carte N° 13.

Extrait de « L'Annam du 5 Juillet 1885 au 4 avril 1886 »
par le Général X^{xxx} page 171



Croquis figuratif des différents tracés de route entre le Col des N...
et Tou-léou (Echelle de 1/100.000)

Tracé N° 1	Tracé N° 2	Tracé N° 3	Tracé N° 4
ab.. 7.480 m.	ab.. 7.480 m.	ab.. 7.480 m.	ab.. 7.480 m.
bc.. 3.230 —	bc.. 3.230 —	bg.. 4.610 —	bg.. 4.610 —
cd.. 17.372 —	cd.. 12.450 —	gh.. 3.675 —	gh.. 3.675 —
de.. 2.500 —	de.. 2.500 —	hde.. 7.985 —	hyf.. 10.480 —
ef.. 3.000 —	ef.. 3.000 —	ef.. 3.000 —	ef.. 3.000 —
33.582 m.	28.660 m.	26.750 m.	26.200 m.

« En somme, les deux premiers tracés donnent une route continue mais longue, coûteuse et difficile à construire; elle comporte de nombreux ouvrages d'art et ne pourra être exploitée que lorsqu'elle sera complètement terminée dans la partie Ouest de la lagune.

« Les deux derniers comportent un bac à Lang-Cô, mais on pourra plus tard y construire un pont. Ce bac, d'ailleurs, étant donné le trafic probable de la route, sera longtemps largement suffisant.

« Bien installé, il sera praticable en tout temps, et il est, du reste, moins long que l'un de ceux de Nam-Hô. La route sera facile à construire, peu coûteuse, sans ouvrage d'art. On pourra l'exploiter dès que la route actuelle arrivera à Lang-Cô. Elle traversera un village qui offre des ressources pour le ravitaillement des convois et le logement des troupes.

« Le dernier tracé est de beaucoup le plus économique et a seul l'avantage d'être en terrain plat ; nous concluons donc à l'adoption du projet passant par Lang-Cô, avec bac sur le goulet de la lagune, et se rendant à Tou-Léou par le bord de la mer.

Devis approximatifs résumés.

TRACES . LONGUEURS . PRIX .

N° 1	33.582 mètres	1.757.000	francs.
N° 2	28.660 —	1.177.000	—
N° 3 avec pont }	26.550 —	1.267.000	—
N° 3 avec bac }		844.000	—
N° 4 avec pont }	26.235 —	1.053.000	—
N° 4 avec bac }		630.000	—

« Si ces chiffres ne représentent pas rigoureusement ce que coûtera la route, ils en donnent une idée très rapprochée, et en tout cas, le rapport des différences en est exact. Capitaine Bois ».

*
* *

Telle était donc la situation de la nouvelle route mandarine lorsque les travaux furent abandonnés par le Génie.

En résumé, elle n'existait toujours qu'à l'état de tracé informe, impraticable sur toute la longueur pour les voyageurs par suite de ses nombreuses solutions de continuité, et ceux qui étaient appelés par leurs affaires à se rendre de Tourane à Hué par voie de terre en étaient toujours réduits à escalader de haute lutte massif du Col des Nuages

en suivant la vieille route royale, qui, malgré ses difficultés et même ses dangers, restait toujours la seule voie qui reliait la capitale de l'Annam avec Tourane.

Dix ans après, cet état de choses existait encore, et à peine, pendant toute cette période, quelques travaux décousus, exécutés sans aucun esprit de suite, au hasard des crédits qui y étaient affectés, furent-ils exécutés sur ce long ruban de route de plus de 100 kilomètres ! A tel point qu'un voyageur français, Marcel Monnier, pouvait écrire en 1895 (1) : « ... Il est difficile de tenir pour oeuvres accomplies, le port de Tourane encore à l'état du projet, la route du Col des Nuages, dont sept ou huit kilomètres au plus ont été ébauchés par le Génie et que des bêtes de somme ne pourraient parcourir de bout en bout sans rompre charge

« La capitale reste, aujourd'hui comme hier, malaisément abordable, qu'on y vienne par terre ou par eau Le voyage de Tourane à Hué, qui, par mer, est de six à huit heures, exige par terre, par le sentier scabreux qualifié de route mandarine, deux ou trois jours ».

D'ailleurs, pour mettre à même ceux qui me liront de mieux juger de ce que pouvait être la route mandarine à cette époque, je pense bien faire en transcrivant ici la narration qu'a faite Marcel Monnier de son voyage de Tourane à Hué en 1893 par la route du Col des Nuages.

On verra par son récit que la route, malgré les travaux qui y avaient été exécutés et les sommes d'argent qui y avaient été dépensées, n'avait guère changé depuis 1876, époque où, si on veut bien se le rappeler, Dutreuil de Rhins l'avait parcourue. Marcel Monnier se heurta à peu de choses près aux mêmes difficultés qu'avait trouvées Dutreuil de Rhins quelque vingt années auparavant, sauf toutefois dans la partie qui accède au Col des Nuages, sur le versant Sud, et qui avait été très améliorée, comme je l'ai fait voir plus haut, par le Génie, en 1886 et 1887.

Je laisse ici la parole à Marcel Monnier (2) :

« Me voici donc prêt à partir pour la capitale.

« Le distance de Tourane à Hué, par la voie de terre, est d'environ cent vingt kilomètres. Par mer, une chaloupe chinoise des plus sordides accomplit le trajet en huit ou dix heures, pourvu toutefois que le temps favorable permette de franchir la redoutable barre de Thuan-An qui, huit jours sur dix en cette saison, interdit l'accès de la rivière

(1) *Le Tour d'Asie : Cochinchine, Annam, Tonkin*, par Marcel Monnier, page 208. E. Plon-Nourrit et Cie, 10, rue Garancière. Paris, 1899.

(2) Marcel Monnier : *Op. cit.*, page 135 et suivantes.

de Hué. La chaloupe, en vue du port, est souvent obligée de rétrograder jusqu'à son point de départ. Total, une vingtaine d'heures d'une navigation qui, étant donnés les aménagements rudimentaires et les promiscuités du bord, constitue rien moins qu'une partie de plaisir. Je m'en irai donc à petites journées, tantôt le bâton à la main, tantôt dans la chaise en rotin que quatre coolies robustes enlèvent sur leurs épaules ; couchant, au hasard de la nuitée, dans des bourgades peuplées ou dans la cahute de bambou plantée de guingois au bord du sentier. Si je chemine lentement, du moins traverserai-je une contrée grandiose en escaladant le Col des Nuages par l'antique route mandarine.

« La grand'route de Hué. Une route qui ne ressemble à aucune autre, tour à tour chaussée, piste sablonneuse, sentier scabreux serpentant parmi les éboulis, fossé boueux taillé dans les rizières. En quittant Tourane, elle se confond pendant vingt kilomètres avec la grève. Cette partie du trajet est, ai-je besoin de le dire ? absolument dépourvue d'intérêt, et, qui plus est, fort pénible à cause de la réverbération solaire sur la plage, sans préjudice des innombrables bras de rivière ou de lagune, fondrières de vase à marée basse, nappes importantes à marée haute, que n'enjambe aucune espèce de pont. Force est de compter sur des bacs problématiques : vu l'humeur fantaisiste des passeurs, chaque transbordement exige des négociations délicates et une pause souvent fort longue. Il est de beaucoup préférable d'esquiver cette étape maussade en traversant la rade pour aborder au petit hameau de Lien-Kéou (1) où la voie mandarine commence à s'élever vers le Col des Nuages. Une bonne embarcation à vapeur accomplit le trajet en une heure et demie.

« C'est de cette façon que j'ai — ou plutôt que nous avons procédé. Ma bonne étoile m'a donné pour compagnon le très aimable agent des Messageries Maritimes, M. Bertrand, que ses affaires appellent à Hué. Il m'a très gracieusement offert l'hospitalité sur la chaloupe de la Compagnie qui, malgré vent contraire et grosse houle, nous amenait rapidement, nous et nos bagages, au fond de la petite anse de Lien-Kéou, vers les trois heures de l'après-midi.

« Le débarquement est assez compliqué. Nous prenons place d'abord dans une barque de pêche, un panier oblong fait de lamelles de bambou entrelacées et recouvertes de brai : bientôt notre esquif, bien que calant à peine quelques centimètres, échoue, et les mariniers, se jetant à l'eau, le halent péniblement. Enfin, de guerre lasse, ils jugent plus expéditif de nous enlever sur leurs épaules, et nous voici déposés

(1) Lièn-Chièu.

sur la terre ferme, non sans avoir reçu chemin faisant quelques éclaboussures.

« Sur la plage, les coolies attendaient, appuyés sur leurs longues perches en bambou ; gaillards solides, rablés, musclés, à peu près nus, l'ample pantalon annamite relevé jusqu'aux hanches, la courte blouse roulée et passée en sautoir. L'équipe est fournie par le tram de Lien-Kéou, dont on distingue les cabanes sous de grands arbres, à une portée de fusil du rivage.

« Ce mot de *tram*, entendu pour la première fois, sonne étrangement à l'oreille. Il éveille dans l'esprit l'idée d'un véhicule roulant sur rails. Le tram, ai-je besoin de le dire ? n'a cependant, malgré cette similitude d'assonance, quoi que ce soit de commun avec un tramway. C'est tout simplement l'équivalent de notre relais de poste d'autrefois, avec cette différence qu'il ne s'agit plus d'une poste aux chevaux. L'Annam ne connaît guère jusqu'ici que la poste aux hommes. Sur certains points seulement de la route mandarine, on trouve quelques poneys maigres, mais, à de rares exceptions près, le public n'est pas admis à se servir de ces montures, uniquement destinées à accélérer, en pays de plaine, le transport des courriers de l'Etat. Chacun de ces relais, établis à des distances variant de quinze à vingt kilomètres, est placé sous la surveillance d'un maître de poste, ou *doi-tram*, et le service fonctionne assez régulièrement. Il est rare que le voyageur reste en détresse faute de portefaix et de porte-chaises.

« De la baie de Tourane au Col des Nuages, l'ancien chemin a été rectifié en partie. Une route avait été entreprise, il y a quelques années, par le Génie; bien qu'inachevée, ravinée, encombrée d'éboulis et d'énormes blocs de granit, elle permet de franchir assez vite, par une pente relativement douce, les deux tiers du trajet. Cependant, il se fait tard. Le soleil était déjà bas sur l'horizon quand nous avons quitté la grève de Lien-Kéou. Maintenant il est nuit close.

« Nos gens, coupant au plus court, s'engagent dans un passage extraordinaire : c'est moins un sentier qu'un lit de torrent (1), un couloir d'avalanche. Ceux qui sont en tête s'avancent, ployés en deux, à plat ventre parfois, tandis qu'en arrière leurs camarades, restés debout, les bras haut, maintiennent le brancard dans une position à peu près verticale. Ils vont, souples et agiles comme des chats, parmi les roches branlantes, les arbres tombés, les lianes épineuses. Deux hommes marchent en éclaireurs, brandissant de longues torches de

(1) A un certain endroit, et pour éviter la longueur du nouveau tracé et aussi les obstacles qui devaient s'y trouver, puisqu'il était à peine ébauché les coolies ont, d'eux-mêmes, dû reprendre l'ancienne route annamite.



PLANCHE XVI. — Rocher branlant, sur la route du Col des Nua

(Aquarelle de M. TON-THAT SA, d'après une photographie).

roseaux. De temps à autre, ils mettent le feu à la broussaille. Le vent de mer, soufflant en bourrasque, active la flamme, et nous cheminons à la lueur d'un immense incendie.

« La nuit a été très fraîche. L'altitude du col n'est que de 240 mètres (1). Mais la violence du courant d'air donne la sensation d'une température alpestre, presque glaciale, alors surtout qu'une nuée épaisse passe inopinément et crève en ondée sur la montagne. Le thermomètre est descendu à 8°. Pelotonnés dans nos couvertures, nous nous sommes endormis tard, heureux de goûter longuement ce rappel de l'hiver, cette atmosphère légère et acidulée des cimes, après laquelle on soupire si souvent sous les tropiques.

« Réveillés dès l'aube. Le rideau de vapeurs a disparu, emporté par la brise matinale ; à nos pieds, la vaste rade (2), creusée en hémicycle, s'étale tout entière, d'un bleu d'argent dans le demi-jour. Au loin, Tourane, les maisons basses, les embarcations à l'ancre, tout cela brouillé, réduit à rien, sans plus de relief qu'un vol de goélands abattu sur le sable ; au delà enfin, les Montagnes de Marbre (3), qu'on dirait suspendues dans l'espace, pareilles à des nuages de formes étranges, et l'Océan deviné plutôt qu'entrevu. Sous la clarté de plus en plus vive, la ligne d'horizon s'est effacée : on ne sait, vers l'Orient soudainement incendié, où finit la mer, ou commence le ciel.

« A six heures, nous avons dépassé la redoute annamite qui jadis défendait le passage. Elle est, à l'heure actuelle, fort délabrée. Des canons de fonte, des affûts brisés y gisent pêle-mêle ; l'herbe et les mousses y recouvrent des tas de projectiles vieux jeu, des biscaïens rongés par la rouille. Au pied de l'antique forteresse, quelques cases misérables, ouvertes à tous les vents, pour les coolies et leurs familles. A deux cents mètres plus loin, sur le versant opposé, un petit village ; la plupart des huttes, arc-boutées au rocher et soutenues tant bien que mal par un échafaudage de pieux, surplombent l'abîme. Les habitants font métier de porteurs ou de gargotiers, offrent aux voyageurs des patates bouillies, du poisson salé, des bols de riz arrosé de thé vert (4).

(1) Voir note (2), page 65.

(2) Baie de Tourane.

(3) Voir note (7), page 44.

(4) Avant la construction de la voie ferrée, la route de Tourane à Hué étant parcourue par de très nombreux voyageurs, et le haut du Col des Nuages étant un relais de coolies, un assez grand nombre de cases annamites étaient disséminées aux alentours du col par petits groupes, et abritaient les coolies *trăm* ainsi que les petits mercantis que toute agglomération de coolies attire toujours. Tout cela a disparu depuis l'ouverture de la ligne de chemin de fer, et il ne reste plus actuellement au col que la case habitée par le *đội tràm* et un ou deux coolies *tràm* se tenant prêts à toute réquisition.

« Au Col des Nuages s'arrête la rectification commencée par le Génie. Les travaux, désormais pour le compte et aux frais de la Cour de Hué, viennent d'être repris suivant un tracé déterminé par le service des Travaux Publics, sous la direction d'agents français. De nombreuses équipes de travailleurs indigènes sont à l'œuvre ; mais, bien que la nouvelle route soit restreinte aux dimensions d'une voie muletière, elle ne sera point achevée de sitôt, en raison des difficultés du terrain, encombré par une brousse presque impénétrable, coupé de bancs de roches, et par suite de l'insuffisance de la main d'œuvre souvent malaisée à recruter. Les indigènes de la plaine redoutent le séjour tant soit peu prolongé dans le voisinage de ce col où, d'un bout de l'année à l'autre, traîne un brouillard empoisonné. De son côté, le personnel européen est sérieusement éprouvé, et force est de le remplacer souvent. J'ai vu là des surveillants occupant leur poste depuis quelques semaines seulement, installés dans des paillottes spacieuses, approvisionnés de vivres frais, ressentir les atteintes du climat plus sérieusement que dans telle autre partie du territoire où les conditions matérielles de l'existence ne peuvent leur être aussi facilement assurées à beaucoup près. Les visages sont blêmes, les traits tirés, les yeux brillants de fièvre. On sent qu'avant peu ils devront céder la place à d'autres, aller se retremper dans l'atmosphère plus chaude, mais plus saine, de la vallée.

« Aussi ce travail considérable exigera-t-il, selon toute apparence, plusieurs années. Les Annamites, au surplus, s'en inquiètent peu ; uniquement préoccupés d'abrèger le trajet, ils n'ont que faire de pentes habilement ménagées et s'en tiendront longtemps encore à l'antique route mandarine. Celle-ci pourtant est effroyable. Le col à peine franchi, l'inclination du sentier grossièrement pavé devient vertigineuse. En maint endroit, la pente atteint soixante degrés. C'est une véritable échelle où le moindre faux pas pourrait être fatal.

« Deux heures de marche, et la caravane faisait halte devant une pauvre maison de thé, au fond d'un ravin, près d'un torrent. Puis le chemin, toujours épouvantable, file à flanc de côteau, à cent mètres au-dessus de la mer, suivant toutes les sinuosités de la côte. La brume épaisse qui descend jusqu'au rivage masque les précipices dont la profondeur est révélée seulement par le grondement sourd des cascades. Cette rumeur domine toutes les autres, chants d'oiseaux et voix humaines. Durant des heures, on ne perçoit d'autre bruit que le fracas de cataractes invisibles et la plainte grave de l'Océan léchant les falaises.

« Sur un étroit plateau, une pagode solitaire : la pagode du Tigre (1).

(1) Voir supra, page 81, note (1).

De grands arbres chargés de mousses et de lianes pendantes enveloppent ce sanctuaire, éternellement voilé d'ombre. A l'entrée, à côté d'un petit autel, un bonze est assis, prêt à recevoir les offrandes des passants. Tous, depuis le mandarin le plus élevé en grade jusqu'au dernier des coolies, font ici leurs dévotions et leur aumône à l'effet d'être préservés, pendant le reste du voyage, des attaques du tigre et des mauvaises rencontres en général. Nouvelle pause de quelques minutes, afin de faire brûler sur l'autel une liasse de papiers enlumines de formules propitiatoires et un fagotin de baguettes parfumées. Et, presque aussitôt, nous nous engageons sur une pente qui, plus encore que les précédentes, se rapproche de la verticale : nous voici revenus au niveau de la mer, près du gros village de Lan-Co.

« Un bande de sable obstruant l'entrée d'une ancienne baie, laquelle ne communique plus avec l'Océan que par une passe étroite, difficile, praticable seulement aux jonques de pêche, à marée haute ; vers l'Ouest, la muraille sombre de la chaîne d'Annam développée en amphithéâtre, couverte de forêts d'un vert sombre que de loin on prendrait pour des sapinières. Aspect d'un lac de montagne.

« Entre la mer qui déferle en hautes volutes, comme les barres de la côte de Guinée, et la lagune aux eaux limpides, unie comme un miroir, quelques touffes de bambous, des bouquets de cocotiers, une pagode, édifice à plusieurs fins, servant notamment de relais de poste et d'abri pour les voyageurs. Dans l'unique rue du village, longue d'un kilomètre, grouillent pêle-mêle la marmaille et les porcs, des milliers de ces porcs cocasses et rampants, à triple menton, l'échine ensellée, dont le ventre traîne à terre.

« Quitté Lan-Co sur un sampan qui nous transporte, la brise aidant, en un peu plus d'une heure, à l'autre extrémité de la lagune. Cela nous évitera le détour par la grève, où la réverbération est très pénible. La combinaison a de plus l'avantage de ménager nos hommes, qui vont avoir à fournir une traite assez longue. Le prochain relais est éloigné de plus de cinq lieues, et le soleil commence à chauffer terriblement.

« Déjeuner rapide sous les arbres, en débarquant à Nuoc-Man, groupe de trois cases habitées par des familles de pêcheurs. Après quoi, une fois de plus, se dresse en face de nous un des épaulements de la grande chaîne ; nous montons en ligne droite, par une rampe extrêmement raide, vers le col de Mi-Gia (I), élevé seulement de cent cinquante mètres. Au delà se déroule à perte de vue la plaine

(1) Le col de **Phú-Giá** actuel, qui fait communiquer la vallée de **Lang-Cò** avec celle de **Thà-Lưu**.

cultivée (1). Le sentier s'améliore ; c'est maintenant une véritable chaussée bordée de grands arbres. Les rizières reparaissent, avec leurs lignes de terre battue, les petits canaux d'irrigation, les hameaux épars, ne laissant voir que les toits de paille pointant au-dessus des haies, dans un fouillis de palmes. A droite, des côteaux coniques, ramification du cap Chou-May, nous cachent la vue de la mer. A une demi-lieue sur la gauche, les monts d'Annam couverts de forêts inviolées. Sous le ciel où flottent déjà les premières vapeurs du soir, le paysage perd de son caractère tropical et fait songer à certaines vallées du versant méridional des Alpes ou du Tyrol. On se prend à chercher sur les pentes le campanile d'une église ou d'un couvent. Puis, brusquement, le charme est rompu par la rencontre d'une file de porteurs demi-nus, coiffés du grand chapeau de paille en forme d'éteignoir, de quelque mandarin provincial en tournée, paresseusement étendu dans son palanquin laqué rouge et or ; ou bien encore c'est, au bord du chemin, un troupeau de buffles farouches, qu'un enfant mène au pâturage. Parfois le gardien fatigué a choisi pour lit de repos l'échine de l'énorme animal, qui lui-même fait la sieste, plongé dans une mare jusqu'aux naseaux, si bien que le gamin a l'air de sommeiller, soutenu sur l'eau par une force invisible.

« De la plaine fertile, mes regards se reportent vers les montagnes. Je ne puis m'empêcher de songer aux cultures qui seront tentées quelque jour sur ces pentes vierges encore de pas humains. Je crois voir sur les décombres de la forêt primitive pousser les thés, les caféiers. des routes monter jusqu'à ces hauts plateaux toujours rafraichis par la brise, des villes d'été, un sanatorium, que sais-je ? En un mot, ce qui fait défaut ici, ce que possède depuis longtemps l'Inde britannique. Un rêve, sans doute, mais qui peut devenir une réalité. D'ici là, combien d'années s'écouleront ? A cet égard, il serait imprudent de prophétiser. Ce qu'il est permis de dire, c'est que le terrain semble tout préparé. La nature n'attend ici que le bon plaisir de l'homme. Elle n'avait pas mieux fait les choses à Simla (2) et dans les Nilghirris (3).

(1) La plaine de Thùra-Luru.

(2) Simla : Ville de l'Hindoustan, district du Pendjab, 15.000 habitants en hiver ; 30.000 habitants en été. La température moyenne de l'année est de 12° 7, avec 4° 5 en janvier et 1908 en juin. C'est depuis 1864 la station estivale des Anglais de l'Inde, malgré les pluies fréquentes qui y tombent en été. On a relevé 1.898 m/m de juin à octobre et 344 m/m de novembre à mai.

(3) Les Nilghirris, qui appartiennent à la présidence de Madras et dont le nom signifie les « Montagnes bleues », constituent un massif montagneux de l'Inde méridionale, situé entre 11° 10' et 11° 35' de latitude Nord. Sa hauteur varie entre 1.390 m. et 2.670 m. Le climat sur tout le massif est très tempéré et

« Tandis que je remue ces pensées dans le balancement de la chaise, nous sommes arrivés au tram de Thua-Luu. L'échange des coolies est fait en un tour de main. Jamais malle-poste ne fut servie plus vite. A peine la tête de colonne pénétrait-elle dans le village que déjà le doî-tram frappait à coups redoublés sur le gong suspendu devant sa case. Et, de tous côtés, les hommes accouraient, leur perche de bambou à la main. Les salaires réglés à raison de 10 cents par coolies, une équipe fraîche nous enlevait au pas gymnastique. Ces gens là sont capables de soutenir ce train pendant quatre ou cinq lieues ; le cas échéant, ils doubleront même l'étape, sans trop se faire prier. Ils trottaient gaiement, à la façon des *jinrikishis* (1) japonais, causent entre eux de leurs petites affaires, interpellent les individus travaillant aux champs ou prenant l'air sur le pas des portes, lutinent les femmes au passage. Un de mes porteurs est particulièrement entreprenant. Chaque fois qu'il croise une campagnarde revenant du marché, il ne manque pas d'allonger la main d'un geste rapide et de lui chatouiller les seins, à la grande indignation réelle ou feinte de la donzelle ; puis le gars, d'un haussement d'épaule, rétablit l'équilibre de sa charge et poursuit sa route en éclatant de rire.

« De nouveau le terrain s'élève. Nous traversons, aux dernières lueurs du jour, une lande inculte où, à chaque instant, des lièvres détalent entre les touffes de genêts et de mimosas ; ensuite une dernière chaîne de collines (2) des rampes très rapides pavées de blocs de granit. Des champs encore, des rizières à demi noyées au-dessus desquelles monte une buée rousse, des maisons de thé où les porteurs stoppent quelques minutes, le temps de sabler l'infusion nationale et d'allumer une cigarette roulée dans une feuille de lotus. Les villages se succèdent de plus en plus rapprochés : Nuoc-Ngoc, Kan-Jiap, d'autres encore dont les noms m'échappent, où les familles, accroupies sur les nattes, autour d'une écuelle fumante, prennent le repas du soir, manoeuvrant leurs bâtonnets avec un bruit de castagnettes.

