



Claude R. Jaeck
 Délégué Général du Souvenir Français pour la Chine.
 claude.jaeck@gmail.com

LA TRANSMISSION DE LA MEMOIRE AU CŒUR DE NOTRE MISSION...

Le 4 avril dernier se tenait le Congrès Annuel du Souvenir Français au Cercle National des Armées à Paris. Lors de son rapport moral, Madame la Secrétaire Générale Denise Legras a eu à cœur de souligner le dynamisme et les actions de la Délégation Générale de Chine. Ces félicitations vous sont destinées, adhérents à notre projet en Chine et à vous tous qui soutenez notre action. Le Congrès a été clôturé par le très émouvant Rallumage de la Flamme sous l'Arc de Triomphe, devenu la Flamme de la Nation.

SOMMAIRE:

- **L'université l'Aurore Shanghai**
- **Georges Le Bigot fonde Pathé-Overseas à Hong Kong**
- **Les compagnies françaises de navigation à Hong Kong en 1930**
- **Le Pont Des Huit Lis**
- **Première vision de Chine de Victor Segalen**
- **Chronique historique de la présence française en Chine: L'affaire de la Pagode de Ningbo**
- **Mémoire de Lecture: Les Chemins de fer de la France d'Outre-Mer (2)**
- **Les écrivains de l'Indochine: Louis-Charles Royer et les Amours Laotiennes**
- **Adhérez au Souvenir Français de Chine !**

La transmission de la Mémoire s'inscrit au cœur de notre mission ; depuis 140 ans, notre association se bat contre l'indifférence en perpétuant le souvenir de ceux qui ont tout donné. Nos Lettres Mensuelles sont une humble pierre de plus à l'édifice de la Mémoire de ces Français de Chine, ceux là même qui, bien avant nous, choisirent ou durent partir loin des leurs. Et si nous persistons à retrouver leurs traces, c'est pour y lire les Leçons d'Histoire laissées à notre intention. Bien avant nous, ils y ont vécu, travaillé, aimé, donné, ri et souffert. Tous ces parcours de vie ont, chacun à leur manière, laissé une trace. Que celle-ci soit le fruit de la détermination, de la passion d'une vie entière ou simplement d'une portion de vie ou d'un accident, ces traces existent pour ceux qui veulent bien les retrouver : à nous le souvenir, à eux l'immortalité.

Notre vœu serait que le travail de Mémoire qui vous est présenté tous les mois puisse, à sa façon, servir le

dialogue intergénérationnel et contribuer à la transmission aux jeunes générations des valeurs qui ont fait la France. C'est aussi pour nous, et à notre modeste mesure, leur rendre hommage que de perpétuer leur mémoire.

Dans l'édition de ce mois, nous avons l'honneur d'accueillir dans nos colonnes Mme Dominique Vondrus-Reissner, Conservateur en chef du Patrimoine à la Direction des Archives du ministère des Affaires étrangères et européennes. Elle a bien voulu accepter de partager avec nous un premier article consacré à Victor Segalen.

Nous avons également le grand plaisir de recevoir parmi nous pour la première fois, Mr. Ghislain de La Hitte de la Librairie l'Opiumane à Paris qui nous parlera de l'Université Aurore de Shanghai. La contribution inattendue de Mr. Jean-Louis Petit, un lecteur de la région parisienne, nous donnera quelques précisions sur « le Pont des Huits Lis ». Charles Lagrange

nous présente « l'affaire de la Pagode de Ningbo », un événement significatif qui a marqué l'histoire de la Concession Française de Shanghai.

Les résidents français de Hong Kong auront peut être entendu parler de Georges Le Bigot, dont Francois Drémeaux nous dresse le portrait ce mois-ci.

Michel Nivelles poursuit la saga du « chemin de fer du Yunnan » avec de savoureuses descriptions d'intendance et de technique.

Christian Ramage, mieux que quiconque, nous livre un descriptif des compagnies françaises de navigation présenté à Hong Kong en 1930.

François Dore nous entrainera, comme à son habitude, à la découverte d'un nouvel écrivain d'Indochine, Louis-Charles Royer et ses amours laotiennes.

Bonne lecture !