« La nuit est tout à fait tombée lorsque nous arrivons à Kau-Ai, à l'extrémité Sud de la grande lagune de Hué (3). Dix lieues nous séparent

se rapproche sensiblement du climat européen (10°8 en janvier et 16° en juillet comme moyenne). Aussi les Anglais y ont-ils installé des sanatoria et tenté l'acclimatement d'arbres européens dont de nombreuses essences ont très bien réussi.

(1) Nom des tireurs de pousse pousse au Japon.

(2) Massif des monts de Cao-Hai, que la route mandarine franchit par le col dit de Cao-Hai.

(3) Dite « Lagune de l'Est », communication naturelle entre les lagunes de Truôi et de Cao-Hai et l'embouchure de la rivière de Hué, passe de Thuận-An.

encore de la capitale ; nous ferons le trajet par eau. Le Résident Supérieur de France en Annam, M. Baille, à eu l'amabilité d'envoyer au-devant de nous sa chaloupe. Nous repartirons au petit jour »

Je pourrais arrêter ici le récit de Marcel Monnier, qui dans son ensemble nous a bien donné l'idée de ce qu'était la route mandarine à l'époque relativement récente où il a accompli son voyage ; mais j'estime qu'en supprimer la dernière partie serait faire perdre à mes lecteurs le plaisir de savourer une description du Hué de l'époque, par laquelle Marcel Monnier termine son récit.

Elle rend bien en outre l'aspect, pas encore décrit, je pense, de l'arrivée à Hué par la lagune de l'Est, le poste de Thuận-An, la remontée de la rivière de Hué, la traversée du canal Đông-Ba, pour aboutir enfin à la Résidence Supérieure.

Sa description des quais du canal Đông-Ba est frappante de vérité et il termine son récit, comme on le verra, en détaillant le panorama du Hué qui s'offre à la vue de la Résidence Supérieure, en quelques lignes dont la poésie n'enlève rien à la véracité.

Em barqué à Cao-Hai, sur la chaloupe de la Résidence Supérieure, Marcel Monnier traverse d'abord toute la lagune de Cao-Hai, et entre ensuite dans la lagune de l'Est, qui fait communiquer celle de Cao-Hai avec l'embouchure de la rivière de Hué, et qu'il parcourt dans toute sa longueur jusqu'à Thuận-An.

S'il ne nous dit rien sur cette partie de son voyage, c'est que, à la vérité, les deux rives de la lagune, immenses grèves de sable, monotones et tristes, n'offrent rien de particulière à l'œil du voyageur, et ce n'est réellement qu'à partir de Thuận-An que le spectacle reprend de l'intérêt et de la vie.

Je laisse de nouveau la parole à Marcel Monnier (1).

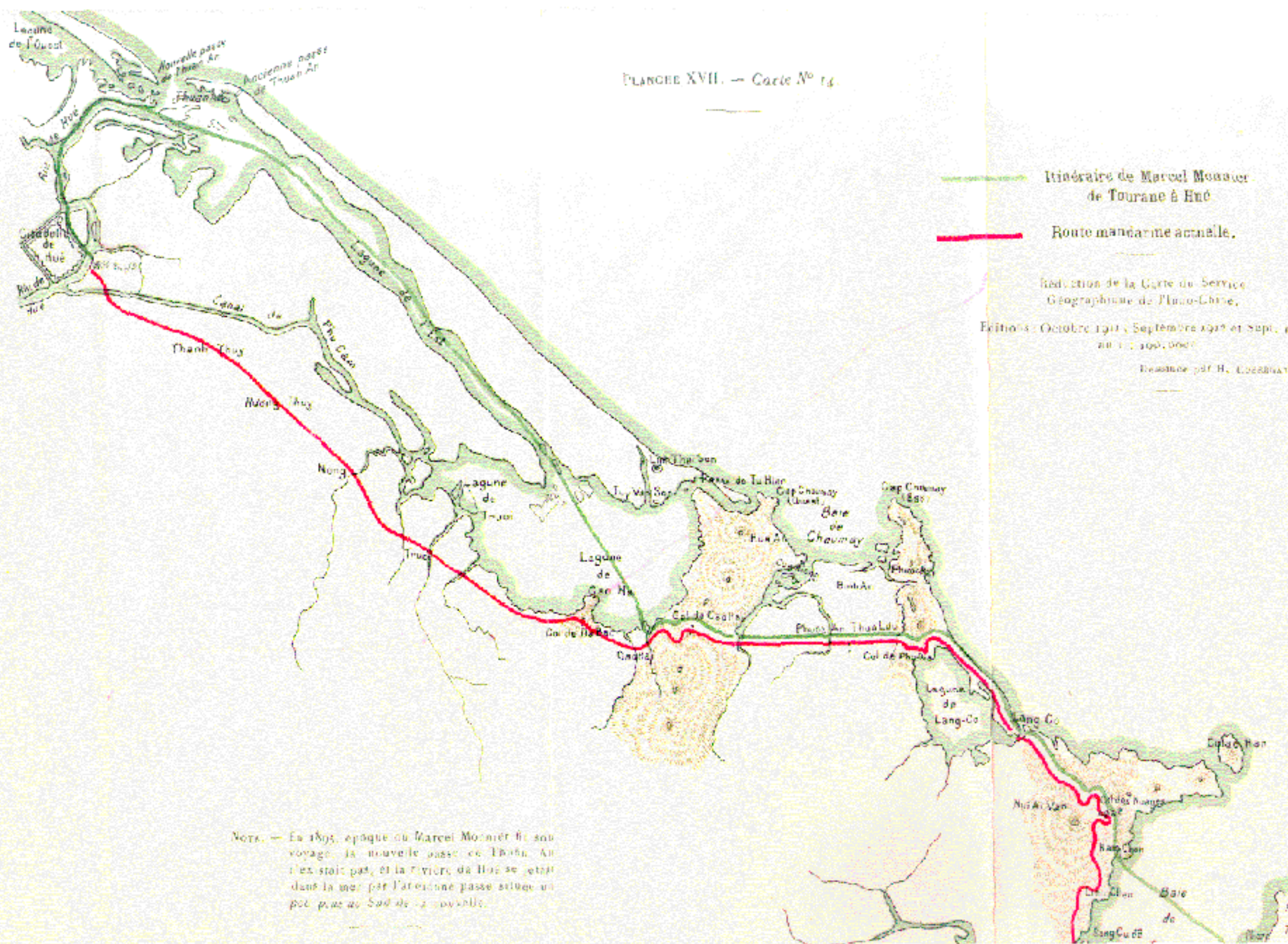
« 6 mars.— Quatre heures de navigation sur cette mer intérieure (2), et nous laissons sur la droite le poste de Thuận-An commandant la passe, trop rarement praticable, qui met en communication la mer et les lagunes : il vente frais ce matin ; la houle déferle en énormes rouleaux. Trois boules hissées à un mât avertissent les jonques que la barre n'est pas maniable.

Thuận-An dépassé, nous voici en fin dans la rivière de Hué, sillonnée par une multitude d'embarcations de pêche assez originales. Un double mât très incliné sur l'avant supporte un immense bras de

(1) Marcel Monnier : *Op. cit.*, page 144 et suivantes.

(2) La lagune de l'Est.

PLANCHE XVII. — Carte N° 14.



levier auquel est suspendu un filet de quarante à cinquante pieds carrés. L'appareil, maintenu en équilibre au moyen d'un panier rempli de galets qui forme contrepoids, est mis en mouvement par un seul homme courant sur la poutre à la façon d'un équilibriste sur la corde raide. La manœuvre est exécutée avec une précision toute militaire. Au signal donné, une dizaine de pirogues légères quittent le bord et, faisant force de rames, se déploient en éventail. Posté à la pointe de chaque embarcation, allongé sur le ventre, presque au ras de l'eau, un individu frappe l'une contre l'autre deux palettes en bois dur pour effrayer le poisson et le rabattre vers le filet. Ce procédé de pêche est spécial à l'Annam ; le voyageur qui campe pour la première fois à proximité d'un fleuve ou d'une lagune, se demande avec inquiétude ce que signifie ce vacarme de crécelles éclatant inopinément dans la nuit.

« Le paysage s'anime. Des barques font la navette d'une rive à l'autre ; de petites pagodes, badigeonnées de nuances claires, se dressent à l'entrée des villages, égayant de leur fantaisie polychrome la ligne uniformément grise des habitations en paille et en torchis. Voici Ba-Vinh, le port de Hué ; quelques jonques ventruës semblent vous regarder curieusement de leurs yeux ronds peints sur la proue. Bientôt, abandonnant la rivière qui décrit une grande boucle, nous pénétrons dans le canal de **Đông-Ba** ; sur les berges que relie deux passerelles, l'une en bois, très vermoulue (1), la seconde en fer, inaugurée il y a un an (2), c'est un enchèvêtré de petites cases d'aspect misérable, de hangars, de maisons chinoises construites en briques mais sordides. Les quais de Hué n'ont rien d'imposant. On aurait peine à se croire arrivé dans la capitale, si au-dessus de ces masures branlantes et de ces guenilles n'apparaissaient les remparts sombres de la citadelle et, de loin en loin, une porte massive surmontée d'un élégant mirador à tripletoiture.

« Au sortir du canal, nous retrouvons la rivière, très large, pareille à un lac, et débarquons cinq minutes plus tard sur l'autre rive, à quelques pas de la Résidence Supérieure, dans la concession française.

« Le paysage est enchanteur. Au premier plan, les vastes bâtiments de la résidence, et, plantées çà et là dans les jardins, les maisonnettes

(1) Ancienne passerelle qui faisait communiquer la ville avec l'île de **Gia-Hội** et qui a été remplacée en 1905 par le pont en ciment armé actuel, qui met directement en communication la rue Paul-Pert avec la rue de **Gia-Hội**.

(2) Pont-passerelle en fer, avec platelage en bois, construit sur pieux à vis. Est plus connu sous le nom de « pont Bourard », nom de l'agent des Travaux Publics qui l'a construit en 1893-1894. Il met en communication le quai **Đông-Ba**, après la porte du Mirador 9 de la citadelle, avec la rue de **Minh-Mạng**, à **Gia-Hội**.

blanches affectées aux différents services. En arrière, un amphithéâtre de collines verdoyantes que domine la Montagne du Roi (1), faisant face à la citadelle et dont les arêtes frangées de pins ont été taillées en forme d'écran. Dans un lointain bleuâtre, la grande chaîne, un soulèvement de cimes déchiquetées de pitons et d'aiguilles. Cela a je ne sais quoi d'artificiel et de grandiose tout ensemble : une combi-

(1) Le P. L. Cadière dans son étude intitulée : *Les Résidences des Rois de Cochinchine (Annam) avant Gia-Long*, parue dans le *Bulletin de la Commission archéologique de l'Indo-Chine*, années 1914-1916, page 149 et suivantes, donne les renseignements ci-dessous concernant la « Montagne du Roi » ou « Ecran du Roi » : « L'Ecran du Roi fait partie d'une petite chaîne de collines isolée qui s'élève, au milieu de la plaine des tombeaux, au Sud-Est de la citadelle, sur la rive droite du fleuve. Cette chaîne décrit un arc de cercle et comprend, au Nord-Est, un massif formé de trois sommets, connu sous le nom de Tam-Thai, ou Thiên-Thai, ou encore Hòn-Đông-Dàng « le pic de la colline Dàng », nom qui indiquerait un souvenir cham. Après une dépression assez forte vient l'Ecran du Roi ; puis, à l'Ouest de celui-ci, deux autres sommets, dont l'un, le Hòn-Thiên, « le pic du Ciel », couronné de pins, taillé en gradins, avec des avenues d'accès orientées exactement suivant les quatre points cardinaux, servit, au temps des Tây-So'n, de tertre pour le sacrifice du Ciel.

« L'Ecran du Roi est formé de deux sommets de hauteur presque égale, réunis par une troupe à peine plus basse, dirigée d'Est en Ouest. Le versant Sud s'abaisse à pic ; sur le versant Nord, deux éperons en pente douce, partant des deux sommets, enserrent un petit cirque. . . . La colline joue, par rapport à la capitale, le même rôle que jouent les écrans en maçonnerie, en terre, en arbustes verdoyants, *binh-phong*, placés devant les maisons d'habitation, devant les temples, les tombeaux etc... » Le P. L. Cadière ajoute que : « *Minh-Mạng*, fit construire sur le sommet Est, un pavillon dont on voit encore les soubassements... Le monarque fit plusieurs fois l'ascension de l'Ecran du Roi : il y prenait le frais, il admirait de là les constructions nouvelles qu'il faisait exécuter à son palais et à la citadelle, il y composait des pièces de poésie. L'image du *Ngự-Bình* fut représentée sur une des urnes de bronze que *Minh-Mạng* fit fondre en 1835-1836 *Thiệu-Trị* classa la colline parmi les vingt sites célèbres de la capitale, et fit dresser une stèle au pied de l'escalier qui conduit au sommet. *Tự-Đức*, vers ses dernières années, en 1873, gravit le *Ngự-Bình* : il nous a décrit, dans une pièce de vers, son essoufflement et sa fatigue, mais aussi son admiration . . . » Enfin, pour terminer, l'auteur fait remarquer : « que cette colline a été choisie par les souverains de Hué comme un écran magique pour protéger leur capitale contre les influences mystérieuses venant du Sud. L'écran des pagodes et des maisons d'habitation, *binh-phong*, n'est pas seulement, comme le nom semblerait l'indiquer, une « protection contre les vents » nocifs ou les miasmes délétères, C'est surtout une protection magique contre les influences néfastes, de source mystérieuse, qui arrivent par les airs et sont portées par les vents. Il en est de même de l'Ecran du Roi... »

naison de l'âpre nature alpestre et de la nature arrangée, agrémentée par les paysagistes nipponais.

« De ville proprement dite aucune trace. Je n'ai aperçu jusqu'ici que des huttes coiffées de chaume, des hameaux éparpillés dans les verdure. Etrange est l'impression première produite par cette capitale insaisissable, aux demeures si frêles, qu'un souffle de vent, semblerait-il, emporterait : un campement, croirait-on ; des tentes sous les bambous, près d'une citadelle noire... »

Il me reste maintenant, pour terminer ce travail, à mettre sous les yeux de mes lecteurs la description qu'a faite de son voyage de Hué à Tourane M. Doumer, lorsqu'il était Gouverneur Général de l'Indochine. En mars 1897, il vint à Hué pour la première fois, à bord du croiseur *l'Isly*, et débarqua à Thuận-An, d'où il se rendit à Hué en chaloupe à vapeur. A son retour, comme il devait s'embarquer à Tourane sur le paquebot des Messageries Maritimes qui se rendait à Saigon, il résolut de gagner Tourane par voie de terre, en suivant la route du Col des Nuages.

Inutile de dire les préparatifs qui avaient été faits tant par l'Administration française que par le Gouvernement annamite en prévision du voyage de ce haut personnage et de sa suite, augmentée encore pour la circonstance de hautes personnalités annamites qui devaient l'accompagner jusqu'à Tourane.

Sa description pleine de verve est remplie d'intérêt, non pas tant pour les détails qu'elle donne sur la route elle-même, que par le récit si plein d'humour des diverses péripéties du voyage et des incidents plutôt gais qui se produisirent dans l'immense et si disparate colonne que formaient les voyageurs et leur nombreuse et pittoresque suite, composée des soldats d'escorte, de musiciens, de porteurs de palanquins, de coolies pour les bagages, etc.

Deux ans se sont à peine écoulés depuis le passage de Marcel Monnier, et cependant d'indiscutables améliorations ont été apportées à la route du Col des Nuages, au point que, ainsi que nous le verrons plus loin, M. Doumer put faire à cheval tout le trajet, montée et descente du col comprises. C'était déjà, comme on le voit, un immense progrès accompli.

« Le soir même (1) du jour où s'était terminé le sacrifice au Ciel

(1) *L'Indochine française (Souvenirs)*, par Paul Doumer, pages 179 et suivantes. Vuibert et Nony, Editeurs, 63, Boulevard Saint-Germain, Paris, 1905

et à la Terre (1), raconte M. Doumer, je partais pour regagner Tourane, par la route du Col des Nuages. Le voyage avait été préparé, trop bien préparé, comme je devais le voir dans la suite, par la Résidence Supérieure et l'Administration indigène. Il comprenait moitié du trajet faite par eau, sur la rivière et la lagune (2), et l'autre moitié par les moyens ordinaires de la voie terrestre annamite. On passait la nuit à naviguer en sampans, pour débarquer le matin au village de Cau-Hai. Ceux de nous qui devaient monter à cheval étaient tous bottés. La perspective de passer six ou sept heures couché sur le fond de bois couvert de nattes de l'embarcation n'avait rien de désagréable, bien au contraire. Le repos était bon à prendre après les moments très remplis du séjour à Hué.

« Nous descendons à terre, de grand matin, dans la nuit finissante. Pendant qu'on organise le convoi, que nous ajustons nos étriers, le jour arrive. La foule des moyens de transport, chevaux, chaises, palanquins, et des porteurs qui sont rassemblés là est considérable, excessive. On a mobilisé plus d'un millier d'indigènes sans que je puisse comprendre à quel service on les destine. Il est vrai que le troisième Régent, qui est jeune et vigoureux, deux ministres et plusieurs mandarins sont partis avec nous et nous accompagnent jusqu'à Tourane. Une musique annamite avec gong et tam-tam est aussi du voyage ; et à peine sommes-nous en route que je la vois s'attacher à mes pas. J'en suis absolument atterré. Une cinquantaine de kilomètres à faire au pas. avec cette musique bizarre répétant son éternel refrain, c'est un supplice que je subirai puisqu'il le faut, puisque les rites applicables au Gouverneur Général doivent l'exiger, mais qui ne m'en met pas moins dans l'état d'esprit, voisin de la révolte, où j'ai vu le roi Thanh-Thai.

« Voici le long cortège qui s'ébranle. En tête, un petit mandarin militaire, à cheval, suivi d'une trentaine de soldats du roi aux casques rouges ; derrière, un cavalier encore, puis la musique, que je suis à cheval accompagné du Commandant Nicolas et du Lieutenant Dubosc. Plusieurs fois, j'ai essayé de changer de place, d'échapper aux musiciens. Peine perdue : Je n'ai réussi qu'à donner surcroît de fatigue à ces pauvres gens. Si, enlevant mon cheval au trot, je passais devant

(1) Cérémonie rituelle, dite « Sacrifice du Nam-Gia », qui revient tous les trois ans, et dont le principal acteur est l'empereur d'Annam. Elle s'accomplit à l'Esplanade des Sacrifices à Hué. Voir tous les détails de cette cérémonie dans B. A. V. H., avril-juin 1915 : *Le Sacrifice du Nam-Giao*, par L. Cadière et R. Orband, pages 79-461, et B. A. V. H., janvier-mars 1914 : *Documents hisioriques sur le Nam-Giao*, par L. Cadière, page 464.

(2) Rivière de Hué jusqu'à *Thuận-An*, et, à partir de là, la lagune de l'Est dans toute sa longueur.

eux, ils se précipitaient avec leurs instruments, culbutant dans le fossé, se relevant, courant, s'essouffant, mais reprenant leur place. Quand j'essaie de prendre un rang en arrière dans la file, ils s'arrêtent comme moi et se maintiennent devant la tête de mon cheval, ne s'en écartant à aucun prix. Toutes mes tentatives pour leur échapper sont vaines ; je me résigne à les subir. D'ailleurs, ils me tiennent à l'oeil tout en marchant et en jouant, la tête à moitié tournée vers moi.

« Derrière nos trois chevaux sont les chaises et les palanquins en grand nombre, allant l'un après l'autre. Le Régent, les ministres, les mandarins semblent avoir repris, dans leur palanquin, un sommeil trop tôt interrompu. Chacun d'eux a, du reste, une chaise vide qui est en réserve pour le moment où il jugera être mieux assis que couché, dans la suite du voyage. En queue de la colonne, sous la conduite de deux ou trois mandarins militaires à cheval et d'un peloton de soldats royaux, vient la foule des porteurs de bagages, dont les trois quarts au moins n'ont rien à porter, en dépit de l'attirail compliqué et encombrant des mandarins. Cela fait un long serpent qui se déroule sur la piste à peine tracée, dite route mandarine, que nous parcourons d'un train fort modéré.

« Au nombre des voyageurs, je dois signaler la présence d'un soldat du nom de Picard, que le Commandant Nicolas a amené de France avec lui comme ordonnance. Il appartenait au bataillon de chasseurs à pied de Saint-Mihiel, que M. Nicolas commandait. Quand il s'est agi de choisir son moyen de locomotion, au départ de Cau-Haï, Picard n'a pas oublié qu'il était chasseur à pied, et il n'a eu garde de prendre un cheval comme nous. Le palanquin lui a paru le mode de transport qui convenait à un fantassin, soldat de deuxième classe dans l'armée de la nation souverain. Il s'y est mollement installé et, autant pour être près de son officier que pour prendre la place qui lui était due, il a fait marcher son palanquin au premier rang, immédiatement avant celui du Régent de l'Empire. Les porteurs du Régent ont tout naturellement cédé le pas au personnage français qui donne une si haute idée de son importance.

« Picard eut encore un surcroît d'honneur qu'il n'avait pas demandé, mais qu'il a accepté sans en être gêné ni surpris. Les grands parasols rouges portés à côté des chefs sont, en Annam, l'attribut de la puissance. Un haut mandarin dans sa province, un ministre et à plus forte raison le Régent et le Roi ne sortent qu'entourés de parasols. On n'avait pas oublié les porte-parasols dans notre voyage de Tourane. Le Régent et les ministres en avaient des deux côtés de leur palanquin. Au départ, j'en avais trouvé plusieurs qui s'étaient attachés à moi et avaient cru devoir se placer à droite et à gauche de mon cheval, non pour me préserver

du soleil qui ne brillait pas encore, mais pour que la route, les champs, les montagnes et éventuellement les habitants ne pussent ignorer de quelle dignité j'étais revêtu. Cet appareil me parut aussi inutile et aussi désagréable à subir que la musique royale. Je fis signe aux porteurs de parasols de se retirer en arrière. Ils ne comprirent pas tout de suite, puis voyant que le palanquin du brosseur Picard, qui précédait celui du Régent, n'avait pas de parasols, ils se dirent qu'on devait les avoir induits en erreur en m'indiquant à eux comme le grand personnage de la troupe, et mon geste signifiait évidemment que je ne pouvais accepter des honneurs qui ne me revenaient pas. Cette réflexion les amena à accéder à mon désir. Ils me quittèrent pour entourer le palanquin de Picard, qui les accueillit avec une indifférence dédaigneuse. Ils furent convaincus d'avoir heureusement réparé leur faute initiale.

« C'était la première fois que, les deux officiers du Gouvernement Général et moi, nous faisons connaissance avec les chevaux annamites. Ils nous parurent ridiculement petits, et nous nous demandions tout d'abord si, capables de porter les hommes de taille restreinte et de faible corpulence de leur pays, ils ne faibliraient pas sous notre poids. Très vite, nous fûmes rassurés ; nos chevaux nous portaient allégrement, comme s'ils n'avaient rien eu sur le dos, et manifestaient le désir, que bien malgré nous nous ne pouvions satisfaire, de ne pas marcher du train de tortue de notre avant-garde de piétons. Le manque d'habitude de cette cavalerie de Lilliput nous faisait trouver qu'on, était mal en selle, sentant à peine la bête qu'on avait dans les jambes. La surprise physique qu'on en ressentait était telle que l'un de nous, excellent cavalier pourtant et habitué par métier à monter quotidiennement à cheval, sur un écart de sa monture, vida les étriers et roula à terre . . .

« Il ne pouvait être question de marcher vite dans le voyage que je faisais, pour gagner Tourane, en mars 1897. L'encombrant cortège allait du pas tranquille et lent des soldats et des porteurs de palanquins. Les haltes pour les repas, puis pour le coucher, avaient été réglées avec soin. Les mandarins tenaient à me donner le plus grand confortable possible, dont ils auraient aussi leur part. On arriverait au port le lendemain ; je n'étais aux ordres de personne ; je n'avais pas à me presser. Ainsi pensaient ceux qui avaient réglé nos mouvements à l'avance et qui veillaient à leur ponctuelle exécution.

« A peine avons-nous parcouru, depuis Cau-Haï, une demi-douzaine de kilomètres en plaine, qu'une première ligne de montagnes peu élevées se dresse devant nous (1). Nous allons droit vers un col qui

(1) Col actuel de Cao-Hai.

n'a pas plus de cent cinquante mètres d'altitude, mais qui ne sera pas atteint sans peine. La façon dont l'aborde la route mandarine que nous suivons est caractéristique de la manière de faire des Annamites, élèves des Chinois, en cela comme en beaucoup d'autres choses. C'est directement que la route monte au col, sans biaiser, sans faire de crochets, par la ligne de plus grande pente. On ne peut nier qu'elle soit la plus courte ni, par contre, qu'elle demande le maximum d'efforts et de temps. Nous mettons pied à terre et tirons nos chevaux par les rênes, tandis que nos compagnons de voyage restent dans leur palanquin auquel les porteurs s'ingénient à conserver la position horizontal. Les nombreuses générations d'hommes qui ont passé là ont transformé le chemin en un escalier raboteux, aux marches inégales, faites de rochers mis à découvert par les pieds nus qui ont usé la terre. Nous grimpons lentement jusqu'au col, et nous descendons l'autre versant dans les mêmes conditions.

« Le long convoi se reforme ; nous traversons une assez vaste plaine (1) où les villages sont clairsemés. Les habitants se tiennent un peu éloignés de la route, dans les terres, à la fois curieux et craintifs, cherchant à voir et prêts à prendre la fuite.

« Voilà une autre ligne de montagnes qui apparaît, un peu plus haute que la première, avec un nouveau col (2) à franchir par un sentier non moins rude. Arrivés à un village (3) de la vallée prochaine, nous trouvons une halte avec relais de chevaux et de porteurs, ces derniers aussi inutilement nombreux que ceux qui nous ont conduits jusque-là.

« Nous sommes en selle et regagnons la route, attendant que la formation de marche soit reprise et regardant l'intéressant spectacle qui nous est offert. Les opérations du relais ne se font pas sans trouble et sans tumulte. Les mandarins, les soldats gesticulent et crient, lancent force bourrades aux hommes qui n'ont pas pris assez promptement leur place et leur charge. Au milieu de cette foule agitée, se détache un groupe qui attend, donnant de temps à autre des ordres et témoignant une certaine impatience des difficultés de la mise en train. Il y a là le Régent Nguyễn-Thàn (4) et les ministres, à côté

(1) Plaine de Thừa-Lưu, à mi-chemin entre Hué et Tourane.

(2) Col actuel de Phú-Giá, que les voyageurs aperçoivent à l'extrémité de la plaine de Thừa-Lưu.

(3) Tram du village de Thừa-Lưu.

(4) S. E Nguyễn-Thần, Cán-Chánh-Đại-Học-Sĩ, du titre de Điện-Lộc-Quận-Công, « Duc de Điện-Lộc » et Túc-Liệt-Tướng. mort à Hué le 18 septembre 1914. Voir : Notice nécrologique, dans B. A. V. H. N° 1, janvier-mars 1915, page 61, par R. Orband.

desquels s'est mis le soldat Picard. Il parle au Régent d'un air bienveillant et protecteur et lui donne les indications qu'il juge utiles sur la formation du convoi. Celui-ci peut enfin se mettre en marche, à peu près dans l'ordre qu'il avait le matin, le palanquin de Picard précédant tous les autres.

« Sur la route, les notables du village ont dressé des autels couverts d'ornements et d'offrandes. Nous passons devant eux. Ils hésitent : où est le Gouverneur Général ? Que ce soit ce cavalier aux vêtements de drap sombre, sans un galon, sans une croix, ils n'y songent pas un instant. Le commandant, dans son uniforme, avec des décorations, a déjà plus d'apparence ; mais ce n'est pas cela encore assurément. Plus de doute cette fois ; les palanquins arrivent entourés de parasols, celui de Picard d'abord, celui du Régent, ceux des ministres. . . . Dès que le premier est en face d'eux, les notables se prosternent, le front dans la poussière du chemin ; ils font les laïs successifs ; ils les recommencent devant le second, devant les autres aussi, et ils se relèvent satisfaits d'avoir rendu aux représentants de la France et du Roi d'Annam ce qu'ils leur devaient. Nous ne pouvons rien désirer de plus.

« La réflexion me vient que, si je n'étais pas là, le voyage continuerait tout aussi bien, aussi pompeux, aussi processionnellement solennel ; que, de mon côté, je serais plus tranquille, que je verrais mieux le pays et les indigènes, sans le remue-ménage que causait cet encombrant cortège. D'autre part, la population n'y perdrait rien ; elle saluerait comme devant les palanquins et les parasols, et Picard, au besoin, accepterait de nouveau des hommages qui ne le troublent pas, Je préviens donc le Lieutenant Dubosc ; je le charge de rassurer le Régent s'il s'inquiète de ne pas me voir au premier relais ou au déjeuner, et je lance mon cheval à travers champs, suivi du Commandant Nicolas. Les musiciens m'ayant vu rester depuis longtemps déjà sagement dans le rang avaient pris confiance en moi ; leur vigilance s'était endormie ; ils n'eurent pas le temps de se reconnaître, et le mouvement qu'ils esquissèrent pour tenter une poursuite impossible fut arrêté par le lieutenant ; ils allèrent sans plus hésiter rejoindre les porteurs de parasols près du palanquin de Picard. Les honneurs ne vont pas sans quelque désagrément.

« Nous avons rejoint la route, sur laquelle nous allons grand train vers Tourane, heureux d'être seuls et de rattraper un peu du temps perdu. Nos chevaux, qui trottent allégrement, n'ont pas l'air moins satisfaits que nous de la liberté conquise. Un nouveau col (1), plus

(1) Le col actuel de Phú-Giá, entre Thù-Lu et Lang-Cò.

haut, plus difficile à passer que le premier, ne provoque entre nous aucune réflexion maussade. Le service des travaux publics du Protectorat, dont nous nous expliquions mal jusque-là l'abstention dans le tracé barbare et l'état de la route menant à la capitale, fut, pour un temps, à l'abri de nos critiques.

« Tout était devenu bel et bien.

« Nous n'étions pas tout à fait seuls, le commandant et moi ; un mandarin militaire, qui nous précédait dans la colonne que nous venions de quitter, s'était détaché pour nous suivre, et il se tenait derrière nous à quelque cent mètres. Sa compagnie, que nous n'avions pas désirée, nous fiant à notre flair pour suivre le bon chemin, ne nous fut pas inutile. Nous chevauchions sur le sable, au bord de la lagune qui communique avec la mer près du village de Lang-Cò, au pied du Col des Nuages ; à notre gauche, le terrain était en partie couvert de broussailles et d'arbres rabougris ; il se recevait à peu de distance en une dune formant bourrelet et bordant la mer dont le bruit rythmé venait jusqu'à nous.

« Nos chevaux trottaient côté à côté. A un moment donné, surgit à une cinquantaine de mètres devant nous, sur la gauche, un grand buffle noir qui renifle l'air avec force. A peine avons-nous eu le temps d'échanger quelques paroles sur l'allure peu accueillante de la monstrueuse bête, que tout un troupeau de buffles pareils au premier sort de la broussaille. Leurs intentions à notre égard ne sont rien moins que pacifiques, et déjà ils s'avancent en ligne, frappant le sable du pied et baissant la tête pour nous présenter leurs longues cornes recourbées, prêts à s'élancer. Nous enlevons au galop nos deux chevaux inquiets et frémissants, pour dépasser s'il est possible ce front redoutable avant que la charge ait pu nous atteindre. Je ne jugerai pas que nous n'ayons eu une minute d'émotion. Mais des cris effroyables, aigus à déchirer les oreilles, partent à côté de nous et nous forcent à tourner la tête. C'est notre mandarin militaire qui a vu le danger, s'est élancé dans un galop furieux, nous a rattrapés, dépassés, est déjà devant les buffles, saute à terre, ramasse le sable à poignées et le jette à la tête des animaux ; tout cela en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Les buffles, surpris par les cris, par l'homme qui gesticule et le sable qui vole, ont un moment d'hésitation. Cela a suffi pour que nos chevaux, qui avaient dans la peur un aiguillon plus excitant que notre cravache, nous aient emportés au delà du dernier animal. Les gardiens du troupeau accourent, achèvent de calmer leurs bêtes. Le drame s'est heureusement arrêté au prologue.

« Nous avons repris une allure plus modérée ; tournés sur notre selle, nous voyons le mandarin qui injurie les gardiens, les menace,

puis les frappe du rotin dont il a fouaillé son cheval, et, comme les malheureux se sauvent entraînant leur troupeau, notre guerrier saute en selle et donne la chasse aux buffles et aux hommes qui fuient éperdus vers la dune. Après la terrible charge dont nous avons été menacés, celle-ci, qui en est la revanche, a un caractère véritablement imprévu et comique dont nous rions jusqu'aux larmes. En somme, l'alerte a été courte ; elle nous a fait connaître les buffles et nous a appris la façon de les traiter ; nous n'avons donc pas à regretter l'incident...

« Nous n'avons pas fini de commenter l'incident qui vient d'aggraver notre voyage, que nous arrivons à l'extrémité de la lagune, au village de Lang-Cò. C'est là que notre caravane doit dîner et qu'elle dînera sans nous. Toutefois, nous profitons de l'accumulation des approvisionnements pour prendre une collation pendant qu'on selle les chevaux frais qui vont remplacer ceux que nous quittons un peu harassés par leur galop endiablé sur le sable mouvant des dunes. La mer vient se briser à côte du village, sur la barre qui défend l'entrée de la lagune. Un peu plus loin, elle se heurte, furieuse et mugissante, aux rochers qui terminent le massif montagneux dressé devant nous. C'est ce massif qu'il va falloir franchir, par son col le plus accessible, le fameux Col des Nuages, à près de 500 mètres d'altitude. On traverse la lagune en barque, près de son ouverture sur la mer, et l'on se trouve au pied même de la montagne.

« Le sentier annamite conduisant au col est là, semblable à ceux que nous avons déjà utilisés, montant tout droit, raide, rocailleux, ressemblant moins à un escalier qu'à une échelle dressée contre une muraille à pic. Mais, heureux changement ! nous ne le prendrons pas. Ici, les ingénieurs français ont travaillé ; ils ont commencé par ce premier et difficile passage l'amélioration de la longue route de Tourane à Hué. Les officiers du Génie en avaient pris l'initiative quelque dix ans plus tôt ; ils avaient étudié un tracé aux flancs de la montagne, gagnant le col par des pentes relativement douces de 10 à 12 pour 100 au maximum. Une piste fut faite dans ces conditions ; mais on la négligea longtemps ; on omit de l'élargir, de la rectifier aux points où c'était nécessaire, de la pourvoir d'ouvrages d'art, comme le plan primitif le prévoyait.

« Depuis quelques mois, on a repris la tâche et, avec d'utiles incitations qui ne manqueront pas, j'en répons, — des instructions un peu pressantes, elle sera prochainement menée à bien. Déjà, on peut passer à cheval presque partout sur le sentier élargi qui prend par endroits des allures de route. Des ponts provisoires en bambou indiquent la place où seront des viaducs en maçonnerie et en fer. Il y a là d'excellentes intentions, sinon encore des réalisations qui nous feront honneur.

« Nous partons. Dès les premiers pas, qui nous portent à 30, 40, 50 mètres d'altitude, le tableau offert à nos yeux est superbe, grandiose, capable d'arracher au plus indifférent des cris d'admiration. En face, c'est la mer immense, sans limite, à la longue houle qui se dresse vers la terre pour retomber en hautes volutes et frapper avec fracas le pied de la montagne. L'eau jaillit au choc en des jets énormes qui semblent vouloir escalader le colosse puissamment campé sur sa base de rochers. A notre gauche est la lagune de Lang-Cò, véritable lac bordé d'un côté par la montagne que recouvre une sombre forêt aux arbres gigantesques, de l'autre par la dune broussailleuse que nous avons vue de près et qui la sépare d'une plage indéfiniment étendue où les lames déferlent, blanches d'écume. Cette large frange, d'un blanc immaculé, bouillonnante, bordant le vert manteau de la mer, s'étend aussi loin que les regards peuvent porter. On se retourne pour la voir encore quand la courbe de la route va la chercher, en présentant, d'ailleurs, des sites nouveaux, variés et toujours beaux. C'est, en effet, dans la forêt qu'on pénètre, la grande forêt pittoresque, vallonnée, coupée de ravins profonds, obscurs, sauvages, de ruisseaux aux eaux murmurantes et discrètes, de torrents impétueux, de cascades de deux ou trois cents mètres de hauteur qui attirent à elles toute la lumière que le dôme des arbres a laissé passer

« La route du Col des Nuages s'avance, serpentant au milieu de ces paysages admirable, épousant le sol du mieux possible, le trouant parfois, y faisant de profondes tranchées, ou l'abandonnant, pour ne pas indéfiniment s'allonger, et passant vallons, ravins, torrents sur des ponts hardis. Même depuis que la route est sagement et solidement construite, avec des viaducs de pierre et d'acier, des courbes et des rampes raisonnables, elle n'a rien perdu de son charme, elle n'a en rien gâté la luxuriance et puissante nature qui lui fournit un cadre incomparable.

« Ce cadre, bientôt personne ne le verra plus ; la route si belle, établie à grands frais, sera abandonnée, ainsi délaissée que le sentier en échelle des Annamites. Aucun Européen, tout au moins, n'y passera (1). Le chemin de fer (2), dont les laborieuses études ont commencé en 1899 et la construction en 1902, emportera tous les voyageurs sur

(1) M. Doumer ne prévoyait pas l'ère de l'automobile qui fait que la route du Col des Nuages n'a jamais été abandonnée, et qu'elle est actuellement parcourue par de nombreuses voitures qui font facilement le parcours Hué-Tourane et réciproquement en trois ou quatre heures.

(2) La mise en exploitation de la voie ferrée de Tourane à Hué a eu lieu le 15 novembre 1906.

ses rails et dans ses tunnels. Quelque touriste peut-être, sur la description qui lui en serait faite, se risquerait à entreprendre le long trajet de la route, s'il ne devait trouver dans le train qui s'offrira à lui, rapide et commode, les mêmes beautés, une égale fête pour les yeux. Le Col des Nuages, que le chemin de fer a dédaigné pour passer plus loin et plus bas, en souterrain, ne sera plus regardé que de loin, avec curiosité et avec le respect qui s'attache aux lieux où s'est arrêté un moment notre histoire.

« On ne peut pas dire que ce nom de « Col des Nuages » soit mal choisi. Presque continuellement, le col est enveloppé de brume. Il semble que tous les nuages de la région passent par là, s'accrochent aux flancs de la montagne, et s'arrêtent un temps dans l'étroit passage. Je l'ai traversé un grand nombre de fois, de 1897 à 1902, je l'ai regardé plus souvent encore de loin, de la ville ou de la baie de Tourane, et c'est bien rarement qu'il m'est apparu autrement qu'enveloppé de blanches et opaques vapeurs.

« Quand j'en approchai, au cours de mon premier voyage dont je rappelle ici les impressions déjà lointaines, il se devinait plus qu'il ne se voyait, en face de nous, très haut encore, encombré de nuages qui se pressaient devant lui, au-dessus de nos têtes, se tassaient dans le col, puis fuyaient rapides et légers. Un moment l'espace se trouva balayé, le soleil parut et le col se dessina nettement, en arêtes vives. Le passage était hérissé de constructions, dont une porte monumental s'ouvrait sur le ciel, faisant un trou bleu dans la masse des pierres grises. La vision dura quelques minutes seulement ; les nuages revinrent plus compacts, et cachèrent tout. Notre ascension nous fit bientôt pénétrer dans la région qu'ils couvraient de leur brouillard opaque. Arrêtés, usés par terre, ils fondaient à son contact. On marchait dans une ombre qui laissait voir les choses à une distance de dix mètres à peine, sous une pluie fine et pénétrante. C'était le brouillard de Londres dans la région tropicale, à 1.400 pieds d'altitude. *All right !*

« Nous voici au col. La route est barrée par un fort annamite (1), solide et pittoresque dans son admirable position. Il est, comme nous, enseveli dans le brouillard. Les soldats du Roi qui l'occupent nous donnent des chevaux frais et nous offrent des aliments ; nous acceptons une tasse de thé, et en selle ! Nous y sommes à peine, que les nuages qui nous entourent prennent une marche plus rapide, se précipitent, s'éclaircissent et disparaissent, chassés par le vent. Nous nous trouvons dans l'air sec, limpide, ensoleillé. Tout s'éclaire devant nous, au-

(1) Fortification complètement abandonnée aujourd'hui, et tombant en ruines. Voir *supra*, note (1), page 54.

dessous de nous ; la baie de Tourane apparaît. C'est un enchantement. Aucun des féeriques paysages des côtes méditerranéennes n'a, à la fois, cette beauté et cette grandeur. Prenez l'un des plus jolis coins de la côte d'Azur, la baie française de Villefranche ; multipliez par dix, par vingt l'étendue de la baie ; par cent les terres visibles et l'altitude des hauteurs environnantes, et vous aurez Tourane, son golfe et sa campagne vus du Col des Nuages à 500 mètres au-dessus du niveau de la mer. Vraiment, le spectacle vaut à lui seul, pour les oisifs, le voyage de France en Extrême-Orient, où tant d'autres choses appellent l'intérêt ou l'admiration.

« La route qui descend vers la baie a des pentes rapides ; la terre en est boursouflée par les rochers arasés incomplètement, encombrée par les pierres. Mais nos chevaux paraissent aller si à l'aise dans cette voie fortement inclinée et rocailleuse que j'essaie de les faire trotter ; ils n'hésitent pas et s'élancent. Les ravins nombreux se traversent sur des ponts de bois et de bambou, d'un caractère tout provisoire, très élastiques et un peu branlants. Les chevaux s'y engagent avec timidité. En les encourageant, les poussant, ils passent sans faire de difficulté, puis acceptent d'aller au trot sur ces appuis mobiles. Alors notre course se poursuit, sans être arrêtée, sans être même sensiblement ralentie par les multiples obstacles du chemin. Nos courageuses petites bêtes vont d'un train d'enfer sur les pentes raides, sans une hésitation, sans un faux pas. De ce jour, j'ai voué un culte à la cavalerie annamite.

« Au bas de la montagne, sur la baie (1), est le village de Lien-Cheou, où, depuis, a été établie la première base d'opération des travaux du chemin de fer de Hué. Une chaloupe à vapeur de la Douane s'y trouve. Avec elle, nous devons nous rendre à Tourane, sur la rive opposée, plus rapidement qu'en suivant la plage, pendant une quinzaine de kilomètres sur le sable mouvant, avec des chevaux fatigués par une course peu ordinaire. Le patron de la chaloupe, un ancien marin de la flotte, entré au service des Douanes de l'Annam, se met à notre disposition dès qu'il est prévenu. Le temps d'obtenir la pression dans les chaudières, de faire la courte traversée, et la nuit arrive quand nous débarquons à Tourane. Personne naturellement n'est averti, ce qui nous vaut de faire une entrée modeste, sans tambours ni trompettes, sans musique annamite, ni parasols royaux. Tout cela sortira demain pour le solennel débarquement du Régent, des ministres et du brossier Picard. La population n'y perdra rien, et moi, j'y aurai gagné quelques bonnes heures de travail, à lire les télégrammes qui se sont

(1) Baie de Tourane.

accumulés et à envoyer réponses et instructions un jour plus tôt qu'elles n'étaient attendues (1) »

Pendant quelques années encore, sous l'énergique impulsion donnée par M. Doumer, de nombreux travaux s'accomplissent et la route s'améliore lentement, grâce à de sérieuses autant qu'heureuses modifications de tracé. L'ancienne route annamite du col est complètement délaissée, le Col des Nuages étant enfin devenu tout à fait accessible par la nouvelle route.

Celle-ci reste cependant malgré tout non carrossable, à tel point qu'il me souvient que lorsqu'en 1901 le Conseil Supérieur de la Colonie se réunit à Hué, le transport de Tourane à Hué par la route du Col des Nuages du Gouverneur Général (2) et de tous les membres dudit conseil donna lieu à une véritable mobilisation de tous les moyens de transport, sauf bien entendu les voitures, qui ne purent

(1) Le premier Résident Général civil, au Tonkin, Paul-Bert, fit aussi par voie de terre le voyage de Hué à Tourane. Voici ce que dit M. Pierre de l'Huys, dans *Le Correspondant*, au sujet de ce voyage : « Au mois de septembre 1886, Paul-Bert se rendit à Hué avec toute sa famille pour rendre visite au jeune Empereur Dong-Dang. Il ne devait y rester que peu de temps, et l'avis le *Pluvier*, qui était spécialement affecté à son service, avait ordre de venir le prendre avec toute sa suite, le 25 septembre, à Thuan-An, pour le ramener au Tonkin. La mousson du Nord-Est, qui s'établit beaucoup plus tôt que d'habitude cette année, empêcha le *Pluvier* de relâcher à Thuan-An, et le força à venir chercher un refuge dans la baie de Tourane. Paul Bert, impatient de regagner le Tonkin, voyant que le *Pluvier* n'arrivait pas — le télégraphe était coupé, comme toujours, entre Tourane et Hué — prit le parti de revenir par la route de terre à Tourane et d'y attendre le paquebot. La route, longue de 100 kilomètres, traverse un pays sauvage, montagneux, et s'élève jusqu'à près de 1000 mètres d'altitude à travers des bois, des ravins, des torrents grossis par des pluies qui tombaient sans interruption depuis quinze jours. Paul Bert arriva exténué de fatigue à Tourane. La dysenterie, dont il souffrait depuis le commencement de l'été, prit dès lors un caractère aigu qui ne laissa plus d'espoir. Il fit encore un voyage à Nam-Dinh, après son retour à Hanoï, puis il s'alita pour ne plus se relever. Il mourut le 16 novembre 1886... » *Le Correspondant*, 10 novembre 1889 : *Le Christianisme au Tonkin*, par Pierre de l'Huys, pages 417 et 418. — *Nota* : Il faut lire *Đông-Khánh* comme nom du jeune empereur et non Dong-Dang comme l'a écrit l'auteur. De plus, il faut réduire à 496 m., ainsi que nous l'avons écrit plus haut, l'altitude de 1000 m. que l'auteur donne à la route, c'est-à-dire au Col des Nuages. Ce sont les pics qui se trouvent à droite et à gauche du col qui atteignent et même dépassent 1000 m. de hauteur.

(2) M. Paul Doumer.

rouler que de Tourane à Nam-Ô, et représente pour l'époque un véritable tour de force pour la rapidité, toute relative d'ailleurs, avec laquelle il fut mené !

C'était aussi l'époque où un des plus anciens colons de l'Annam, M. B..., obligé pour ses affaires de se rendre fréquemment de Tourane à Hué et *vice versa*, était parvenu à accomplir le parcours dans l'un ou l'autre sens en quinze heures, grâce à un heureux perfectionnement qu'il avait apporté à sa chaise à porteurs, à laquelle il avait adapté une paire de roues très légères. Avec ce système, M. B... faisait rouler sa chaise lorsque la route le permettait, et faisait reprendre le portage par ses coolies aussitôt que le terrain devenait sablonneux, où que, pour toute autre raison, la route ne se prêtait plus au roulage. De cette façon il obtenait une très grande rapidité de marche avec une moindre fatigue pour ses coolies (1).

Quant au simple voyageur qui, en ces temps déjà anciens, hélas ! voulait se rendre de Tourane à Hué par voie de terre, il avait le choix entre les trois moyens suivants : faire le trajet à pied, à cheval ou en palanquin. C'était ce dernier moyen, cela va sans dire, qui était presque toujours adopté, et la décision prise, il fallait alors aller à la Résidence-Mairie de Tourane demander un *trát*, sorte de laissez-passer permettant au voyageur d'obtenir tout le long de la route les coolies qui lui étaient nécessaires pour porter son palanquin et ses bagages.

Ces *trát* délivrés par la Résidence-Mairie de Tourane étaient très bien compris, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le fac-simile de l'un d'eux que je reproduis ci-contre.

La première page, séparée en deux colonnes verticales, portait en français dans la colonne de gauche l'ordre au *Địch-Mục* des *trạm*

(1) Je croyais jusqu'à ces derniers jours devoir donner à M. B... la paternité de cette invention, qui, sans être géniale, pouvait, si d'autres moyens de transport plus modernes n'étaient intervenus dans la suite, rendre d'utiles et inappréciables services sur nos routes du centre Annam, lorsque, il y a quelques jours, en relisant la *Description du Royaume du Tonkin*, par Samuel Baron (1682), dans la *Revue indochinoise*. 1^{er} Semestre 1915, je lus, page 296, qu'à l'occasion de la fête du *Khi-dau* ou « *Purge du pays de tous les esprits malfaisants* », « le général choisit un jour convenable qui tombe généralement le 25 février. Quand les ordres nécessaires ont été données pour les préparatifs et que tout est prêt, le général, avec la plupart des princes et d'autres personnages qualifiés du pays, se rend à l'arsenal vers huit heures du matin, le jour fixé. Il va à cheval ou à dos d'éléphant, ou encore *dans un palanquin à roues poussé par des robustes gaillards préposés à cet usage* et abrité par de nombreux parasols... » Et ceci se passait au Tonkin en 1682. Le voilà bien, je pense, le grand ancêtre de notre pousse-pousse ! M. B... me pardonnera de lui enlever encore cette illusion, si toutefois il l'avait. *Nil novi sub sole !*

de la route mandarine de Tourane à Hué, de donner à M. X..., se rendant à Y..., le nombre de coolies dont il avait besoin, et portait la signature et le cachet du Résident-Maire de Tourane. La colonne de droite donnait les mêmes indications, mais traduites en caractères.

Les deuxième et troisième pages développées portaient une carte de la côte de Tourane à Hué, sur laquelle était tracée la route mandarine avec l'emplacement des *tram*, relais de coolies.

Dans l'angle inférieur gauche de la deuxième page étaient inscrites les durées du trajet entre chaque *tram*, faisant ressortir une moyenne de 24 heures environ pour la durée totale du voyage, et dans l'angle supérieur droit de la troisième page étaient données les distances kilométriques de Tourane à Hué, par *tram*, formant un total de 105 kilomètres.

Enfin, la quatrième page donnait les tarifs qu'avait à payer le voyageur pour chaque coolie qu'il prenait dans chacun des *tram*.

L'établissement de ce *trât* avait été une très heureuse innovation qui avait supprimé toute contestation et toute discussion entre les voyageurs et les chefs de *tram*.

Mais ce n'était là qu'un palliatif, et, malgré les travaux qui continuèrent pendant les années suivantes, la route, tout en voyant certains de ses passages s'améliorer, restait quand même non carrossable.

La mise en exploitation en 1906 de la voie ferrée reliant Tourane à Hué vint enfin lui porter un dernier et terrible coup, et fit complètement délaisser par les voyageurs, on le conçoit sans peine, cette vieille route si pittoresque du Col des Nuages. Son entretien fut alors non seulement négligé, mais encore les améliorations commencées pour rendre la route carrossable furent même arrêtées. et petit à petit on se désintéressa complètement de cette artère qui ne servait plus à rien depuis l'ouverture de la voie ferrée.

Cet état de choses durerait certainement encore, si l'ère de l'automobile n'était en fin arrivée.

On comprit bien vite, en haut lieu, la valeur du nouveau moyen de transport qui petit à petit arrivait à se mettre à portée des plus modestes bourses, et on se rendit compte des services qu'il était appelé à rendre à tous les points de vue : commerce, entreprises, surveillance du pays, etc., etc.. On se mit donc franchement au travail pour permettre au nouveau et moderne véhicule de venir rouler sur la vieille piste annamite améliorée et modifiée ; et en quelques années l'antique route mandarine, dont la paix et le calme étaient à peine troublés, de temps immémorial, par la marche souple et silencieuse de l'Annamite, vit sa tranquillité séculaire complètement bouleversée par les grondements des moteurs et le passage des automobiles roulant en trombe sur son tapis de gazon.

Les vieux *trăm* naguère si vivants, si animés, soit à l'arrivée soit au départ des voyageurs et de leurs convois, s'ensevelirent doucement dans l'oubli.

Le temps, inexorable, s'appesantit sur eux sans répit, et complètement abandonnés aujourd'hui, la végétation luxuriante a repris le dessus, s'est logée partout dans les fissures de leurs murs, en a désagrégé leurs pierres, qu'elle fait ébouler lentement mais sûrement.

Petit à petit, les enceintes disparaissent, et il ne restera bientôt plus, pour marquer l'emplacement de ces installations qui ont rendu de si longs et si appréciés services, que quelques vieilles portes voûtées, isolées au milieu d'un village, condamnées elles-mêmes à disparaître comme les enceintes ont disparu.

Déjà le voyageur qui parcourt aujourd'hui en auto cette pittoresque voie ne peut, s'il ne la connaît de longue date, reconnaître ces anciens gîtes d'étapes, au passage rapide de son véhicule. Et ce n'est pas sans un certain sentiment de tristesse et de mélancolie que ceux qui ont connu la vieille route mandarine et l'ont parcourue autrefois de *trăm* à *trăm*, voient aujourd'hui l'état d'abandon dans lequel sont laissés ces lieux si impatiemment attendus auparavant du voyageur fatigué, malgré le peu de confortable qu'ils offraient.

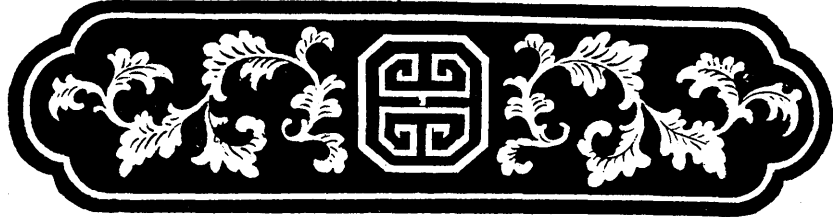
Les travaux exécutés et poussés activement mirent enfin au point cette voie si importante, et à l'heure actuelle, les automobiles roulent sans danger tout le long de ce magnifique et si pittoresque ruban de route.

Cela, c'est l'époque présente, sur laquelle je n'ai pas à m'appesantir.

Je constaterai seulement avant de terminer qu'il nous a fallu de 1883 à 1918, soit près de 35 ans, pour arriver à ce résultat ! Mais aussi quel résultat ! Deux bonnes routes : une voie ferrée et une route automobile, qui permettent toutes deux de se rendre de Tourane à Hué en moins de quatre heures !

Pour tous ceux qui ont peiné sur cette dure tâche, ayons donc chacun un souvenir ému, et pensons toujours à eux quand, soit en automobile, soit en chemin de fer, avec un confortable et une rapidité auxquels ils n'auraient jamais osé songer, nous traversons les lieux témoins de leurs souffrances et de leur labeur acharné.





LES FRANÇAIS AU SERVICE DE GIA-LONG

III. — LEURS NOMS, TITRES ET APPELLATION ANNAMITES

Par L. CADIÈRE,

des Missions Etrangères de Paris.

L'ignorance ou la confusion des noms et des titres annamites des Français qui vinrent se mettre au service de Gia-Long, à la fin du XVIII^e siècle, ont donné naissance à un certain nombre d'erreurs, soit dans la composition des Annales officielles, soit dans la tradition orale, dans des attributions de monuments, dans des rédactions de stèles funéraires, dans la confection d'actes officiels, même dans la constitution de généalogies fantaisistes autant que glorieuses et lucratives.

Le présent travail a pour but d'éclaircir la question, de réunir les documents originaux, de les comparer, de les contrôler, et d'en tirer les points certains, afin de rendre à chacun ce qui lui est dû.

1° — Mgr. PIGNEAU DE BÉHAINE, ÉVÊQUE D'ADRAN.

Document 1 (1). — « Année *quí mệo*, 4^e année [de la période pendant laquelle Gia-Long] exerça les fonctions de *Vương*, 7^e lune (août-septembre 1783). L'Empereur ayant appris la présence de *Bách-đa-lộc* 百多祿 à *Chân-bôn*, 眞奔, nom de lieu dans le Siam, envoya

(1) *Đại-Nam-thật lục chính biên đệ nhứt kỳ*, liv. II folio 4^b, 5^a. Cet ouvrage sera cité par le titre : *Annales de Gia-Long*.

des gens pour l'inviter à venir. *Bách-đa-lộc* était un Français (1) qui allait et venait dans le Cambodge et la Basse-Cochinchine, c'est pourquoi il avait eu l'occasion de rencontrer l'Empereur... (2) ».

Nous avons ici le nom de M^{fr} d'Adran transcrit en caractères chinois.

Les trois caractères employé, 百多祿, en sino-annamite (3) *Bách-đa-lộc*, se prononcent en Chinois *Pe-to-lou*, et ils ont été pris, en Chine, pour transcrire le nom propre *Pierre*, soit sous la forme latine *Petrus*, prononcée *Petrous*, soit sous la forme portugaise *Pedro*. Ces deux formes, conformément à la manière chinoise et annamite de diviser les consonnes doubles, pour les prononcer et les transcrire, ont dû faire *Pe-do-ro*, ou *Pe-to-rou*, et à cause de l'absence des lettres d et r en chinois, *Pe-to-lo*, *Pe-to-lou*. Les Annamites ont pris ces trois caractères, bien que, dans leur manière de les prononcer, *Bách-đa-lộc*, ils ne rendent plus du tout le son qu'ils doivent représenter originairement.

M^{fr} d'Adran était donc désigné par les Annamites sous son nom de baptême, *Pierre*. Dans la terminologie religieuse annamite, le nom propre *Pierre* est rendu, au Tonkin, par *Phê-rô*, dans les missions dites de Cochinchine, par *Vê-rô* (4), deux formes qui transcrivent, en supprimant une des consonnes du mot, la forme portugaise *Pedro*. De nos jours encore, le *Đức-Cha Vê-rô*, « l'évêque Pierre », est bien connu des Annamites : c'est l'évêque d'Adran. Mais comme la forme *Vê-rô* fait partie de la langue vulgaire, et n'était pas, par conséquent, considérée comme suffisamment noble, qu'elle ne pouvait pas entrer convenablement dans une pièce officielle, rédigée en caractères, on employait, dans ce cas, la forme empruntée à la Chine, et formée de caractères chinois, *Bách-đa-lộc*.

Cette manière de faire ne fut pas spéciale à M^{fr}. d'Adran. Son successeur immédiat, M^{fr}. Labartette, Jean, évêque de Véren, est désigné par les Annamites par son nom de baptême, sous sa forme de la

(1) Phú-lăng-sa nhơn 富浪沙人.

(2) C'est à cette occasion que Gia-Long confia à M^{fr} d'Adran son fils le prince Cảnh, pour une mission auprès de Louis XVI. Le nom de M^{fr} d'Adran est encore mentionné à l'occasion du retour du prince Cảnh, *Annales de Gia-Long*, livre IV. folio 14^b 15^a.

(3) Le caractère 百, en sino-annamite, a deux prononciations : *bá* et *bách*. La première correspond, en chinois, à des formes *pa*, *po*, *pó*; la seconde, à une forme *pe*. C'est cette prononciation *bách* qu'il convient donc de prendre, à cause de la forme correspondante chinoise.

(4) Peut-être anciennement *Phê-rô*. Dans certaines régions *v* devient *ph*, et ce changement, qui tend à disparaître, paraît avoir été plus répandu anciennement.

langue vulgaire, *Đức-Cha Gioang*, « l'évêque Jean ». Mais, dans les actes du synode qu'il présida, en 1803, il est désigné par la forme en caractères : 若翰, prononcée en sino-annamite *Nhược-hàn*, et, en chinois, *Jo-han*, cette dernière rendant la forme latine *Johan[nes]*, ou la forme portugaise *João*.

Des documents datant de cette époque nous donnent aussi le nom annamite de quelques missionnaires : ils étaient désignés par leur nom de baptême annamitisé : *Giu-de* (Joseph) ; *Phan-xi-cô* (François) ; *Gia-cô-bê* ? (Jacques) ; etc.

Nous verrons plus loin (1) que ce nom en trois caractères, *Bách-da-lôc*, était parfois abrégé en *Đa-lôc*. Dans les Annales, on rencontre parfois des personnages qui perdent leur nom de famille : Nguyễn-Hữu-Dật devient Hữu-Dật. La forme *Đa-lôc* pour *Bách-đà-lôc* est formée d'après ce principe : *Bá* jouait le rôle du nom de famille.

Les livres de religion abrègent de même la transcription de certains noms occidentaux : par exemple, surtout pour les besoins de la vérification, *Hiê-ru-sa-lem* devient *Sa-lem* (Jérusalem).

*
* *

Les titres posthumes que reçut l'Evêque d'Adran nous sont donnés par plusieurs documents :

Document 2 (2). — « Inscription placée devant la tombe de Monseigneur d'Adran.

« . . . En 1799, il vint dans la province de Qui-nhon et mourut au port de Thi-nai, le onzième jour du neuvième mois, dans la cinquante-septième année de son âge. Le dixième mois de la même année, il fut élevé à la dignité de thoi-tu-thoi-pho et quan-cong. . . »

Document 3 (3). — « *Bách-đà-lôc* est l'appellation d'un maître évêque (4). C'était un Français, de l'Occident... Il mourut de maladie au milieu des troupes en campagne, à Đa-Nang 施耐. On lui décerna les titres posthumes de Thái-Tử Thái-Phó 太子太傅, « Grand Tuteur du Prince héritier » ; Bi-nhu Quận-Công 悲柔郡公, « Duc

(1) Document 4.

(2) L. E. Louvet : *La Cochinchine religieuse*, Paris, Leroux, 1885, vol. 1, p. 564, pièces justificatives, LIII.

(3) *Biographies de Gia-Long : Đại-Nam chính biên liệt truyện sơ tập*, livre XXVIII, folios 7° 8°.

(4) Giám-mục-sư 監牧師.

Pigneau ». Son nom rituel (1) interdit est Trung-Ý 忠懿. On ramena son corps à Gia-Định et on l'y enterra. On accorda cinquante hommes de garde pour le tombeau ».

Document 4 (2). — « Le Français Bách-đa-lộc mourut. Đa-lộc avait suivi l'Empereur dans ses expéditions, l'aidant de ses conseils. Sur l'ordre de l'Empereur, il avait aussi accompagné le Prince héritier dans son voyage en Occident et avait veillé sur lui de toute son âme... L'Empereur avait ordonné au Prince héritier d'avoir pour lui les égards qu'on a pour un précepteur. Arrivé à cette époque, il mourut. On lui conféra le titre posthume de Grand Tuteur du Prince héritier, Duc Pigneau, avec le nom rituel prohibé de Trung-Ý (3). Ses funérailles furent célébrées avec la plus grande pompe ».

C'est donc à la dixième lune de 1799, c'est-à-dire entre le 27 novembre et le 26 décembre, quelques semaines après sa mort, que l'évêque d'Adran reçut des titres honorifiques posthumes.

D'après les Annales officielles (4), il y avait, à la cour des Lê, un « Grand Précepteur », Thái-Sư 太師, un « Grand Officier », Thái-Úy 太尉, un « Grand Tuteur », Thái-Phó 太傅, et un « Grand Gardien », Thái-Bảo 太保. A ces quatre titres correspondaient quatre titres d'ordre inférieur, le « Précepteur en second », Thiêu-Sư 少師, l'« Officier en second », le « Tuteur en second », et le « Gardien en second ». Les premiers étaient rangés dans la première classe du premier degré ; les seconds, dans la seconde classe du premier degré. A cette même seconde classe appartenaient quatre autres titres relatifs à l'héritier du trône : le « Grand Précepteur de l'Héritier présomptif », Thái-Tử Thái-Sư 太子太師, le « Grand Officier de l'Héritier présomptif », le « Grand Tuteur de l'Héritier présomptif », et le « Grand Gardien de l'Héritier présomptif ». Et, comme plus haut, il y avait, mais dans une classe inférieure, la seconde du second degré, le « Précepteur, l'Officier, le Tuteur, le Gardien en second de l'Héritier présomptif ».

La cour des Nguyễn avait adopté cette hiérarchie, empruntée d'ailleurs à la Chine (5). M^{gr} d'Adran fut nommé, à sa mort, « Grand

(1) Húy 諡.

(2) *Annales de Gia-Long: Đại-Nam thặt lục chính biên đệ nhứt*, livre X1, folio 16a.

(3) Tang Thái-Tử Thái-Phó, Bi-nhu Quận-Công. húy Trung-Ý. 贈太子太傅 悲柔郡公 諡忠懿.

(4) *Khâm định Việt sử thông giám tang mục*, vol. XXII, folios 15.16.

(5) Voir William Frédéric Mayers : *The Chinese government*, 3^e édition, Shanghai, Kelly and Walsh, p. 14.

Tuteur (1) de l'Héritier présomptif », Thái-Tử Thai-Pho ou, d'après une autre forme dialectale adoptée dans un des documents que nous venons de voir (2), Thới-Tử Thới-Phó. Ce titre lui revenait de plein droit, car Gia-Long lui avait confié son fils aîné le prince Cảnh pendant son voyage en Europe, pour qu'il veillât sur lui, et, après le retour, l'évêque d'Adran fut chargé de l'éducation du prince (3).

Le second titre posthume est celui de Quận-Công, 郡公, que l'on traduit ordinairement par « Duc ».

Il y avait deux sortes de ducs, les « Ducs de royaume », Quốc-Công 國公, et les « Ducs de province », Quận-Công. Le titre était ordinairement précédé d'un nom de lieu, formé d'un seul caractère. On disait, par exemple, le « Duc de province de Tuyên[-Quang] », Tuyên Quận-Công 宣郡公. Pour M^{gr} d'Adran, on donne le titre Bình-hu Quận-Công 悲柔郡公 (Documents 3, 4.). Le second caractère du titre se prononce ordinairement *nhu*, mais, d'après les règles de la phonétique sino-annamite, il peut correspondre à *nhô* (prononcer *gnou*, *gno*.) Les deux sont une transcription évidente du nom de l'évêque d'Adran : Pigneau. Ainsi donc, son titre ducal n'était pas un titre local, mais son nom européen. On disait : « le Duc Pigneau ». Les ouvrages historiques indigènes nous offrent aussi des cas, rares il est vrai, où il faut traduire : « le Duc un tel », et non pas : « le Duc de tel endroit ».

L'éloge funèbre que prononça Gia-Long lors des funérailles de l'évêque d'Adran contient aussi le titre posthume décerné par le souverain à son conseiller et ami.

Document 5 (4). — «. . . Je le décore de la dignité et des titres ci-énoncés : Très-haut et puissant seigneur et prince Pigneau, premier

(1) J'adopte la terminologie de Mayers. D'autres traduisent Su par « Maître », et Pho par « Précepteur », Bão par « Tuteur ».

(2) Document 2.

(3) Dans *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, B. E. F. E-O. XII, 1912, n°7, j'ai donné plusieurs documents qui prouvent ce fait : p. 30, lettre de M. Létondal ; p. 37, lettre de M. Le Labousse. Je citerai seulement ce passage d'une lettre de M^{gr} d'Adran, du 16 juin 1794, p. 31 : « le Roi, ayant été obligé d'envoyer son fils pour commander les troupes qui gardaient une de ses villes frontières (Nhatrang), étant chargé de son éducation, je l'y accompagnai ». — Remarquer l'expression atténuée dont se servent les *Annales de Gia-Long* (Document 4) : « L'Empereur ordonna au Prince héritier de se comporter envers lui conformément aux rites concernant le précepteur »

(4) Michel Đức Chaigneau : *Souvenirs de Hué*, p. 15.

ministre d'Etat et gouverneur de l'héritier présomptif de la couronne, surnommé *Trung-Y*.

(En note) « Ce surnom est composé de deux mots chinois qui expriment en abrégé les vertus et le mérite de M^{gr} l'évêque d'Adran. Le premier, *Trung*, signifie un homme droit, sincère et fidèle, d'une vertu accomplie ; le second, *Y*, désigne un homme d'un mérite rare et excellent, recommandable par ses grandes qualités et ses talents extraordinaires. »

« Premier ministre d'Etat », correspond au titre de *Quận-Công*. « Gouverneur de l'héritier présomptif de la couronne », c'est la dignité de *Thái-Tử Thái-Phó*. Les deux caractères *Trung-Ý* 忠懿 (1), « fidèle et excellent », sont le titre posthume de l'évêque. N'ayant pas le texte en caractères du document, je ne sais à quels termes correspondent les expressions « très haut et puissant seigneur ». Peut-être faut-il les rattacher aux mots qui suivent : « et prince Pigneau », lesquels correspondent à l'expression protocolaire *Bi-nhu Quận-Công*, « Duc Pigneau », que nous avons déjà vue.



En tout cas, le même document nous fait connaître l'appellation ordinaire qu'on donnait à l'évêque d'Adran.

Document 6 (2). — « Le sage dont je veux parler est le grand maître Pierre Pigneau ».

[En note] « M^{gr} l'évêque d'Adran était appelé de son vivant, par le roi de Cochinchine et par toute la tour, du nom de *Grand Maître* ».

M. Le Labousse, missionnaire en Cochinchine, confirme cette appellation, dans une lettre du 16 juin 1792.

Document 7 (3). — « Les mandarins qui sont véritablement attachés au Prince [Gia-Long], lui ont représenté que, s'il laissait partir le Grand Maître (c'est ainsi qu'ils appellent Monseigneur), tout le peuple perdrait courage et l'abandonnerait ».

Ce terme de « Grand Maître » doit correspondre à l'expression annamite *Thầy-cá*, « Maître grand ». Aujourd'hui, c'est l'appellatif des simples prêtres ; mais sans doute Gia-Long et sa tour s'en servaient

(1) Voir plus haut, Documents 3 et 4.

(2) *Souvenirs de Hué*, p.11.

(3) L. Cadière : *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, dans B. E. F. E-O, XII, 1912, n°7, p.27. Archives des Missions Etrangères, vol. 746. p. 362.

pour désigner l'évêque, car son sens est on ne peut plus honorable (1). Gia-Long, quand il conversait avec l'évêque d'Adran, l'appelait « Maître » (2), sans doute, en annamite : *Thầy*.

A l'expression vulgaire : *Đức-Cha Vê-rô*, « le noble Père Pierre », que nous avons signalée plus haut, correspond l'expression: *Đức-Thầy Vê-rô*, « le noble Maître Pierre », tout aussi employée.

Nous avons vu plus haut (3) l'expression *Giám-mục su'*, « Maître Evêque ». Le mot sino-annamite *su'* correspond au mot annamite *thầy*; tous les deux signifient « maître » qui enseigne. L'expression *giám-mục* « celui qui observe et qui surveille », est l'expression consacrée pour désigner en sino-annamite un évêque.



2 ° — J.-B. CHAIGNEAU

Comme pour l'évêque d'Adran, nous nous occuperons du nom propre de Chaigneau : nom de famille, caractère intercalaire, nom personnel ; puis de ses fonctions et de ses titres.

Document 8 (4). — « Comme, de notre côté, nous sommes dans les mêmes dispositions, nous devons espérer qu'il en résultera des avantages réels pour nos sujets respectifs, en favorisant les relations qui se sont déjà établies, et en cherchant à les étendre de plus en plus. C'est dans cette vue que nous avons jugé convenable d'accréditer près de vous, en qualité de notre agent, le sieur J.-B. Chaigneau, officier de notre marine et mandarin cochinchinois. Le principal motif qui nous a déterminé dans ce choix a été l'avantage qu'il a d'être connu de vous et d'avoir su se concilier votre estime et votre confiance... »

Ce passage est extrait d'une lettre datée du 12 octobre 1820, que Louis XVIII envoyait au roi de Cochinchine pour accréditer Chaigneau comme consul auprès de la cour d'Annam. La lettre fut remise à

(1) Aujourd'hui, l'évêque est désigné en langue vulgaire par l'expression : *Đức-Cha*, « le noble Père ». Au XVII^e ou au XVIII^e siècle, les missionnaires français reprochaient au supérieur des Jésuites d'Annam de se faire appeler *Cha cả*, « le Père grand », expression qui, à cette époque, était réservée à l'évêque.

(2) *Documents concernant l'époque de Gia-Long*, p. 22.

(3) Document 3.

(4) *Souvenirs de Hué*, par Michel *Đức* Chaigneau, Paris, Imprimerie impériale, MDCCC LXVII. p. 245, note 1

Minh-Mạng, qui venait de succéder à Gia-Long, et traduite par Vannier et Chaigneau. Nous avons cette traduction, en langue annamite vulgaire, malheureusement incomplète, à cause du mauvais état de manuscrit, dans les mémoires de Nguyễn-Đức-Xuyên (1).

Voici le passage correspondant de la traduction :

Document 9. — « De mon côté, j'ai aussi ces mêmes sentiments dans la suite, il en résultera des avantages pour le peuple des deux royaumes. S'il peut en être ainsi, par après, on pourra commercer chaque jour davantage. . . -nhu, qui est un officier de la marine Français et qui maintenant est mandarin dans le Việt-Nam. Parce que Xe-nhu a eu le bonheur d'avoir. . . »

Dans ce document, écrit en caractères démotiques, le nom de Chaigneau est transcrit deux fois, une première fois, d'une façon incomplète, le premier caractère ayant disparu par usure du manuscrit, mais, la seconde fois, avec tous ses éléments. Le premier caractère employé, 車, se prononce *xa* (prononcez *sa*), en sino-annamite ; mais il rend aussi, comme démotique, le mot annamite se (prononcez *sè*), qui est une forme du mot sino-annamite *xa*. Dans quelques régions du Tonkin, ce mot *xe*, « voiture », se prononcez se (prononcez *chè*).

Le second caractère. 柔, se prononcez en sino-annamite, *nhu* (prononcez *gnou*), mais les caractères de cette série prennent aussi la forme *nho* (prononcez *gno*).

Nous avons donc *xa-nhu* (prononcez *sa-gnou*). et *xe-nho* (prononcez *se-gno*), et même *se-nho* (prononcez *che-gno*), formes qui rendent assez bien le nom de Chaigneau,

Les *Biographies de Gia-Long* (2) disent que l'un des Français venus en Cochinchine était appelé Đạ-dột 多突, et semblent supposer que ce Đạ-dột était Chaigneau. Ce passage, qui fourmille d'erreurs, sera donné plus loin (3), Disons seulement ici que à mon avis, Đạ-dột était la transcription du nom de Davot, que l'on a confondu, pour le nom annamite, avec Vannier, et, pour les fonctions de commandant du *Dragon-volant*, avec Chaigneau.

(1) Ce Nguyễn-Đức-Xuyên fit toutes les campagnes de Gia-Long. Son histoire serait intéressante à narrer. En 1821, il était chargé des régiments des éléphants et, en même temps, du contrôle des bateaux. A ce dernier titre, il s'occupait des relations entre la cour d'Annam et les nations occidentales. Ses mémoires renferment, à ce sujet, des documents précieux. Le manuscrit mesure 34 centimètres sur 21 et 3 d'épaisseur. Malheureusement, il est détérioré, au commencement et à la fin. aux angles supérieurs, ce qui fait que beaucoup de caractères ou parfois des lignes entières font défaut.

(2) *Đại-Nam-chinh-biên-liệt-truyện*, livre XXVIII, folios 8, 9.

(3) Document 39.



Les textes suivants nous renseignent sur les noms annamites de Chaigneau : nom de famille, caractère intercalaire, nom personnel, ainsi que sur ses fonctions et ses titres.

Document 10 (1). — « En *kỷ-dậu*, à la 6^e lune (juillet-août 1789), le prince aîné Cánh retourne d'Occident... [Le roi de France] envoya ses sujets Nguyễn-Văn-Thắng et Nguyễn-Văn-Chân à la suite de Bách-đa-lộc pour accompagner le prince Cánh lors de son retour. Thắng et Chân demandèrent à servir l'Empereur. On le leur accorda. Ils reçurent le titre de Cai-Đội et on leur donna une somme de mille ligatures (Thắng et Chân obtinrent tous les deux le nom de la famille [royale]).

Document 11 (2). — « Diplôme impérial : Nguyễn-Văn-Thắng, Commandant en premier du bateau en cuivre le *Dragon-Volant*, du Corps d'armée du milieu. Délégué impérial, Commandant de régiment, affecté spécialement à la personne de l'Empereur (3). Nous lui conférons les titres de Commandant en premier du bateau en cuivre le *Dragon-Volant*, Délégué impérial, affecté spécialement à la personne de l'Empereur, Général de régiment, Marquis de Thắng-Toán (4). Il commandera la première et la seconde compagnie des Kiền-Thủy (5), qui sont affectées au vaisseau, officiers et soldats ; il donnera ses soins aux affaires militaires concernant le Corps d'armée du milieu...

« En la Première année de Gia-Long, onzième lune, vingt-cinquième jour (19 décembre 1802) ».

Chaigneau, Vannier et de Forçant étaient chargés, à la cour de Gia-Long, soit par l'empereur lui-même, soit par Nguyễn-Đức-Xuyên, le grand mandarin préposé au contrôle des vaisseaux, avec qui nous avons déjà fait connaissance, de traduire la correspondance commer-

(1) *Annales de Gia-Long : Đại-Nam-thất-lục-chính-biên*, vol. IV, 14^b, 15^a.

(2) Michel Đức Chaigneau : *Souvenirs de Hué*, à la fin du livre. B. A. V. H. *Le Brevet de J. B. Chaigneau*, par L. Sogny et Hồ-Phú-Viên, vol. II, 1915, pp. 449- 451.

(3) Trung-Quân Chánh-quản Long-Phi đồng tàu, Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Cai-Cơ, Nguyễn-Văn-Thắng. 中軍, 正管龍飛銅艚, 欽差, 屬內, 該奇, 阮文勝.

(4) Chánh-quản Long-Phi đồng tàu, Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chương-Cơ, Thắng-Toán Hầu. 正管龍飛銅艚, 欽差, 屬內, 掌奇, 勝算侯.

(5) Kiền-Thủy 堅水, « les Forts de la marine ».

cialle ou politique échangée avec les royaumes d'Occident, ou avec les représentants dans les Indes des nations occidentales. Les *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên contiennent quelques unes des pièces traduites par les Français. Les traducteurs y ont signé de leur nom annamite et de leurs titres. Nous ne reproduirons, dans cette étude, que les signatures.

Document 12 (1). — « L'année *đinh-mẹo*, septième lune, quatrième jour (7 août 1807), ont traduit ensemble :.... l'Envoyé impérial, attaché à la personne de l'Empereur, Général de régiment, votre serviteur Nguyễn-Văn-Thắng (2). »

Dans l'exposé historique qui précède la lettre en question, on mentionne Chaigneau comme il suit :

Document 13 (3). — « L'Envoyé impérial, Général de régiment, Commandant du bateau en cuivre le *Dragon-Volant*, Marquis de Thắng-Toán (4). »

A la fin de la traduction d'une autre lettre, nous trouvons la même signature :

Document 14 (5). — « L'année *đinh-mẹo*, neuvième lune, quatrième jour (4 octobre 1807), ont traduit ensemble : ; l'Envoyé impérial, affecté à la personne de l'Empereur, Général de régiment, votre serviteur Nguyễn-Văn-Thắng. »

Une autre lettre, traduite le huitième jour de la même lune de la même année (8 octobre 1807), porte exactement les mêmes noms et titres.

Faisons remarquer que, dans les documents que nous venons de citer, Chaigneau est toujours nommé avant Vannier et de Forçant, celui-ci en dernier lieu.

La lettre envoyée par Louis XVIII au roi de Cochinchine fut traduite, je l'ai déjà dit, par Chaigneau et Vannier. Le nom et les titres de Chaigneau sont mentionnés par trois fois.

(1) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(2) Khâm-Sai, Thộc-Nội Chưởng-Cơ, thân Nguyễn-Văn-Thắng. 欽差, 屬內, 掌奇, 田阮文勝.

(3) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(4) Khâm-Sai, Chưởng-Cơ, quân Long-Phi đông tâu, Thắng-Toán-Hầu, 欽差, 掌奇, 管龍飛銅轡, 勝算侯.

(5) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

Nous nous occuperons plus loin de la mention contenue dans l'exposé historique qui précède la traduction de la lettre, et de la signature qui suit l'exposé des présents faits au roi de Cochinchine.

Après la traduction de la lettre, nous lisons :

Document 15 (1). — « ... et l'Envoyé impérial, attaché à la personne de l'Empereur, Général de régiment, Commandant le bateau en cuivre le *Dragon-Volant*, votre serviteur Nguyen-Van-Thang ensemble, par ordre, ont traduit et signé. »

Dans ce document, comme dans la signature qui suit l'énoncé des présents envoyés par Louis XVIII, ce n'est plus Chaigneau qui signe avant Vannier. Vannier a pris le pas sur son collègue. Pourquoi ? Je ne saurais le dire.

De ces documents, il ressort que les noms annamites de Chaigneau étaient Nguyễn-Văn-Thắng 阮文勝.

Nguyễn est un nom de famille très usité parmi les Annamites. C'est, en particulier, le nom de famille de la dynastie régnante, que Gia-Long porta à son apogée. Chaigneau portait ce nom parce que Gia-Long lui-même le lui avait donné, et l'avait incorporé par là à sa propre famille. Plusieurs témoignages le prouvent.

Document 16 (2). — « Après son installation à Hué, Gia-Long régularisa la position des Français qui étaient encore à son service, en leur faisant délivrer des titres définitifs de grands mandarins, en échange des brevets provisoires qu'il leur avait remis pendant le cours de la guerre. Il régla l'étiquette qui devait être observée à la cour lors des réceptions.

[En note :] « A l'une des premières audiences du roi à Hué, à laquelle se trouvait mon père, Gia-Long lui demanda s'il avait reçu son brevet de grand mandarin. Comme mon père répondit négativement, le roi en fut mécontent et fit appeler immédiatement le mandarin de la chancellerie. Celui-ci arriva, et fut blâmé de la lenteur qu'il mettait à expédier le brevet dont il s'agit. Le mandarin fit alors connaître au roi qu'il était très-embarrassé, et qu'il ne savait comment désigner la famille du nouvel officier. « Il n'est pas du pays, répondit le roi, c'est un étranger, dès lors il est de ma famille. » Il y a dans cette réponse de la générosité, et l'on y voit qu'aux yeux de celui qui parle, la vraie noblesse, c'est de le bien servir. »

(1) *Mémoires de Nguyễn-Đức-Xuyên.*

(2) Michel-Đức Chaigneau : *Souvenirs de Hué*, p. 19.

Les *Annales de Gia-Long* (1) confirment le fait, comme nous l'avons vu plus haut.

Les *Biographies* de ce prince nous donnent la même indication :

Document 17 (2). — Đa-đột reçut le nom de Chấn ; Ba-ni-ê reçut celui de Thăng, et tous les deux reçurent comme nom de famille celui de Nguyễn.

Pour le nom intercalaire, Văn, il n'y a rien à signaler. C'est une particule courante ; les trois Français, Chaigneau, Vannier, de Forçant, dont nous savons le nom annamite, la prirent. La particule intercalaire de la dynastie était Phúc 福. Chaigneau, bien qu'agréé à la famille régnante, ne pouvait la prendre ; il ne pouvait faire partie de la branche même de la famille qui occupait le trône. Les *Annales* et les *Biographies* antérieures à Gia-Long nous font connaître des Annamites qui reçurent l'honneur d'être incorporés à la famille royale ; mais ils ne prirent que le nom de famille, et non la particule intercalaire, par exemple, les Nguyễn-Cửu - ...

Le nom personnel de Chaigneau était Thăng 勝. C'est un nom de bon augure pour un officier : « le Victorieux ». Les missionnaires qui vivent en Annam adoptent tous un nom annamite ; tantôt il est basé sur une des syllabes de leur nom européen ; tantôt c'est simplement un nom ayant un sens favorable. Bien que, du temps de Chaigneau et antérieurement, beaucoup de missionnaires fussent désignés par leur nom de baptême annamitisé, comme nous l'avons lu plus haut, nous avons cependant des exemples de missionnaires de cette époque qui avaient pris un nom annamite (3).

Mais, pour Chaigneau, nous avons un cas spécial. On a vu que le titre qu'il avait reçu était celui de Marquis de Thăng-Toán, Thăng-Toán Hầu 勝算侯. Son nom personnel est le premier caractère de son titre de marquis. Comme cette relation se rencontre dans les noms annamites de Vannier et de de Forçant, nous devons voir là un choix intentionnel. Par conséquent, on peut dire que Chaigneau, comme ses deux collègues, reçurent de Gia-Long non seulement leur nom de famille annamite, mais aussi leur nom personnel.

(1) *Annales de Gia-Long*, Vol. IV, folios 14^b 15^a. Voir Document 10.

(2) *Đại-Nam chính biên liệt truyện sơ tập*, livre XXVIII folios 8^b 9^{ob}. Nous nous occuperons plus loin des erreurs que renferme ce texte.

(3) Par exemple, le P Girard, François-Joseph, arrivé en Cochinchine en 1786, mort en 1812, était le Cồ-Thanh ; Mgr. Taberd, venu en Cochinchine avec Chaigneau, lors de son retour de France, était le Đứơc-Cha Từ, « l'Evêque Từ » ; etc...

*
* *

Passons aux titres de dignités : Chaigneau était Marquis de **Thắng-Toán**, **Thắng-Toán Hầu** 勝算侯. D'après les règles de la chancellerie des Lê, adoptées par les rois de Cochinchine, le titre de marquis était toujours accompagné d'une désignation locale, formée de deux caractères, et le lieu était un village, non une province ou un district ; par exemple, on disait : « le Marquis [du village] de Nam-Xương », Nam-Xương Hầu, 南昌侯 (1). Il est donc possible que nous devions entendre le titre de Chaigneau avec le sens de « Marquis [du village] de **Thắng-Toán** ». Mais je crois qu'il est plus probable, comme il s'agit d'un étranger, aurait dit Gia-Long, qu'on n'a pas voulu attribuer aux officiers français un titre local, et qu'il faut prendre les caractères de leur titre avec le sens qu'ils ont par eux-mêmes. Ici, il s'agit d'un sens tout à fait approprié à un officier de mérite : le Marquis de **Thắng-Toán**, « le Marquis aux stratagèmes victorieux. »

Chaigneau, avant 1802, était **Cai-Cơ**, 該奇, « Commandant de régiment ». En 1802, Gia-Long le promut **Chương-Cơ** 掌奇, « Général de régiment ». L'armée annamite était divisée en « compagnies », **đội** 隊, commandées par un **Đội-Trưởng** 隊長, « Premier de la compagnie », et par un **Cai-Đội**, « Commandant de compagnie », ce dernier supérieur au premier. Nous verrons plus loin qu'il y avait aussi des **Phó-Cai-Đội**, des « Commandants de compagnie en second ». Plusieurs compagnies formaient un « régiment », **Cơ** 奇 (2). Un régiment était commandé par un **Cai-Cơ** 該奇, « Commandant de régiment » et par un **Chương-Cơ** 掌奇, que je traduis par « Général de régiment », supérieur au premier. Je ne sais si un « Général de régiment » commandait à un seul régiment ou à plusieurs. Mais c'est la première hypothèse qui paraît la plus probable, car nous avons vu (3), dans le brevet de Chaigneau, que cet officier, après avoir été nommé « Général de régiment », ne commandait cependant que deux compagnies, la première et la seconde des **Kiên-Thủy**.

Les *Biographies de Gia-Long*, dans un texte que nous verrons plus loin (4), disent que **Đa-đột** (qui est Chaigneau, pour ce document), Ba-ni-ê, Lê-Văn-Lăng (de Forçant) et Ô-li-vi, furent tous nommés,

(1) *Cang mục*, livre XXII, folios 14. et suivants.

(2) Je signalerai plus loin la différence entre les **Cơ**, ou régiments des provinces, et les **Vệ**, ou régiments de la capitale.

(3) Document 11.

(4) Document 39.

à leur venue d'Europe, **Cai-Đội**, « Commandants de compagnie ». La chose est exacte pour Vannier, pour Dayot, pour Barisy, pour de l'Isle-Sellé, pour Lebrun. D'aucuns même, on le verra, ne furent nommés, dès le début, que **Phó-Cai-Đội**, « Commandants de compagnie en second ». Nous devons admettre, malgré le doute qui subsiste sur la personnalité exacte du Đa-dôt de ce texte, que Chaigneau, lui aussi, reçut, lors de son arrivée en Cochinchine, ce titre de « Commandant de compagnie » ; à moins que l'on ait fait une exception en sa faveur, et qu'il ait été nommé directement **Cai-Cơ**, « Commandant de régiment » (1).

C'est en la 51^e année de **Cảnh-Hung**, 1790, peu après leur arrivée en Cochinchine, que ses collègues reçurent le titre de **Cai-Đội** ou **Phó-Cai-Đội** (2). Chaigneau arriva quelques années plus tard, en 1794 (3). C'est à ce moment là qu'il dut recevoir son titre de **Cai-Đội**, ou de **Cai-Cơ**.

Et s'il n'a reçu, en 1794, que le titre de « Commandant de compagnie », **Cai-Đội**, en quelle année a-t-il obtenu le titre de **Cai-Cơ**, « Commandant de régiment », qu'il porte, en 1802, dans le brevet par lequel Gia-Long l'élève au rang de **Chữơng-Cơ** « Général de régiment »? Aucun document ne nous renseigne d'une façon précise sur ce point. Nous avons cependant quelques indications dans une lettre que Gia-Long donna à Chaigneau pour lui permettre d'aller se reposer à Malacca, la 61^e année de **Canh-Hung**, soit en 1800.

Document 18 (4). — « Permission donnée à M. Chaigneau d'aller se reposer à Malacca.

« Vous, M. J. Chaigneau, Capitaine des vaisseaux de S.M. le roi de Cochinchine et officier de la maison du roi, vous étant trouvé à différentes batailles, et ayant eu bien des fatigues à souffrir pour l'Etat, vous avez contracté une maladie dangereuse. Ce que voyant, le conseil vous permet, pour rétablir votre santé, d'aller à Malacca sur un lougre, avec le lieutenant-colonel Laurent Barisy. . . .

« Le 24^e jour de la 2^e lune de la 61^e année de **Cảnh-Hưng** (18 mars 1800). »

(1) Michel Đứơc Chaigneau, dans ses *Souvenirs de Hué*, p. 16, dit : « Ses manières distinguées et son air décidé plurent beaucoup à Gia-Long, qui résolut de se l'attacher. » Cela expliquerait sa rapide élévation.

(2) Voir plus loin les Documents concernant ces officiers.

(3) H Cosserat : *Notes biographiques sur les Français au service de Gia-Long*. B. A. V. H. IV, 1917, p. 196. Michel Đứơc Chaigneau : *Souvenirs de Hué* p 16.

(4) L.-E. Louvet : *La Cochinchine religieuse*, Paris, Ernest Leroux, 1885, vol. I, p. 558, pièces justificatives, XLIX.

Cette lettre était écrite en caractères, cela va de soi. L'expression : « officier de la maison du roi », traduit les deux caractères *Thuộc-Nội* 屬內, que nous avons vus dans tant de documents (1), et que j'ai traduits : « attaché spécialement à la personne de l'Empereur ». À quel titre annamite correspond l'expression : « capitaine des vaisseaux de S. M. le roi de Cochinchine » ? On pourrait dire qu'elle traduit le titre de *Chánh-Quân Long-Phi đồng tàu*, « Commandant en premier le bateau en cuivre le *Dragon-Volant* » (2). Cependant, je ne le pense pas. Dans les brevets relatifs à Dayot, à Vannier, à de l'Isle Sellé, le titre de *Cai-Đội* semble correspondre au titre de « capitaine des vaisseaux » de Sa Majesté (3). Dans le brevet de Lebrun, le titre de *Cai-Đội* semble être mis en relation avec le titre de « capitaine ingénieur » (4). Et, parallèlement, le titre de *Phó-Cai-Đội*, « Commandant de compagnie en second, » correspond au titre de « Lieutenant des vaisseaux » de Sa Majesté, dans les brevets de Guillon et de Guilloux (5). Il semble donc certain qu'ici aussi, le titre de « Capitaine des vaisseaux de S. M. le roi de Cochinchine » correspond au titre annamite de *Cai-Đội*, Chaigneau n'aurait donc encore été, en 1800, que « Commandant de compagnie ».

Dans ce cas, c'est entre 1800 et 1802 qu'il aurait été promu *Cai-Cơ*, « Commandant de régiment. » Mais je n'ose pas l'affirmer avec certitude, car nous verrons plus loin que Barisy reçut ce titre — c'est une hypothèse qui a quelque probabilité — entre 1798 et 1800. D'ailleurs, parmi les officiers français, les uns ont put avancer plus vite que les autres, et, au fond, cette question n'a pas grande importance.

*
* *

Un autre point, sur lequel je n'ai pas de données précises, c'est le caractère provisoire que Michel Đứơc Chaigneau, comme son père attribuaient aux brevets délivrés par Gia-Long aux officiers français avant 1802 (6). Peut-être faut-il entendre par là que l'avènement de Gia-Long au trône avait été l'occasion d'une réglementation nouvelle de la hiérarchie mandarinale et d'une distribution de nouveaux brevets, ceux-ci définitifs et seuls considérés comme réguliers. Les brevets

(1) Documents 11, 12, 14, 15.

(2) Voir Documents cités ci-dessus, note précédente.

(3) Voir plus loin, Documents 29, 38, 45.

(4) Voir plus loin, Document 46.

(5) Voir plus loin, Documents 47, 48.

(6) Voir plus haut, Document 11.

délivrés pendant les guerres précédentes, alors que Gia-Long n'avait pas encore l'autorité impériale, étaient périmés et ne donnaient pas accès dans la nouvelle hiérarchie.

* * *

Enfin, deux documents (1) nous apprennent que Chaigneau était affecté au « Corps d'armée du centre, » Trung-Quân 中軍. L'armée annamite était et est encore divisée en cinq corps d'armée : les corps d'armée du centre, de gauche, de droite, d'avant, d'arrière. Celui du centre était considéré comme le plus important et le plus noble, parce qu'il était composé des troupes les plus fidèles, et que c'est avec ce corps d'armée que marchait en principe l'empereur.

* * *

Les Annamites ont encore souvenance du Chú-tàu Long, du « Commandant du bateau le *Dragon* »; mais ils font des confusions déplorables lorsqu'ils veulent identifier ce personnage.

C'est de Chaigneau qu'il s'agit. Les documents que j'ai cités ci-dessus (2) le prouvent amplement : Chaigneau dans le brevet mandarinal qu'il reçut de Gia-Long, dans les Annales officielles, est le « Commandant en premier du bateau en cuivre le *Dragon-Volant* », et quand il signe une pièce officielle, dans le protocole de ses titres, celui-là est toujours mentionné.

Pour confirmer le fait, je citerai encore quelques témoignages européens. Et d'abord celui de son fils.

Dans un passage de ses *Souvenirs de Hué*, il raconte une entrevue qu'il eut avec le roi Gia-Long, vers l'âge de huit ans, en compagnie de son père :

Document 79 (3). — « Tu vas aller maintenant saluer la reine ; ensuite tu viendras au spectacle que j'ai fait organiser à ton intention. N'aie pas peur, ajouta-t-il, mes femmes ne sont pas méchantes, elles ne te mangeront pas. » Puis, se tournant du côté de mon père : « Va-t-il être heureux, dit-il, ce garçon, de se trouver au milieu de ces jolies

(1) Plus haut, Document 11 ; plus bas, Document 26 bis.

(2) Documents 11, 13, 15.

(3) Michel **D**urc Chaigneau : *Souvenirs de Hué*, p. 113.

femmes ! ma foi, il y en a bien qui voudraient être à sa place. Ah ! *Ong-Long* (*Gia-Long* appelait ainsi mon père), qu'il est pénible de posséder de tels trésors sans pouvoir s'en servir à son gré ! La nature est trop rigoureuse, à nous autres vieux : elle nous permet de contempler de beaux fruits, mais à peine nous donne-t-elle la force de les cueillir ».

On le voit, la tradition qui désigne Chaigneau par le nom de « le Maître du bateau le *Dragon* » date de loin : pour *Gia-Long*, comme pour ses contemporains sans doute, comme pour les Annamites d'aujourd'hui, Chaigneau était le « Monsieur du *Dragon*. »

C'était aussi par cette appellation que la reine désignait Chaigneau.

Document 20 (1). — En me voyant entrer, elle me fit un sourire plein de bienveillance : « Viens, me dit-elle, fils de *Ōng-Long* ; je suis contente de te voir, car tu appartiens à un père qui a rendu de si grands services au roi, que le roi et moi nous l'estimons et l'avons en grande considération. »

Dans un autre endroit, Michel Đức Chaigneau est plus explicite.

Document 21 (2). — « M. Chaigneau, mon père, fut chargé du commandement du navire *le Dragon*, surnom que lui-même a porté pendant tout le temps qu'il a résidé en Cochinchine ; c'est-à-dire que toutes les fois que l'on voulait désigner M. Chaigneau, soit en parlant, soit en écrivant, on lui appliquait le nom de *Chữ-ông-Tàu-Long* » (3).

M. Le Labousse, missionnaire en Cochinchine, ami fidèle de l'évêque d'Adran, nous renseigne approximativement sur l'époque où Chaigneau, Vannier, de Forçant, furent mis à la tête des vaisseaux qu'ils commandaient. La lettre du missionnaire est datée du 14 avril 1800. Les vaisseaux avaient été construits quelque temps auparavant, mais on ne dit pas exactement à quelle époque. C'était le moment où l'on préparait, à la cour de *Gia-Long*, la grande expédition qui devait abattre le pouvoir des *Tây-Sơn*.

Document 22 (4). — « [*Gia-Long*] a réussi à faire, avec ses Cochinois seuls, des vaisseaux à l'européenne. Il a commencé par défaire pièce par pièce un vieux qu'il avait acheté ; il l'a refait avec tant d'adresse qu'il est plus beau qu'auparavant. Ce premier succès l'a

(1) *Souvenirs de Hué*, p. 117.

(2) *Souvenirs de Hué*, p. 16.

(3) *Chữ-ông-tàu-Long*, « le Commandant du bateau le *Dragon* ».

(4) L. Cadière : *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, B.E. F.E.-O., XII, 1912, n° 7 p. 38, 39. La lettre est tirée des Archives du Séminaire des Missions Étrangères de Paris, vol. 766, pp. 869-872.

encouragé a en entreprendre un neuf, dont il est venu à bout. Depuis il en a construit deux autres. Ces quatre vaisseaux lui feraient honneur partout. Il les fait avec une grande célérité : ils ne sont pas plus de trois mois sur le chantier; ils y sont même souvent moins. Cependant ils ont une belle grandeur et portent, les uns 26 canons, les autres 36 ; ils ont chacun plus le 300 hommes d'équipage. Le vaisseau le *Phénix* est commandé par M. Vannier, qui a pour second M. Renou ; l'*Aigle* par M. de Forçant, et le *Dragon-Volant* par M. Chaigneau. Le vaisseau *la perle*, qui vient d'être lancé à l'eau, sera commandé par le Roi lui-même... »

C'est comme commandant du *Dragon-Volant* que Chaigneau prit part à la bataille navale de Qui-Nhơn, livrée le 28 février 1801, dans laquelle Gia-Long anéantit la flotte des Tày-Sơn, C'est encore M. Le Labousse qui nous l'apprend, dans une lettre datée du 20 avril 1801.

Document 23 (1). — « Les officiers français, MM. Chaigneau, Vannier et Forçant, qui commandaient les trois vaisseaux *le Dragon*, *le Phénix* et *l'Aigle*, furent de cette expédition ».

Gia-Long, poursuivant ses succès, vint attaquer Hué. L'action décisive eut lieu aux passes de la lagune Est de Hué. Chaigneau y commandait toujours le *Dragon-Volant*. C'est Barisy qui nous le raconte, car il y fut, lui aussi, avec une orthographe tout-à-fait fantaisiste. La lettre, adressée aux procureurs des Missions Etrangères de Macao, est datée de Thuận-An même, à une des passes où eut lieu l'action, le 16 juillet 1801, un mois après la bataille.

Document 24 (2). — « Thao-Loan-Phi 32 canons Chaigneau, « Thao-Baon-Fi 26 canons Forçans Thao-Fhoan (3) 26 canons Vannier ».

Ainsi donc, partout nous voyons Chaigneau comme commandant du *Dragon-Volant*.

Deux documents donnent une indication contraire. Nous avons vu que la traduction de la lettre envoyée par Louis XVIII au roi de Cochinchine, traduction faite par Vannier et Chaigneau, porte par trois fois le nom de Chaigneau, une première fois dans les explications

(1) *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, p. 46. Archives des Missions Etrangères, vol. 747, p. 5-8

(2) *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, pp. 47, 49 – Archives des Missions Etrangères, vol. 801, p. 951.

(3) Sous cette orthographe d'amateur, il faut restituer : « le bateau le *Dragon-Volant* », Tàu Long-Phi ; « le bateau l'*Aigle-Volant* », Tàu Bắg-Phi ; « le bateau le *Phénix* », Tàu Phượng.

historiques qui précèdent la lettre, une fois à la fin de la lettre, une dernière fois à la fin de l'énumération des présents. La seconde mention, que nous avons donnée déjà (1), est conforme à tous les documents que nous avons cités, et qualifie Chaigneau de « Commandant en premier du bateau en cuivre le *Dragon-Volant* ». Les deux autres donnent le nom d'un autre bateau le *Phénix d'heureux augure*.

Document 25 (2). « —Jadis, l'Envoyé impérial, affecté à la personne de l'Empereur, Général de régiment, Commandant du vaisseau impérial le *Phénix d'heureux augure* (3), Marquis de Thăng-Toán, Nguyễn-Văn-Thắng, homme de ce pays [la France], ayant été longtemps au service de l'Empereur, et en ayant obtenu ces dignités... »

A la fin de l'énumération des présents offerts par Louis XVIII, les mêmes titres sont répétés intégralement (4). Il faut remarquer que, dans l'exposé historique, c'est l'auteur des *Mémoires* qui parle en son nom, et désigne Chaigneau comme commandant du *Phénix d'heureux augure*, tandis qu'à la fin de l'énumération des présents, c'est la reproduction de la signature même de Chaigneau, c'est donc lui-même qui s'est désigné avec ce titre. Mais il ne faudrait pas urger cette raison. Dans ces *Mémoires*, nous n'avons qu'une copie de la traduction originale et de la signature de Chaigneau. Le fait est prouvé par l'omission, devant le nom de Chaigneau : Nguyễn-Văn-Thắng, de l'appellatif *thân*, « votre serviteur », que Chaigneau aurait dû employer, dans une pièce adressée au souverain. Le document ne reproduit donc pas intégralement la pièce originale. L'auteur de la copie a donc pu être influencé par le titre qu'il avait déjà donné une première fois à Chaigneau dans le préambule historique, et, par là, nous nous trouverions non plus devant l'assertion de Chaigneau, mais seulement devant l'allégation de l'auteur des *Mémoires*, Nguyễn-Đức-Xuyên. Nous devons quand même vérifier cette allégation.

Nguyễn-Đức-Xuyên, vieux mandarin ayant suivi Gia-Long pendant toutes ses campagnes, chargé du contrôle des bateaux et des relations avec les étrangers, avait eu de nombreux rapports, au moins officiels, avec Chaigneau (5). S'il ne mentionne pas, ici, le titre habituel de

(1) Document 13.

(2) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(3) Quảng Thụy (ou Thoại) Phụng (ou Phụng) ngự tàu 管瑞鳳御艚.

(4) Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chương-Cơ, Quán Thụy-Phụng ngự tàu, Thăng-Toán-Hầu, Nguyễn-Văn-Thắng 欽差屬內掌奇管瑞鳳御艚 勝算侯阮文勝.

(5) Michel Đức Chaigneau le connaissait ; il mentionne son habitation dans la région de Kim-Long. *Souvenirs de Hué*, p. 196.

« Commandant du *Dragon-Volant*, » c'est que peut-être il avait des raisons.

Le *Phénix d'heureux augure*, qu'il ne faut pas confondre avec le *Phénix-volant*, commandé par Vannier, est signalé comme ayant pris part à la bataille navale des passes de la lagune Est de Hué.

Document 26 (1). — « Nous passâmes à Qui-Nhon, écrit Barisy, dans la lettre déjà citée ci-dessus, jusqu'au 3 juin que notre armée appareilla pour Tourane. Le Roi commandant l'armée de terre et de mer, moi sous ses ordres en qualité de Capitaine de pavillon du vaisseau portant pavillon amiral monté par le Roi.

« Le Thao-Thoai-Phàon Toai 36 canons ».

L'orthographe de Barisy, toujours fantaisiste, reproduit les mots annamites ou chinois *tàu Thoai-Phượng*, « le bateau le *Phénix d'heureux augure* ». Je ne sais pas à quoi correspond le dernier mot de l'appellation de Barisy : Toai. Le titre pompeux de « vaisseau portant pavillon amiral monté par le Roi », répond à l'expression des documents annamites : *ngự tàu*, « vaisseau impérial », dont s'était servi l'Empereur. Le bateau dont parle Barisy est donc bien celui dont parle Nguyễn-Đức-Xuyên. En 1801, il était commandé par Barisy.

Un second document, tout aussi officiel, nous confirme que Chaigneau commanda le *Phénix d'heureux augure*. C'est le passeport qui fut délivré par Gia-Long à l'officier français lorsque celui-ci, en 1819, demanda à rentrer en France. Nous n'avons que la traduction du document, mais traduction garantie conforme à l'original en caractères par Mgr. Labartette, évêque de Vénice, vicaire apostolique de Cochinchine et grand ami de Chaigneau.

Document 26 bis (2). — « L'écrit du roi, Gia-Long, donné à M. Chaigneau, surnommé Thang, de la famille royale appelée Nguyễn, mandarin du second ordre, du nombre de ceux qui ont le pouvoir d'entrer dans l'intérieur du palais et d'approcher de la personne de Sa Majesté, commandant de deux vaisseaux, dont l'un s'appelle *Thoai*, qui signifie *l'Heureux Pronostic*, et l'autre qui s'appelle *Phung*, qui signifie *l'Aigle*. . . .

« Gia-Long
de notre règne, l'an 18. »

(1) *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, p. 48. — Archives des Missions Etrangères, vol. 801, p. 952.

(2) *Bulletin des Amis du Vieux Hué*, 4^e année, 1917, pp. 293-295 : *Le Passeport de Chaigneau*, par H. Cosserat ; reproduction d'un document publié dans : *Le Consulat de France à Hué sous la Restauration*, par H. Cordier. Document IV M, p. 8.

Ce document nous confirme divers détails que nous avons déjà vus : le nom individuel, *Thắng* ; le nom de la famine royale, *Nguyễn* ; l'expression « mandarinde second ordre », doit correspondre au titre annamite : *Chưởng-Cơ*, « Général de régiment » ; « du nombre de ceux qui ont le pouvoir d'entrer dans l'intérieur du palais et d'approcher de la personne de Sa Majesté », répond à : *Thuộc-Nội*.

Pour ce qui est dit des vaisseaux commandé par Chaigneau, nous avons plus haut un seul vaisseau, le *Thụy* [ou *Thoại*]-*Phụng*, « le Phénix d'heureux augure ». Du moins le texte du document ne semble permettre de traduire que par le singulier. Ici, le titre se double en deux bateaux : le *Thoại*, « l'Heureux Pronostic », et le *Phụng*, « l'Aigle ». Remarquons que le *Phụng* est traduit partout ailleurs par « le Phénix » ; c'est le *Bằng*, qui est « l'Aigle ». Doit-on admettre une erreur de traduction ? C'est possible, quoique peu probable, car cette traduction est certifiée par Mgr. de Véren, qui, ayant apposé sa signature, devait connaître les caractères ; et elle a dû être faite par les soins de Chaigneau lui-même, dont le fils, Michel Đức Chaigneau, connaissait très bien et les caractères et la langue française, qui savait probablement lui-même les caractères, qui avait, au moins, les moyens de contrôler une traduction faite sous ses yeux. Dans ces conditions, il est difficile d'admettre que le titre d'un bateau unique, le *Thoại-Phụng*, ait été dédoublé pour en faire deux vaisseaux.

Faut-il donc recevoir le document tel qu'il est, et admettre l'existence de deux vaisseaux ? Mais alors, comment expliquer le texte de *Nguyễn-Đức-Xuyên* (1), et celui, plus explicite encore, de *Barisy* (2), qui font du *Thoại-Phụng*, un seul bateau ? De plus, le second bâtiment, le *Phụng*, ici *l'Aigle*, mais, en réalité, le *Phénix*, est-il le même que celui que nous verrons plus loin, que nous avons vu déjà dans plusieurs documents (3), commandé par *Vannier*, et faudra-t-il admettre que *Vannier* ne commandait plus le *Phụng*, et que *Chaigneau* ne commandait plus le *Dragon* ? Cette hypothèse est plus difficile encore à admettre.

En dehors de tout document décisif, je pencherais à croire que le dédoublement du *Thoại-Phụng* en deux bateaux est une erreur de traduction, une inadvertence si l'on veut. Mais que, positivement, *Chaigneau* eut le commandement de deux bateaux, le *Dragon-Volant*, *Long-Phi*, comme le prouvent tant de textes, et le *Phénix d'heureux augure*, le *Thoại-Phụng*, comme le prouvent les textes cités en dernier lieu.

(1) Document 25.

(2) Document 26.

(3) Notamment documents 22, 23, 24.

Chaigneau commanda-t-il ces deux bateaux successivement, ou en même temps ? Toujours en l'absence de textes probants, je suis d'avis qu'il s'agit d'un commandement simultané, tout comme avait fait Dayot (1).

Barisy ne resta pas longtemps au service de Gia-Long. Peut-être est-ce à sa mort que Chaigneau reçut le commandement du *Phénix d'heureux augure*. Peu de temps après la victoire navale qui ouvrit à Gia-Long les portes de Hué, Chaigneau fut chargé d'aller chercher à Saigon la reine-mère. C'est Barisy qui nous l'apprend. Peut-être y alla-t-il sur le Thoại-Phụng, le « bateau impérial » (2), le « vaisseau portant pavillon amiral monté par le Roi » (3).

Je crois même que ce *Phénix d'heureux augure* est ce « vaisseau la Perle, qui vient d'être lancé à l'eau (vers le 24 avril 1800), et qui sera commandé par le Roi lui-même », dont nous parle M. Le Labousse (4). Le caractère *thuy*, ou *thoại* 瑞, outre le sens « d'heureux augure », a le sens de « tablette de jade, insigne du souverain ». Un Annamite peu versé en caractères vous dira : *Thoại*, là ngọc *thoại*, « le caractère *thoại* signifie la pierre précieuse *Thoại* » ; or, le mot *ngọc* signifie aussi, dans l'usage vulgaire, « une perle ». De là, la traduction donnée par M. Le Labousse le vaisseau la *Perle*. Le missionnaire n'aura traduit que le premier mot du titre complet : *Thoại-Phụng*.

J'ajouterai un document qui prouve et les fonctions qu'exerça Chaigneau, et l'appellation populaire qu'on lui donnait :

Document 26^{ter} (5). — « En *kỷ-dậu* (1789)... en été, 6^e lune (22 juillet-21 août), le prince aîné Cảnh revint d'Occident. En *quí-mẹo* (1783), l'Empereur avait ordonné à *Bách-đa-lộc* (Mgr. d'Adran) de prendre soin de Cảnh se rendant en Europe pour demander du secours. Au bout d'une année le prince parvint à destination. Le roi [de France] le traita en prince, mais, dans la suite, il ne put lui accorder aucun secours. En *mậu-thân* (1788), l'Empereur s'empara de Gia-Định. Il envoya des ambassadeurs, sur des bateaux de commerce occidentaux,

(1) Voir plus loin Document 38.

(2) Document 25,

(3) Document 26.

(4) Document 22.

(5) *Dạ sử tập biên*. Vol. 6, à l'année *kỷ dậu* (1789). C'est un « Recueil d'annales non officielles », en 8 volumes manuscrits. La partie historique s'arrête à la fin du règne de Gia-Long ; mais, à la date de la naissance de Minh-Mạng, une note donne le titre rituel posthume de cet empereur, ce qui prouve que au moins la copie, sinon l'original lui-même, a été composée après la mort de Minh-Mạng.

qui allèrent en Occident pour ramener le prince. [Le roi] d'occident ordonna alors à ses sujets Nguyễn-Văn-Thắng et Nguyễn-Văn-Chân de suivre Đa-lộc et de ramener Cảnh. Depuis que celui-ci, obéissant à l'ordre impérial, était parti pour l'Occident, six ou sept années s'étaient écoulées, depuis l'année *mẹo* (1783) jusqu'à l'année *dậu* (1789). Son retour causa une grande joie à l'Empereur. Thắng et Chân (Chaigneau et Vannier), demandèrent tous les deux à rester au service de l'Empereur, ce qui leur fut accordé, et ils furent promus Généraux de régiment du corps d'armée du centre (1). Nguyễn-Văn-Thắng commanda le grand vaisseau le *Dragon-Volant*, et Nguyễn-Văn-Chân commanda le grand vaisseau le *Phénix-Volant*. Tous les deux étaient des Français. C'est eux qu'on appelle *Chủ tàu Long*, « le maître, le Commandant du bateau le *Dragon* », et *Chủ tàu Phụng*, « le Commandant du bateau le *Phénix* ».

3° - MICHEL ĐỨC CHAIGNEAU

Après avoir longuement parlé du père, il convient de mentionner le fils. Les renseignements que nous avons concernant son nom sont contenus dans le récit qu'il nous fait d'une visite à la reine, épouse de Gia-Long.

Document 27 (2). — « Une porte s'ouvrit... cette grande dame dit, en me montrant la maîtresse du lieu : « Voici la reine, *Cậu*, entrez.....»

« J'entendis derrière moi une petite voix peu sympathique, que je reconnus pour être celle de la grande dame à figure grave, me dire tout bas : « *Cậu* (qualificatif qu'on donne généralement aux fils de mandarins) doit à la souveraine un salut qu'il ne fait pas ; on se prosterne, *Cậu* le sait bien....»

« Quand tous ces objets furent placés sur la table, la dame à figure grave, profitant d'un moment de silence, s'approcha de moi, et me dit à haute voix : « Voilà, *Cậu-Đức*, une marque de munificence de la reine pour vous ; » puis tous bas : « *Cậu* doit se prosterner devant la souveraine, pour la remercier du présent qu'elle lui fait. »

(1) Trung-Quân *Chương-Cơ* 中軍掌奇. Les documents que nous avons déjà vus s'opposent à ce que nous entendions par là qu'ils obtinrent ces grades dès leur arrivée. De même il ne faut pas prendre à la lettre ce qu'on dit que Chaigneau vint avec l'évêque d'Adran et le prince Cảnh. Il vint quelques années plus tard. L'annaliste résume largement les événements.

(2) *Souvenirs de Hué*, pp. 116- 120.

[En note] « Le nom *Đức*, qui, en annamite, signifie *vertu* est celui qui m'a été donné, en Cochinchine, lors de ma naissance. Ce nom figure comme prénom dans mon acte de l'état civil en France. »

De nos jours, les fils de mandarins sont encore désignés par l'appellatif *cậu*, littéralement « oncle maternel », mais employé ici comme appellatif d'honneur. Et le nom de *Đức*, « la vertu », est très usité dans le peuple, soit pour les garçons, soit pour les filles. Nous devons féliciter le fils métis de Chaigneau de ne pas avoir rougi de son nom annamite, mais de l'avoir porté toute sa vie, associé au nom de son père (1). Aujourd'hui encore, les chrétiens de *Phủ-Cam*, où résida Chaigneau, se souviennent de *Cậu-Đức* le fils du « commandant du bateau le *Dragon* », *Ong chủ tàu Long*.

A Paris, même, bien longtemps après avoir quitté l'Annam, il se préenta à l'ambassade annamite de *Phan-Thanh-Giãn* avec tous ses noms annamites.

Document 28 (2). — « Le 12 du 8^e mois de la 16^e année de *Tự-Đức* (24 septembre 1863), à l'heure *tị* (entre 9 et 11 heures) se présente à l'hôtel de notre ambassade un Français, M. *Nguyễn-Văn-Đức*, fils de l'ancien Commandant du *Dragon*, M. *Nguyễn-Văn-Thắng*, en français *Sa-Nhò* (3) (Chaigneau) ».

4° — VANNIER

Document 29. — « Diplôme accordé à M. Vannier.

« . . . S. M., comptant sur sa capacité, l'a jugé digne d'être constitué et le constitue, par ces présentes, capitaine de ses vaisseaux, sous le titre de *Cai doi than thanh hau*, lui confiant en même temps le commandement d'un de ses vaisseaux le *Dong-nai*, le tout, sous les ordres du sieur Jean-Marie Dayot, commandant la division où se trouve ce navire. . .

« A Saigon, le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de *Canh-hung* (27 juin 1790) ». Ce document se trouve dans les pièces justificatives de la *Cochinchine religieuse* du P. Louvet (4). Il est tiré, ainsi que

(1) Comparez le portrait plein d'affection et de respect qu'il trace de sa mère dans *Souvenirs de Hué*, pp. 35-37.

(2) *Nguyễn-Đình-Hoè*: *Quelques renseignements sur les familles de Chaigneau et de Vannier*, dans B. A. V. H., III, 1916, p. 273.

(3) Plus exactement *Xa [ou Xe] nho*. Voir plus haut, Document 8.

(4) *La Cochinchine religieuse*. I, Pièces justificatives, XXII, pp. 534, 535.

beaucoup d'autres que nous reproduisons plus loin, d'un précieux manuscrit conservé à l'évêché de Saigon (1).

Le P. Louveten a modifié le texte dans quelques titres de pièces. Notamment, les titres des officiers français sont estropiés, l'ouvrage ayant été imprimé en France, avec un matériel typographique défectueux (2). Dans le *Recueil de Saigon*, le document est institué : « Patentes de S. M. le Roi Gia-Long à M. Vanier » (3). Les titres sont ceux de Cai-Đội 該隊, « Commandant de compagnie »; Chấn-Thanh Hầu, « Marquis de Chấn-Thanh ».

Je ne restitue pas les caractères du titre de marquis, parce que les documents suivants portent une variante.

En 1807, on l'a vu (4), Chaigneau, Vannier et de Forçant traduisirent une correspondance échangée entre le roi d'Annam et le Gou-

(1) Le manuscrit est la propriété de S. G. Mgr Mossard, Evêque de Saigon, et lui a été transmis par ses prédécesseurs. Il est numéroté de la page 93 à la page 323 plus une page non numérotée, par erreur). Les quatre dernières pages contiennent une table des matières, d'après laquelle les pages 1-92, qui manquent, renfermaient des documents, très divers, textes de l'Ecriture sainte ou des Pères de l'Eglise. Les pages qui restent contiennent des documents concernant la Cochinchine, quelques-uns le Tonkin, pendant la période de luttes qui précéda l'avènement de Gia-Long, ou pendant les années qui suivirent ces événements. Ces documents sont, ou bien des notes personnelles sur les faits du jour, ou surtout des pièces originales, transcrites telles quelles ou traduites du texte chinois. Le P. Louvet a reproduit un grand nombre de ces pièces en appendice des deux volumes de sa *Cochinchine religieuse*. Le P. Durand, missionnaire en Annam, a placé récemment, en tête du manuscrit, une liste de 4 pages, en forme de table, où il indique quels documents sont inédits, et lesquels ont été publiés par le P. Louvet, avec les références voulues.

C'est un de ces recueils comme en faisaient beaucoup de missionnaires, lorsque la littérature religieuse annamite était encore manuscrite, mi-partie religieux ou édifiants, mi-partie historiques, mi-partie linguistiques. Peut-être a-t-il été fait au jour le jour. Des notes contiennent le nom de Minh-Mang (par exemple, pp. 307, 308). Une note d'une autre encre, p. 307, porte la date de 1833. Il est sans nom d'auteur.

Je le désignerai désormais par l'indication : *Recueil de Saigon*.

(2) S. G. Mgr Mossard voulut bien me communiquer ce *Recueil*, lors d'un passage à Saigon. récemment, je le priai de vouloir bien me restituer l'orthographe exacte des titres annamites des officiers français. Il le fit faire avec un grand scrupule de fidélité. Je lui en exprime ici ma respectueuse reconnaissance. — Grâce à ces corrections, M. Nguyễn-Đinh-Hoè, Secrétaire du Conseil secret, a pu faire la restitution des caractères chinois correspondant à ces titres. Qu'il en soit remercié.

(3) Vannier signait son nom avec deux n.

(4) Document 12.

verneur anglais des Indes. Dans le préambule historique qui précède ces pièces, M. Vannier est désigné ainsi qu'il suit :

Document 30 (1). — « Le Délégué impérial, Général de régiment, Commandant le bateau en cuivre le *Phénix-Volant*, Marquis de Chàn-Oai »(2).

A la fin de la première lettre, il signe :

Document 31 (3). — « Ont traduit ensemble, par ordre... le Délégué impérial, affecté spécialement à la personne de l'Empereur, Général de régiment, votre serviteur Nguyễn-Văn-Chân » (4).

La seconde et la troisième lettre portent la même signature.

En 1821, la traduction de la lettre de Louis XVIII au roi d'Annam porte, à la fin de la lettre :

Document 32 (5). — « L'Envoyé impérial, attaché spécialement à la personne de l'Empereur, Général de régiment, Commandant le bateau en cuivre le *Phénix-Volant*, votre serviteur Nguyễn-Văn-Chân (6) . . . ensemble, par ordre, ont traduit et signé ».

Et, à la fin de l'énumération des présents :

Document 33 (7). — « L'Envoyé impérial, attaché spécialement à la personne de l'Empereur, Général de régiment, Commandant le bateau en cuivre le *Phénix-Volant*, Marquis de Chàn-Thanh, Nguyễn-Văn-Chân . . . ensemble, par ordre, ont traduit et signé » (8).

Ainsi donc, en 1790 Vannier était Marquis de Chàn-Thanh ; en 1807, il était Marquis de Chàn-Oai ; en 1821, il était de nouveau

(1) *Mémoires* de Nguyễn Đức-Xuyên.

(2) Khâm-Sai, Chương-Cơ, Quân *Phụng-Phi* đồng tàu, Chàn-Oai Hầu 欽差掌奇管鳳飛銅艚震威侯.

(3) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(4) Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chương-Cơ, thân Nguyễn-Văn-Chân, 欽差屬內掌奇臣阮文震.

(5) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(6) Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chương-Cơ, Quân *Phụng-Phi* đồng tàu, thân Nguyễn-văn-Chân, 欽差屬內掌奇管鳳飛銅艚臣阮文震.

(7) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên.

(8) Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chương-Cơ, Quân *Phụng-Phi* đồng tàu, Chàn-Thanh Hầu, Nguyễn-Văn-Chân, 欽差屬內掌奇管鳳飛銅艚震清侯阮文震. Une copie manuscrite que j'ai de ce passage des *Mémoires* porte le caractère 青 ; mais l'original porte 清.

Marquis de Chấn-Thanh. D'après les usages annamites, nous pouvons expliquer le fait ainsi qu'il suit : vers 1807, le caractère *thanh* 靑 (1) devint prohibé, pour une cause ou pour une autre, et Vannier, au courant des rites, le changea, ou reçut l'ordre de le changer, en celui de *oai* ; en 1821, la raison qui fit prohiber ce caractère ayant disparu, Vannier reprit son premier titre au complet. Les faits de ce genre sont fréquents en Annam : la prohibition rituelle d'un caractère entraîne le changement du nom d'une personne, d'un village, d'une région, d'un titre officiel. Ou, en admettant toujours le changement de *thanh* en *oai* vers 1807, on peut admettre que, en 1821, il portait toujours le titre modifié de « Marquis de Chấn-Oai », mais que Nguyễn-Đức-Xuyên, l'auteur des *Mémoires*, influencé par de vieux souvenirs, aura employé l'ancien titre « Marquis de Chấn-Thanh » (2). Ce ne sont que des hypothèses, mais c'est à la première que je me rattacherais de préférence.

. . .

En 1790, Vannier était Cai-Đội, « Commandant de compagnie ; en 1807, il était Chương-Cơ, « Général de régiment. » Il dut avoir ce titre en 1802, en même temps que Chaigneau, lorsque Gia-Long délivra des diplômes définitifs aux officiers qui étaient encore son service. Quand obtint-il le titre de Cai-Cơ, « Commandant de régiment. » intermédiaire entre celui de Cai-Đội et celui de Chương-Cơ ? Je ne saurais le dire. Mais, en 1802, il le possédait, comme Chaigneau, du moins c'est probable, bien que, nous le verrons plus loin (3), Olivier ait été nommé directement du titre de Cai-Đội au titre de Chương-Vệ.

* * *

Comme pour Chaigneau, son nom de famille, Nguyễn, était le nom de la famille royale. Les mêmes documents le prouvent, et pour Chaigneau, et pour Vannier. Enfin, tout comme Chaigneau, il avait pris comme nom personnel le premier caractère de son titre de marquisat : Marquis de Chấn-Thanh [ou Oai] ; Nguyễn-Văn-Chấn. Son nom français est transcrit par les documents annamites Và-ni-ê, 吧呢吡 (4).

(1) Ou peut-être *thanh* 靑. Voir la note ci-dessus.

(2) Comparez, plus haut, la confusion qu'a pu faire Nguyễn-Đức-Xuyên, au sujet du nom du vaisseau commandé par Chaigneau, Document 25.

(3) Document 41.

(4) *Đại-Nam-chính-biên-liệt-truyện-sơ-tap*, *Biographies de Gia-Long*, vol. XXVIII, folios 8^b, 9^b. — 吧 se prononce *ba* en sino-annamite, mais, en caractère démotique, rend le son de *và*, ê 吡 est un caractère démotique.

Enfin, nous n'avons aucune difficulté au sujet du nom du bateau qu'il commandait. Les documents s'accordent avec la tradition orale : Vannier est le « Maître, le Commandant, du bateau le *Phénix*, » *Chủ tàu Phụng* (1). Citons seulement, pour être complet, ce passage du Journal de Phạm-Phú-Thứ, ambassadeur annamite, qui rencontra Madame Vannier en 1863 à Paris :

Document 34 (2). — « Le 23 (octobre 1863), au soir, Madame Nguyễn-Thị-Sen, femme de l'ex-commandant du *Phénix*, Nguyễn-Văn-Chân, se présenta à notre hôtel. »

5° — DE FORÇANT

Document 35 (3). — « Parmi les compagnons [de l'évêque d'Adran], il y avait . . . le nommé Lê-Văn-Lăng 黎文陵 . . . Lê-Văn-Lăng . . . vinrent d'Europe à la suite de Đa-lộc [l'évêque d'Adran] et arrivèrent à Gia-Định [Saigon], avec le désir de rester dans le pays pour servir l'Empereur. Tous furent nommés Cai-Đội 該隊, « Commandants de compagnie » . . . Lê-Văn-Lăng exerça les fonctions de Chương-Cơ 掌奇, « Général de régiment ».

Ainsi, dans ce texte, on ne reconnaît pas à de Forçant le nom de la famille des Nguyễn. Il est désigné par le nom de famille Lê. Cette assertion est contredite par les documents suivants :

Le préambule historique des lettres traduites en 1807 porte les indications suivantes :

Document 36 (4). — « Le Délégué impérial, Général de régiment, Commandant le bateau en cuivre l'*Aigle-Volant*, Marquis de Lăng-Đức (5) ».

Et, à la fin des lettres, de Forçant signe de son nom et de ses titres protocolaires :

(1) Voir les Documents 22, 23, 24. 26^{ter} cités à propos de Chaigneau.

(2) Nguyễn-Đình-Hoè: *Quelques renseignements sur les familles de Chaigneau et de Vannier*, dans B. A. V. H. III, 1916, p. 274.

(3) *Đại-Nam-chinh-biên-liệt-truyện-sơ-tập*, vol. XXVIII, folios 8^b 9^{ab}.

(4) *Mémoires de Nguyễn-Đức-Xuyên*.

(5) Khâm-Sai, Chương-Cơ, Quân Bàng-Phi đồng tàu, Lăng-Đức Hầu.
欽差。掌奇。官

Document 37 (1). – « Ont traduit ensemble, par ordre : Le Délégué impérial, affecté spécialement à la personne de l'Empereur, Général de régiment, votre serviteur Nguyễn-Văn-Lăng (2) ».

En 1821, de Forçant était mort depuis longtemps : nous ne trouvons donc pas son nom avec ceux de Chaigneau et Vannier sur la traduction de la lettre de Louis XVIII.

Entre les deux documents, les *Biographies*, donnant à de Forçant le nom de la famille Lê, et les *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên, nous donnant la signature de l'officier français, avec le nom de famille Nguyễn, je n'hésite pas : c'est du côté du second que je me range. D'autant plus que lorsque Michel Đức Chaigneau nous dit (3) que Gia-Long donna à Chaigneau le nom de la famille régnante, Nguyễn, parce que c'était un étranger, et qu'il le revendiquait, à ce titre, comme un membre de sa famille, nous pouvons conclure que l'empereur étendit cette faveur à de Forçant, d'autant plus que Vannier en avait aussi bénéficié.

Il imita Chaigneau et Vannier et tira son nom personnel du premier caractère de son nom de marquisat.

Enfin, comme ses collègues, il passa du grade de Cai-Đội, « Commandant de compagnie », qu'il dû recevoir à son arrivée en Cochinchine, vers 1790, comme ses collègues, au grade de Cai-Cơ, « Commandant de régiment », qu'il obtint on ne sait à quelle époque, enfin à celui de Chưởng-Cơ, « Général de régiment », qu'il dû obtenir en 1802, en même temps que Chaigneau.

Les documents européens que nous avons cités plus haut (4) et qui nous montrent de Forçant commandant de *l'Aigle*, nous prouvent que le personnage que nous montrent les documents annamites, Nguyễn-Văn-Lăng, commandant du *Bằng-Phi*, *l'Aigle-Volant*, est bien de Forçant, l'Ông Chủ tàu *Bằng*, « Monsieur le Maître du bateau *l'Aigle* » de la tradition orale.

6° – J. M. DAYOT

Les trois officiers français dont nous nous sommes occupés jusqu'ici, Chaigneau, Vannier, de Forçant, passèrent de longues années en Annam et résidèrent à Hué même. C'est ce qui explique que les ouvrages

(1) *Mémoires* de Nguyễn-Đức-Xuyên

(2) Khâm-Sai, Thuộc-Nội, Chưởng-Cơ, thân Nguyễn-Văn-Lăng . . . ○ 臣阮文棱.

(3) Document 16.

(4) Documents 22, 23, 24.

historiques indigènes en fassent mention à maintes reprises, et que la tradition orale, à Hué, se souvienne de leurs noms, au moins de leurs fonctions. Pour les autres, leur séjour en Cochinchine fut de courte durée, et ils ne vinrent jamais à Hué ; la tradition est muette, sur leur compte, du moins à la capitale, et les documents annamites sont laconiques.

Document 38 (1). — « Patentes de S. M. à M. Dayot (2).

« ...Sa Majesté l'a jugé digne d'être choisi, et le constitue par ces présentes, Capitaine de ses vaisseaux, lui confiant en même temps le commandement en chef de la division de deux de ses bâtiments le *Đồng nai* et le *prince de Cochinchine* sous le titre de *khâm sai cai đội quân chiến tàu nhị chỉch trí Lực hầu*...

« Le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de Cảnh-Hưng, à Saigon, le 27 juin 1790. »

Une partie de ces titres est traduite dans le texte même du document : Cai-Đội 該隊, « Commandant de compagnie », est traduit par « Capitaine de ses vaisseaux » ; Quân chiến tàu nhị chỉch 管戰艦二隻, « Commandant deux unités de vaisseaux de guerre » (3), correspond à la phrase « lui confiant en même temps le commandement en chef de deux de ses bâtiments. » Ce dernier titre est mentionné bien des fois : dans une lettre de Gia-Long ordonnant à Dayot de se rendre à Macao (4) ; dans les patentes de Vannier (5), de l'Isle Sellé (6), de Guillon (7), de Guilloux (8). Tous ces officiers faisaient partie de la division navale de Dayot et étaient placés sous ses ordres.

(1) L.-E. Louvet : *La Cochinchine religieuse*, 1, p. 532, pièces justificatives, XX.

(2) Je corrige le titre d'après le *Recueil de Saigon*. Louvet porte : « Dip1ôme accordé par le roi de Cochinchine à M. Dagot ». Dans toutes ces pièces justificatives, Louvet imprime Dagot pour Dayot : faute d'impression sans doute.

(3) A propos de ces deux mots, *chiên tàu*, « vaisseaux de combat », dans les notes que m'a transmises S. G. Mgr Mossard, on lit *chiêu*, et, en note : « J'avais cru tout d'abord que l'accent du mot *chiêu* dans le document pourrait bien être un *sắc* et non *hỏi* ; mais ici [patentes de Vannier] je trouve un *sắc* très bien formé ; ainsi, l'accent du mot *chiêu* ne peut-être que *hỏi* ou *ngã* ; l'auteur du manuscrit paraît ne pas être habitué à écrire ces deux accents différemment l'un de l'autre ». Et, à un autre endroit, à propos des patentes de M. Gibson (Document 51), il semble indiquer une certaine confusion entre les *u* et les *n*. Le mot *chiêu* n'aurait pas de sens acceptable. Je res-titue donc et un *n* au lieu de *u*, et un *sắc* au lieu de *hỏi* ou *ngã* : *chiên tàu*, « vaisseau de combat », sens qui convient très bien à la situation.

(4) *Cochinchine religieuse*, I. p. 533, pièce XXI.

(5) Document 29.

(6) Voir plus loin, Document 45.

(7) Voir plus loin, Document 47

(8) Voir plus loin. Document 48.

Dayot était, comme ses collègues, Khâm-Sai, « Délégué impérial », et il avait reçu de Gia-Long un titre de marquisat : il était « Marquis de Trí-Luoc », Trí-Lược Hầu 智略侯 (1), « le marquis au jugement rempli de prudence ».

Il est probable que, comme Chaigneau et Vannier, il tira son nom personnel de son titre de marquisat, et qu'il s'appelait, en annamite : *Trí*, nom très usité. Son nom de famille, s'il en prit un, est inconnu.

C'est en 1790, peu après son arrivée en Cochinchine, qu'il obtint ces titres. En obtint-il de plus élevé ? Je l'ignore. On ne peut se baser aucunement sur le texte suivant :

Document 39 (2). — « Parmi les compagnons [de l'évêque d'Adran], il y avait. . . le nommé Đa-dột 多突 . . . Đa-dột, Và-ni-è, Lè-văn-Lăng [de Forçat], ô-li-vi, vinrent d'Europe à la suite de Đa-lộc [l'évêque d'Adran], et arrivèrent à Gia-Định, avec le désir de rester dans le pays pour servir l'Empereur. Tous furent nommés Cai-Đội. Đa-dột reçut le nom de Chên 震 ; Và-ni-è, celui de Thắng 勝 ; tous reçurent comme nom de famille celui de Nguyễn 阮. Ils ne cessèrent de combattre. Ils commandaient les deux grands navires le *Dragon-Volant* et le *Phénix-Volant*, et arrivèrent peu à peu au grade de Chương-Cơ. Au commencement de la période de Minh-Mạng, donnant comme raison leur âge avancé, ils demandèrent à retourner dans leur pays, ce qui leur fut accordé. »

Il s'agit évidemment, dans ce texte, de Chaigneau et de Vannier. Mais, d'après les documents que nous avons déjà vus, c'est Vannier qui s'appelait Chên, et non Chaigneau ; celui-ci s'appelait Thắng, et non Chên. Mais pourquoi Chaigneau est-il appelé Đa-dột, un nom que nous n'avons pas encore rencontré ? C'est, je crois, une erreur, une confusion de l'annaliste. Le caractère 突, qui se prononce *dột* (en français *dôt*), rend, comme caractère démotique, le son *dột* (prononcer, *dzôt*, *djôt*, *yôt*). Nous avons donc Đa-yôt : c'est de Dayot que l'on veut parler. On attribue à Dayot tous les faits, tous les titres appartenant à Chaigneau : nom particulier (avec confusion, nous l'avons vu), nom de famille, commandement du *Dragon-Volant*, grade de Chương-Cơ, retour en France aux débuts de Minh-Mạng.

Nous ne devons donc retenir de ce texte, en ce qui concerne Dayot, que la transcription en caractère de son nom.

(1) Restitution de M. Nguyễn-Đình-Hoè.

(2) *Biographies de Gia-Long : Đại-Nam chính biên liệt truyện sơ tập*, livre XXVIII, folios 8^b, 9^{ab}.

7° — OLIVIER DE PUYMANEL

Document 40 (1). — « Parmi les Compagnons [de l'évêque d'Adran], il y avait ... le nommé Ô-li-vi 離爲 (c'est le nommé le Tín 信)... Ô-li-vi avait le grade de Vê-Uý 衛尉 pour le service permanent d'arrière 班直後 des troupes Thần-Sách 神策. »

Document 41 (2). — « En nhâm-tí... à la 6^e lune (19 juillet-18 août 1792), le Délégué impérial, Commandant de compagnie, Ô-li-vi [un Occidental] fut fait Officier de régiment de la capitale, pour le service permanent des Tuyễn-Phong de l'arrière, dans le régiment des Thần-Sách. »

Nous avons, pour Olivier, une terminologie un peu différente de celle que nous avons trouvée dans les documents concernant les autres officiers au service de Gia-Long.

D'abord, il ne s'agit plus de *cơ*, mais de *vệ*. Le *cơ* était et est encore un régiment affecté aux provinces. C'était dans ces régiments qu'étaient versés Chaigneau et Vannier. Olivier fut affecté à un *vệ*, c'est-à-dire à un régiment de la capitale. Son régiment était celui des Thần-Sách 神策, plus tard appelé des Thần-Cơ 神機, qui correspond à l'Artillerie et un peu au Génie.

Je n'ai pas souvenance d'avoir rencontré le titre de Cai-Vệ, « Commandant de régiment de la capitale », qui correspondrait au titre de Cai-Cơ, « Commandant de régiment des provinces », que nous voyons si souvent. Par contre, il y a des Chưởng-Vệ, ou « généraux de régiment de la capitale », correspondant aux Chưởng-Cơ, ou « Généraux des régiments des provinces ». Le titre de Vê-Uý, littéralement « Officier de régiment de la capitale », devait être à peu près, jusqu'à plus ample information, le correspondant du Cai-Cơ des régiments des provinces.

(1) *Biographies de Gia-Long*, vol. XXVIII, folios 8^b, 9^{ab}.

(2) *Annales de Gia-Long : Đại-Nam thiêt-lục chính-biên, đệ-nhứt-kỷ*, vol. VI, folio 6^a. 以欽差該隊烏離爲西洋人爲神策衛班直選鋒後衛尉. Malgré la traduction qu'a bien voulu me faire de ce texte M. Nguyễn-Đình-Hoè, et à cause de l'ignorance où nous sommes des détails de l'organisation de l'armée de Gia-Long, certaines expressions restent obscures pour moi. Un texte nous apprend qu'il y avait dans ce régiment de Thần-Sách un « service permanent ». ou un « groupe de garde permanent », *ban-trực* 班直, pour l'avant, un autre pour l'arrière, un pour la gauche, et un pour la droite, et que chacun de ces services permanents, commandé par un officier, comprenaient plusieurs companies (*Annales de Gia-Long*, livre VI, folio 9^c.)

D'autres textes nous montrent que l'on arrivait au titre de **Vệ-Uý** après avoir obtenu le titre de **Cai-Cơ** (1). Pour Olivier, si l'on s'en rapporte à notre texte, il n'était que **Cai-Đội**, « Commandant de compagnie », quand il fut fait **Vệ-Uý**.

C'est sans doute ce titre de **Vệ-Uý** qu'un document du temps traduit par colonel.

Document 42 (2). — « Lettre du roi de Cochinchine au Gouverneur général des possessions anglaises dans l'Inde pour se plaindre de la prise de *l'Armide*.

« ... Le colonel Olivier et le capitaine Barisy sont munis de pouvoirs pour suivre cette affaire jusqu'à pleine et entière satisfaction ».

Retenons aussi le nom personnel d'Olivier. C'était **Tín 信** (3), « le Sincère ». Ce nom devait être tiré, comme pour Chaigneau, Vannier, de Forçant, de son titre de marquisat. Mais ce titre nous est inconnu, ainsi que le nom de famille et le caractère intercalaire.

8° — BARISY (4).

En 1793, Barisy fut chargé par Gia-Long d'un voyage à Malacca.

Document 43 (5). — « Ordre du roi de Cochinchine à M. Barisy.

« De par le roi il est en joint au sieur Barisy-man, au service de S. M., de prendre ici toutes les marchandises qu'il pourra trouver et de les transporter sur un vaisseau (*tàu-ô*) à Malacca et à Poulo-Pinang, pour y être employées à acheter pour le service de S. M. des fusils et toutes les autres armes qu'il pourra y trouver...

« Donné à Saigon, le 15^e jour de la 11^e lune de la 54^e année de **Cánh-Hưng**. Scellé du grand sceau (Saigon, 17 décembre 1763) ».

(1) Par exemple, *Đại-Nam-thật-lục-chính-biên-đệ-nhứt*, vol. IV, folio 11^b : « Le Délégué impérial, spécialement attaché à la personne de l'Empereur, Chef de régiment des provinces (**Cai-Cơ**), fut fait **Vệ-Uý** du régiment de la capitale des **Tả-Tiếp**, du camp des troupes de mer du centre ».

(2) *Le Cochinchine religieuse*, par L.-E. Louvet, vol. 1. pp. 552-553.

(3) Document 40.

(4) Le *Recueil de Saigon*, dans les Pièces justificatives XXXVI et XLII de la *Cochinchine religieuse* du P. Louvet, pp 547 et 553, donne l'orthographe Barizi. Mais lui-même écrit son nom Barisy. Voir L. Cadière : *Documents relatifs à l'époque de Gia-Long*, p. 44.

(5) Louvet : *Cochinchine religieuse*, I, Pièces justificatives, XXXIII, p. 545.

Dans un document que nous donnerons plus loin (1), le nom du « sieur Januario », employé également au service de Gia-Long, et envoyé à Goa le même jour exactement, le nom européen, est suivi d'un nom qui est manifestement un nom annamite, et les deux noms sont unis par un trait d'union, tout comme ici nous avons : Barisy-man. Donc, le second mot, *man*, était le nom annamite de Barisy : Mân 旻, ou Mân 敏 (2).

A cette époque, simple employé commercial, au service de Gia-Long, il n'avait qu'un nom individuel, qu'il avait pris pour être désigné plus commodément par les Annamites, et ce nom ne peut être tiré du titre de marquisat qu'il reçut plus tard.

Document 44 (3). — « De par le Roi Gia-Long (à M. Barizi) (4).

« S. M. ordonne au S. Barizi, officier à son service, sous le titre de *Khâm sai cai đội thiêng tín hầu* (5), de partir aussitôt pour l'Inde sur le vaisseau *Loan phi tiểu tàu* (6), et d'y porter avec lui cinq paquets de lettres royales, etc . . .

« La 59^e année de Cảnh-Hưng, le 13^e jour de la 10^e lune. 20 octobre 1798 ».

Comme on le voit, entre 1793 et 1798, Barisy avait obtenu les mêmes titres honorifiques que les autres officiers français : « Envoyé impérial, » Khâm-Sai, 欽差 ; « Commandant de compagnie », Cai-Đội 該隊 ; Marquis de Thiêng (ou Thành) - Tín, Thành-Tín Hầu, 誠信侯 (7), « le Marquis droit et sincère », titre qui convenait bien aux opérations de commerce délicates dont il était chargé par Gia-Long, et qui marque la confiance que celui-ci avait pour lui.

Ce « petit bateau le *Phénix femelle-Volant* », *Loan-Phi tiểu tàu* 鸞飛小艚, n'était pas un « bateau en cuivre », c'est-à-dire un navire de combat cuirassé ; c'était, comme on en donne l'indication, un petit bateau destiné à faire du commerce, à faire des approvisionnements pour l'armée du roi. Gibson devait le conduire à Tranquebar, et le remettre là à Barisy.

Barisy est qualifié, de ci de là, de nombreux titres de dignité. Olivier, dans une lettre adressée à M. d'Aguiton, Esquire, au sujet de la saisie du vaisseau *l'Armide*, qui naviguait au compte de Gia-Long,

(1) Document 52.

(2) Pour ce nom, je n'ai pas collationné le manuscrit de Saigon.

(3) *Recueil de Saigon*. L.-E. Louvet : *La Cochinchine religieuse*, I, Pièces justificatives, XLII, p. 553.

(4) Corrigé d'après le *Recueil de Saigon*.

(5) Restitution d'après le *Recueil de Saigon*.

(6) Restitution d'après le *Recueil de Saigon*.

(7) Restitution de M. Nguyễn-Đình-Hoè.

parle du « capitaine Barisy » (1). Ce titre correspond, on l'a vu, dans la terminologie des Européens de ce temps, au titre annamite de Cai-Doi. Dans une lettre de Gia-Long au gouverneur anglais des Indes, datée du 20 novembre 1798, le roi parle du « capitaine Barisy » (2). Même titre, dans une lettre adressée par Gia-Long, à la même date, au gouverneur des possessions danoises (3). Dans une lettre, non datée, des négociants de Madras au roi de Cochinchine, Barisy est devenu « lieutenant-colonel ». Le même titre de « lieutenant-colonel » lui est donné par Gia-Long lui-même, le 2 mars 1800, dans un ordre que ce prince adressait à l'officier (4). Enfin, dans une lettre adressée par le ministre des affaires étrangères annamites aux négociants de Madras, non datée, mais qui doit être du même temps, peut-être du même jour que l'ordre cité ci-dessus, c'est du « colonel Barisy » qu'on nous parle (5). Mais, en la 61^e année de **Cánh-Hưng**, donc en 1800, le roi l'appelle encore « lieutenant-colonel » (6). Laissons de côté le titre de « colonel », qui est peut-être un anoblissement immérité. Le grade de lieutenant-colonel paraît avoir été attribué à Barisy entre 1798 et 1800, il est probable que ce titre correspond, dans la terminologie en usage chez les Français vivant en Cochinchine à cette époque, au titre annamite de Cai-Cơ, « Commandant de régiment ». En effet, un régiment annamite donnant lieu à deux titres de dignités nous l'avons vu, Cai-Cơ et **Chưởng-Cơ**, le second de ces titres, le plus élevé, devait être traduit par les Européens par « colonel », et l'autre, Cai-Cơ, moins élevé, par celui de « lieutenant-colonel » (7).

Dans la correspondance échangée entre la Cour d'Annam et les Anglais des Indes, le nom de Barisy est transcrit **Ba-đơ-dây** (8).

(1) Louvet : *Cochinchine religieuse*, I, pièces justificatives, XLIII, p.554.

(2) *Id.* Pièces justificatives, XLI. p. 553.

(3) *Id.* Pièces justificatives, XXXVIII, p. 549.

(4) *Id.* Pièces justificatives, XLV, pp. 556, 557.

(5) *Id.* Pièces justificatives, XLVI, p. 557.

(6) *Id.* Pièces justificatives, XLIX, p. 558.

(7) Nous avons vu plus haut, pour Olivier (Document 42), que son titre de **Vệ-Uý** est traduit par « colonel ». Il devrait plutôt correspondre à celui de lieutenant-colonel. Mais un certain flottement paraît avoir régné, à l'époque, dans les traductions des titres annamites.

(8) Les caractères sont **巴哆移**. Le caractère **巴** se lit *ba*. Le caractère **哆** n'est pas cité dans le Dictionnaire Taberd ; mais la phonétique **哆** est employée pour rendre les sens *da, đơ* ; quelques Annamites m'ont assuré qu'on pouvait lire le tout *di* (prononcez *dzi, yi*). Le caractère **移** est employé pour rendre le son *dây* (prononcez *dzeil, yeil*), qui est apparenté en phonétique annamite, au son *di (dzi, yi)*. Nous aurions donc, pour ces trois caractères, les valeurs Ba-dzi-dzi.

9° — DE L'ISLE SELLÉ

Document 45 (1). — « Patentes de S. M. le Roi Gia-Long à M. de l'Isle Sellé (2).

« . . . S. M. l'a jugé digne d'être constitué et le constitue par ces présentes, capitaine de ses vaisseaux, sous le titre de *cai đội long hưng hầu* (3), lui confiant en même temps le bâtiment le *prince de la Cochinchine*, le tout sous les ordres du sieur Jean-Marie Dayot, commandant la division où se trouve ce bâtiment. . . .

« A Saigon, le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de Cảnh-Hưng (27 juin 1790). — Scellé du sceau du roi ».

Cai-Đội 隊該, « Commandant de compagnie », traduit par « capitaine », dans la traduction de l'époque. « Marquis de Long-Hưng », « du Dragon qui s'élève », Long-Hưng Hầu 龍興侯 (4).

10° — LE BRUN

Document 46 (5). — « Patentes de S. M. le Roi Gialong à M. Le Brun (6).

« ...le constituant comme elle le constitue par ces présentes, capitaine ingénieur, sous le titre de *Khâm sai cai đội thanh oai hầu* (7) . . .

« Le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de Cảnh-Hưng (27 juin 1790). — (Scellé du grand sceau du roi) ».

Khâm-Sai 欽差, « Délégué impérial » ; Cai-Đội, 該隊, « Commandant de compagnie », traduit à l'époque par « capitaine » ; « Thanh-Oai Hầu 盛威侯 (8), « Marquis de Thanh-Oai », « à l'imposante Majesté ».

(1) *Recueil de Saigon*. —L.-L. Louvet : *La Cochinchine religieuse*, 1, Pièces justificatives, XXIII, p. 535.

(2) D'après le *Recueil de Saigon*.

(3) D'après le *Recueil de Saigon*.

(4) Restitution de M. Nguyễn-Đình-Hoè.

(5) *Recueil de Saigon* — *Cochinchine religieuse*. 1, Pièces justificatives, XXIV, p. 536.

(6) D'après le *Recueil de Saigon*.

(7) D'après le *Recueil de Saigon*.

(8) D'après M. Nguyễn-Đình-Hoè.

A la fin de ce document, on donne l'indication suivante :

« La traduction des lettres et patentes ci-dessus étant en tout, quant au sens, conforme au texte cochinchinois, nous les avons signées et scellées du cachet de nos armes.

« A Saigon, le 27 juin 1790.

« Victor Olivier ».

11° — GUILLON

Document 47 (1). — « Patentes de S. M. le Roi Gia-Long à M. Guillon (2).

« ... S. M., comptant sur ses talents, le constitue par ces présentes lieutenant de ses vaisseaux, sous le titre de *phócai đội oai đông hầu* (3), sous les ordres du sieur Dayot, capitaine de ses vaisseaux...

« A Saigon, le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de Cảnh-Hưng (27 juin 1790). »

Phó-Cai-Đội 副誌隊, « Commandant de compagnie en second », d'après la traduction de l'époque, « lieutenant » ; Oai-Đông Hầu 威勇侯 (4), « Marquis de Oai-Đông »! « Grave et courageux. »

12° — GUILLOUX

Document 48 (5). — « Patentes de S. M. le Roi Gia-Long à M. Guilloux (6).

« ... S. M., dans cette vue, le constitue lieutenant de ses vaisseaux, sous le titre de *phócai đội nhuệ tài hầu* (7), sous les ordres du sieur J. M. Dayot, capitaine de ses vaisseaux, commandant de la division où il doit être employé...

(1) *Recueil de Saigon. — Cochinchine religieuse*, I, pièces justificatives, XXVI, p. 537.

(2) D'après le *Recueil de Saigon*.

(3) D'après le *Recueil de Saigon*.

(4) D'après M. Nguyễn-Đình-Hoè.

(5) *Recueil de Saigon. — Cochinchine religieuse*, I, pièces justificatives, XXVII, p. 538

(6) D'après le *Recueil de Saigon*.

(7) D'après le *Recueil de Saigon*.

« A Saigon, le 15^e jour de la 5^e lune de la 51^e année de Cảnh-Hưng. (27 juin 1790). »

Phó-Cai-Đội 副戎隊, « Commandant de compagnie en second ». à l'époque, « lieutenant » ; Nhuệ-Tài Hâu, 睿 (1) 才侯.

13° — MAN-HOÈ

Document 49 (2). — « Parmi les compagnons [de l'évêque d'Adran], il y avait le nommé Mạn-hoè 幔槐.... tous Français (Phú-lãng-sa 富浪沙)....

« Au début, Đa-lộc [l'évêque d'Adran] présenté Mạn-hoè à l'Empereur comme capable d'être utilisé. Il reçut successivement les titres de Khâm-Sai 欽差, « Délégué impérial », Cai-Cơ 該奇, « Commandant de régiment », commandant la compagnie des Trung-Khuông 中匡隊 (3)

« En nhâm-dần (1782), les rebelles Tây-Sơn envahirent le Gia-Định ;... nos troupes furent obligées de se retirer peu à peu. Seul, Man-hoe, sur son grand bateau européen cuirassé de cuivre, luttait de toutes ses forces. Les ennemis l'enveloppèrent de tous les côtés. Mạn-hoè, voyant qu'il ne pouvait échapper, mit lui-même le feu au vaisseau et périt.

« On lui donna le titre posthume de « Serviteur méritant, qui s'est dévoué, plein de fidélité » (4), et on lui rendit un culte dans le temple des Mandarins illustres et fidèles de Gia-Định. »

La liste des Mandarins dont les tablettes étaient vénérées jadis au temple Hiếu-Trung de Saigon, aujourd'hui au temple Công-Thần de Hué, comprend, au deuxième autel de gauche, le nom du « Français Mạn-hoè » (5). On lui donne le grade de Chửơng-Vệ 掌衛. C'est un

(1) Ce caractère se prononce *duệ*, « esprit pénétrant, perspicace, clair-voyant » Il ne faut pas prendre le caractère 銳, *nhuệ*, « aigu, pointu », bien que dans certaines expressions ce caractère ait le sens de « esprit fin, belle intelligence ». Les formes *duệ* et *nhuệ* sont prononcées, en beaucoup de régions, de la même façon, c'est ce qui explique l'orthographe *nhuệ*, employée dans ce document, au lieu de *duệ*.

(2) *Biographies de Gia-Long ; Đại-Nam chính biên liệt truyện sơ tập*, livre XXVIII, folios 8^b, 9^{ab}.

(3) Il ressortirait de ce texte qu'un officier ayant comme grade le grade de « commandant de régiment », Cai-Cơ, pouvait n'avoir comme fonction que le commandement d'une compagnie, *đội*.

(4) Hiếu-Nghĩa Công-Thần 效義功臣.

(5) Phú-lãng-sa nhưn Mạn-hoè 富浪沙人幔槐.

grade qui correspond au grade de *Chữ-ông-Cơ*, « Général de régiment », avec cette différence qu'un *cơ* était un régiment des troupes des provinces, tandis qu'un *vệ* était un régiment des troupes de la capitale, ou, si l'on veut, des « Troupes de la garde ». Le grade de *Chữ-ông-Vệ* est considéré comme supérieur à celui de *Chữ-ông-Cơ*.

Le *Gia-Định-thông-chí* (1) ajoute à ces titres celui de An-Hoà Hầu 安和侯, « Marquis de An-Hoà », « Paisible et tranquille » (2). « A sa mort, y est-il dit aussi, il fut appelé : sujet fidèle, juste et méritant avec le titre de généralissime et colonne de l'Empire ».

14° - MA-NÔ-Ê, DA-ĐÔ-BI

Document 50 (3). — « Parmi les compagnons [de l'évêque d'Adran], il y avait :... le nommé Da-đò-bi, 耶妬悲 (4) ; le nommé Ma-nộ-ê 麻怒叻, tous Espagnols (5)...

« Da-đò-bi, Ma-nộ-ê suivirent Đa-lộc [l'évêque d'Adran], et mirent leur activité au service de l'Empereur. En *quí-mẹo* (1783), envoyés aux Lữ-Tông 呂宋 (Philippines), pour demander des secours, ils furent tués par les troupes de la flotte des Tây-Sơn, qu'ils rencontrèrent ».

Retenons de ce texte qu'il y eut, au service de Gia-Long, un Manuel, Man-hoe (6), Français, et un Manoe, Ma-nộ-ê, Espagnol.

Quant à Da (7) -đò-bi, je n'ose proposer aucune restitution.

15° — GIBSON

Document 51 (8). — « De par le Roi (à M. Gibson) (9).

« S. M. ordonne au S. Gibson (10), officier à son service sous le titre

(1) Traduction Aubaret, pp. 49, 50.

(2) Titre peu en rapport, on le sent, avec l'acte d'héroïsme qu'il accomplit.

(3) *Biographies* de Gia-Long : *Đại-nam chính biên liệt truyện sơ tập*.

(4) Ce caractère, en démotique, rend les sons *bi, bai, báy*; le caractère 妬 rend les sons *đò, đò, đòu(dou)*.

(5) Hi-ba-nho 希波儒.

(6) Généralement, quand les Annamites transcrivent un nom européen terminé par l, ils prennent un caractère terminé par n.

(7) *Da*, prononcez *dza, ya*.

(8) *Recueil de Saigon*. — *Cochinchine religieuse*, 1, Pièces justificatives, XXXVI p. 547.

(9) D'après le *Recueil de Saigon*.

(10) D'après Le *Recueil de Saigon*. Louvet écrit Gibsons.

de *cai đội chắt trực hầu* (1), de prendre le commandement de la corvette de S. M. *Loan phi tiều tàu* et de la conduire à Tranquebar...

« La 59^e année de Cảnh-Hưng, le 13^e jour de la 10^e lune (20 octobre 1798.) »

Les titres de Cai-Đội, « Commandant de compagnie », et « Marquis de Chắt-Trực » 質直侯 (2), indiquent, comme d'ailleurs le titre « d'officier » que porte la traduction du temps, que nous avons affaire un personnage du même rang que Chaigneau, Vannier, etc. Je ne sais rien sur sa nationalité (3).

16° — J A N U A R I O

Document 52 (1). – « De par le roi, il est donné au sieur Januario-phuong, capitaine au service du roi, de se charger d'une lettre pour son excellence le gouverneur capitaine général des établissements portugais en Asie, en sa Capitale Goa, et d'embarquer 1.000 piculs de riz du roi et autres marchandises...

« Donné à Saigon, le 15^e jour de la 11^e lune de la 54^e année de Cảnh-Hưng (le 17 décembre 1793) ».

C'était un Portugais, puisqu'il était chargé des relations avec les Portugais de Goa. Il était « Capitaine », ce qui correspondait, dans les traductions de l'époque, au titre annamite de Cai-Đội, « Commandant de compagnie ». Le nom annamite qui suit son nom européen, doit être restitué *Phượng* 鳳 (5).

Tous ces détails, ces glanes menues, n'ont qu'un intérêt local. Il n'était pas inutile, toutefois, de recueillir les traces, si légères soient-elles, que les Français et autres Européens venus au service de l'Annam, à une des périodes les plus critiques de son histoire, ont laissé dans la tradition et dans les ouvrages historiques annamites.

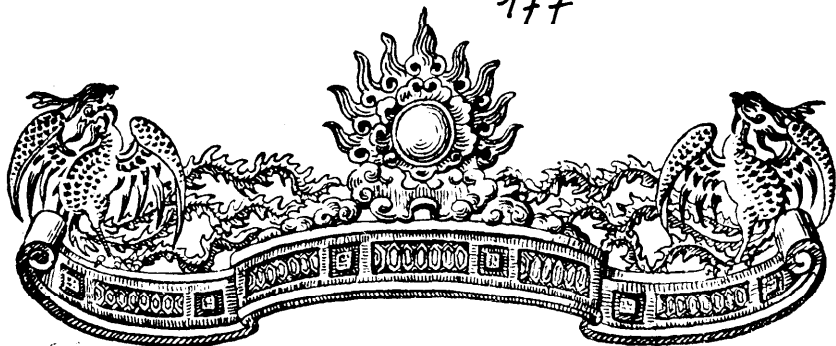
(1) D'après le *Recueil de Saigon*.

(2) D'après M. Nguyễn-Đình-Hoè.

(3) Il s'agit peut être de cet « Irlandais. . . officier, personne de grande bravoure et un favori du roi », que mentionne Grawfurd (*Journal on an embassy... to the courts of Siam and Cochin China*, vol. I, pp. 392-394) et dont la tablette funéraire était vénérée à Hué dans le temple des serviteurs méritants (Voir sur ce sujet une note de M. H. Cosserat, lue à la séance du 27 mars 1919 et qui paraîtra ultérieurement dans le Bulletin).

(4) Louvet : *Cochinchine religieuse*, I, Pièces justificatives XXXIV, p. 545.

(5) Voir plus haut ce que nous avons dit du nom annamite de Barisy, Document 43. Pour ce nom, également, je n'ai pas pu collationner le *Recueil de Saigon*.



U N E

HISTOIRE MODERNE DU PAYS D'ANNAM (I)

Un de nos collègues, M, Charles B. Maybon, Directeur de l'Ecole municipale française, à Changhai, vient de publier, sous ce titre, un ouvrage d'une importance capitale, par lequel il a conquis, de haute lutte, le titre de docteur ès-lettres. Les Amis du Vieux Hué y trouveront un résumé substantiel de tous les faits concernant l'histoire d'Annam pendant la période dans laquelle s'est cantonné l'auteur, des indications méthodiques et détaillées sur tous les documents, tant indigènes qu'européens, qui constituent les fondements de cette histoire, enfin, un grand nombre de détails relatifs aux événements qui ont eu Hué pour théâtre, et, par là, une mine abondante d'études particulières. A tous ces titres, il convient de signaler ici cet ouvrage magistral.

L'auteur a choisi cette expression, très commode et très juste, de Pays d'Annam, pour désigner « toutes les terres de langue annamite, soit le Tonkin ou la Cochinchine (Annam actuel), soit le Tonkin et la Cochinchine, soit enfin l'ensemble de la région qui s'étend de la frontière de Chine au golfe de Siam, après l'absorption du delta du Mé-khong et l'unité réalisée ».

(1) Lu à 1a réunion du 20 avril 1920. — Charles B.-Maybon, Docteur ès-lettres : *Histoire moderne du pays d'Annam (1592-1820) ; étude sur les premiers rapports des Européens et des Annamites et sur l'établissement de la dynastie annamite des Nguyễn*. Préface de M. Henri Cordier, Membre de l'Institut Paris, Librairie Plon, 8, rue Garancière, 1920 ; in-8°, XIV- 418 page ; prix : 30 frs.

C'est que la valeur territoriale des termes géographiques employés pour désigner les diverses régions de la côte orientale de la péninsule indochinoise a varié suivant les époques. Lorsque l'appellation d'An-Nam, « le Midi pacifié », fit son apparition dans l'histoire, d'abord, semble-t-il, comme titre de fonction, en 264 de l'ère chrétienne, puis, en 679 ou 681, comme nom de pays, elle s'appliquait au Tonkin, le débordant plus ou moins, du côté Nord, et, du côté Sud, s'étendant jusque vers le Quảng-Bình actuel (1). On se tromperait donc grandement si on en faisait l'équivalent territorial de l'Annam actuel. Il en est de même du nom de Cochinchine. On sait sa valeur actuelle. Dans les documents européens des XVII^e et XVIII^e siècles, ce mot désignait la région qui, du côté Nord, commençait au Sông-Gianh, fleuve qui se jette dans la mer à une trentaine de kilomètres au Nord de Đồng-Hới, et qui, du côté Sud, alla toujours en s'étendant, jusqu'à englober la Cochinchine actuelle, qu'elle laissait tout d'abord bien en dehors de ses limites. Le pays appelé Tonkin par les Européens commençait à cette époque juste aux limites Nord de la Cochinchine, ainsi délimitée, c'est-à-dire en plein Annam actuel. Les divisions religieuses de la Colonie se conforment encore à cette ancienne répartition administrative, et la Chambre d'Agriculture du Tonkin et du Nord-Annam représente les intérêts de ce qui était le Tonkin aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Cette expression de Pays d'Annam a donc été choisie à juste titre pour englober des pays qui, bien qu'ayant une vie indépendante au point de vue politique, avaient néanmoins une certaine unité, soit au point de vue de la population, de la langue, des coutumes et de l'administration, soit même, jusqu'à un certain degré, au point de vue politique, car la Cochinchine, bien qu'indépendante en fait, ne cessait pas de se reconnaître nominalement soumise à l'autorité des souverains Lè qui régnaient, ou, pour mieux dire, ne régnaient pas, à Hanoi.

Cette élasticité et cette transposition des termes géographiques a été longtemps une des causes qui ont produit certaines confusions dans l'étude de l'histoire du peuple annamite. Avec l'ouvrage de M. Ch. Maybon, nous n'avons plus à craindre semblable danger. La rédaction de l'auteur ne supprime pas la complication des faits, inhérente au sujet, mais elle attribue à chaque pays et à chaque souverain effectif ou nominal, ce qui lui revient.

Le sous-titre de l'ouvrage nous indique quelles sont les deux séries de faits étudiés par l'auteur : le livre est une « étude sur les premiers

(1) Consulter : *Le Protectorat général d'Annam sous les T'ang*, par H. Maspéro, dans B. E. F. E.-O., 1910, pp. 539 et suivantes, pp. 605 et suivantes.

rapports des Européens et des Annamites et sur l'établissement de la dynastie annamite des Nguyễn» Et ces faits se placent entre 1592 et 1820. La seconde question semble dominer la première ; mais, à voir les développements que M. Ch. Maybon donne à l'histoire des rapports des Européens avec les Annamites, la richesse de documentation avec laquelle il traite ce sujet, les détails tout nouveaux qu'il donne en beaucoup d'endroits, le tableau d'ensemble qu'il trace à chaque époque, en s'aidant de tous les ouvrages parus sur la question, on se rend compte que ce sujet a peut-être, dans la conception qu'il s'est faite de son livre, une importance au moins égale, sinon supérieure à la question de l'établissement de la dynastie des Nguyễn.

Dans un chapitre préliminaire, M. Ch. Maybon nous fait connaître, dans un raccourci sobrement et nettement tracé, les événements qui ont précédé la période qu'il va étudier et qui ont amené la situation que nous voyons en pays annamite au début du XVII^e siècle : les origines de la dynastie des Lê et son déclin, le soulèvement des Mạc, l'action du fondateur de la famille Nguyễn, Nguyễn-Kim, et de son gendre, Trịnh-Kiệm, fondateur de la famille des Trịnh.

Puis il aborde l'histoire proprement dite des Nguyễn.

Cette histoire est divisée pratiquement en trois périodes, que j'appellerai, pour plus de commodité, la période d'affranchissement, de 1620 à 1674, signalée par les luttes des Nguyễn et des Trịnh ; la période d'organisation, de 1674 à 1775, pendant laquelle le nouveau royaume de Cochinchine s'étend vers le Sud, aux dépens du Champa et du Cambodge ; enfin, la période de crise et de rénovation, qui se confond avec la vie de Gia-Long, de 1775 à 1820.

Pour chacune de ces périodes, nous avons, groupés à port soigneusement, les faits purement annamites, et les faits concernant les rapports entre Européens et Annamites, et parmi ceux-ci, d'une part ce qui a trait aux Missions, et, d'autre part, les tentatives ou réalisations des commerçants des diverses nations européennes. Dans tous ces chapitres, les faits précédemment connus sont discutés, contrôlés, par une utilisation impeccable des documents, et un grand nombre de faits ou d'aperçus nouveaux sont mis sous les yeux du lecteur. Et si, parfois, certains événements sont comme scindés en deux parties, mentionnés dans un chapitre, pour être développés ailleurs ou présentés sous un point de vue différent, ce n'est pas tant à la méthode de l'auteur qu'il faut l'attribuer, qu'à la complexité des faits pris en eux-mêmes. Au fond, dans beaucoup de cas l'intervention européenne ne peut se réparer des événements qui agitaient intérieurement la nation annamite. Les divisions de l'auteur parfaitement logiques, tout en permettant de saisir cet enchevêtrement des deux séries de faits, nous présentent les

évènement de la façon la plus propre à écarter toute confusion : C'est comme une toile immense, où nous apercevons un fourmillement de personnages, tous cependant groupés suivant des directions déterminées, de façon à ce que la multiplicité des scènes de détail ne fasse pas perdre de vue un seul instant l'action générale. Et, pour qui connaît tant soit peu le bouillonnement qui agitait la nation annamite pendant ces deux siècles, ce n'est pas un mince mérite, de la part de l'auteur, d'avoir mis de l'ordre et de la clarté dans toute cette masse confuse d'intérêts, d'appétits, de personnes et d'évènements.

Comme il fallait s'y attendre, et comme il convenait sous tous les rapports, c'est à la troisième période, à la vie de Gia-Long, que l'auteur s'attache avec le plus de soin. La grande figure du premier empereur de la dynastie des Nguyễn domine toutes ces pages, avec ses qualités comme avec ses défauts. Mais un autre portrait est brossé peut-être avec plus de soin, avec plus d'amour, c'est celui de l'évêque d'Adran, Mgr. Pigneau de Béhaine. Deux chapitres lui sont consacrés, et nous voyons, avec un intérêt toujours croissant, ses débuts, ses premières relations avec Gia-Long, son voyage en France, ses déboires, son ardeur jamais découragée, son action auprès du prétendant. Je recommande au lecteur français curieux du passé de l'Annam et fier de l'action que nous avons pu exercer ici, le chapitre intitulé: *Concours apporté par l'évêque au prétendant* : la psychologie la plus pénétrante s'y allie à la plus sage et à la plus habile utilisation des textes (1).

L'énumération des documents utilisés comprend plus de dix pages en petits caractères. Ils se divisent en deux grandes classes : Sources européennes, et sources asiatiques. Les premiers sont, ou des documents d'archives (archives nationales, archives du Ministère des Colonies, archives du Ministère des Affaires Etrangères, Bibliothèque nationale, archives de la Compagnie de Jésus, archives des Missions Etrangères, archives de la Compagnie anglaise des Indes, archives de la Compagnie néerlandaise des Indes), ou des ouvrages de première main (ouvrages utilisant des documents d'archives, ou relations et récits de voyage). Les documents d'archives signalés ci-dessus ont été utilisés ou en manuscrits, ou imprimés.

Les sources asiatiques se composent ou d'ouvrages originaux annamites, ou de traductions d'ouvrages originaux, chinois, cambodgiens, ou d'ouvrages mettant en œuvre des documents asiatiques.

(1) Les mêmes qualités se retrouvent, d'une façon plus remarquable encore, dans l'exposé des relations de l'Evêque d'Adran avec Conway, commandant général des troupes du roi dans l'Inde.

On peut juger, par cette simple énumération, sur quelles bases solides repose le travail de M. Ch. Maybon. L'auteur n'a pas répété, dans son livre, tout ce qui avait été dit ailleurs ; il n'a pas dit tout ce qu'il pouvait dire. Il y a donc des questions de détail qui ont été traitées d'une façon plus complète, ou qui peuvent être reprises d'une façon plus exhaustive. Mais il a su, dans la masse de matériaux qu'il avait à sa disposition, laisser de côté les circonstances inutiles et choisir les éléments essentiels et les détails important indispensables pour peindre un portrait, dessiner un caractère, expliquer un acte, exposer une situation, faire comprendre la genèse d'un événement et faire saisir l'enchaînement général des faits. Il a dominé sa matière et en a tiré le maximum de rendement utile. Les quelques sources qui restent inaccessibles, à la Cour de Hué, dans les archives de quelques Sociétés de missionnaires, et qu'il regrette de ne pas avoir pu explorer, apporteront peut-être des précisions de détail ; elles ne modifieront pas, tout porte à le croire, les conclusions qu'il tire et les jugements qu'il porte.

Nous aurions aimé voir un ouvrage de cette importance imprimé sur beau papier, en caractères choisis, et sans fautes d'impression. Mais où sont les belles et sévères éditions d'avant guerre !

Un *defectus* plus sensible, pour le travailleur, c'est l'absence d'index pour les noms de lieux et surtout pour les noms d'hommes. L'auteur nous promet de combler cette lacune dans un prochain volume : *Histoire contemporaine du Pays d'Annam*. Nous attendons cet ouvrage avec impatience ; mais l'index aurait été plus précieux s'il avait été scindé.

Nous attendons, avec la même impatience et la même confiance, l'ouvrage « qui sera publié ultérieurement », et où l'auteur « a groupé tous les renseignements à présent connus sur chacun des auxiliaires français » qui sont venus se mettre au service de Gia-Long,

L. CADIÈRE.



BULLETIN DES AMIS DU VIEUX HUÉ

VII. — N°1. - JANVIER-MARS 1920

S O M M A I R E

Communications faites par les membres de la Société.

	Pages
La route mandarine de Tourane à Hué (H. COSSERAT)	1
Les Français au service de Gia-Long : III. — Leurs noms, titres et appellation annamites (L. CADIÈRE)	137
Une histoire moderne du Pays d'Annam (L. CADIÈRE)	177.

Menu d'accès

- Accès par Volume.
- Accès par l'Index Analytique des Matières.
- Accès par l'Index des noms d'auteurs.
- Recherche par mots-clefs.

RETOUR PAGE
D'ACCUEIL