Claude R. Jaeck



L'université L'Aurore, Shanghai

Ma Siang-pé, lettré chrétien et ancien élève de Saint-Ignace devait en prendre la direction, mais le projet avorta suite au retour de l'Impératrice Tseu Hsi. Cependant en 1902, tandis que les élèves du Nan-yang College sont en grève, trois professeurs de cet établissement accompagnés de quelques élèves viennent proposer à Ma d'ouvrir un établissement associant les Jésuites et ouvert sur la culture occidentale. Les cours commencèrent le 1er mars 1903, dans les bâtiments de l'ancien observatoire météorologique de Zi-ka-wei ; les étudiants, qui n'étaient alors qu'une vingtaine, baptisèrent eux-mêmes l'établissement Chen-tan (L'Aurore).

Dès 1905, suite aux orientations données par le Père Perrin, préfet des études, Ma et certains élèves protestant contre l'ingérence abusive de la Mission quittent l'école pour fonder la jeune université Fou-tan (Nouvelle Aurore). Nullement découragés, les Pères renouvellent l'équipe dirigeante et les cours reprennent en avril 1905.

De 94 en 1905, le nombre des élèves passe à 172 en 1907, et ce malgré une sélection implacable au cours de laquelle seule une minorité de prétendants sont reçus. Avec la croissance du nombre d'élèves, il fut décidé que l'Aurore s'installerait dans de nouveaux bâtiments, plus spacieux et moins éloignés de la ville.

C'est en 1908 que pour la première fois, la rentrée eut lieu avenue Dubail à Lou-ka-wé, à l'extrémité sud-ouest de la Concession française et à mi-chemin entre Shanghai et Zi-ka-wei. Bordée à l'ouest par le vaste parc de

Ici, on travaille ! » Telle est la devise officielle de l'université, rapportée par le Père Haouisée en 1934. L'Aurore avait alors déjà près de 30 ans, et s'était imposée comme l'un des fleurons de l'enseignement supérieur à Shanghai.

Alors qu'à Zi-ka-wei, le collège Saint-Ignace ne dispensait qu'un enseignement secondaire en chinois, en 1898, lors du mouvement « réformiste », un projet plus ambitieux de « collège des traducteurs » est envisagé, avec enseignement en français ; il faut dire que la concurrence anglo-saxonne est déjà en place à Shanghai.



l'Hôpital Sainte-Marie, à l'est par deux beaux terrains de jeux et d'athlétisme, à trois minutes du jardin public de Kou-ka-za, L'Aurore, en pleine ville, jouit encore des charmes de la campagne.

L'Université maintient la distinction entre le cours préparatoire et le cours supérieur, chacun étant alors d'une durée de trois ans. Le cours supérieur se divise en deux sections : Sciences et Lettres.

Dès 1909 furent introduits les cours de médecine, facilités par la proximité de l'Hôpital Sainte-Marie, et cinq ans plus tard le cours supérieur se divisera en trois branches : Lettres-Droit (le second prenant en réalité le dessus sur le premier), Médecine, et

Sciences. A noter que les cours de littérature chinoise et de littérature française sont obligatoires pour tous les élèves, qu'ils soient ingénieurs, avocats ou médecins.

Le but spécial de l'Université est d'offrir à l'étudiant Chinois dans son propre pays, tous les avantages qu'il va parfois chercher à l'étranger au prix de grands sacrifices sans pour cela avoir à négliger la Culture Nationale qui à L'Aurore reste au premier plan.

« La réputation de L'Aurore se répand brillamment à l'œil et à l'oreille du monde » écrit Son Excellence Tcheng Té-tsiuen, Gouverneur de la province

de Kiang-sou, qui envoya son propre fils y suivre les cours.

En 1912, l'université reçut sa première reconnaissance officielle de la part du jeune Gouvernement Républicain chinois, reconnaissance très importante pour la validation des diplômes.

En 1930, le Musée d'histoire naturelle, ou Musée Heude, fut érigé pour abriter les collections uniques patiemment récoltées depuis soixante ans par le Père Heude et ses successeurs. Et en 1933, fut ouverte la Faculté dentaire et le Dr. Le Goer, de l'Ecole de stomatologie de Paris, commençait son enseignement.

Il fallait faire de nouveau reconnaître l'Université par le Gouvernement National installé à Nankin depuis 1927 : ce fut fait par un décret officiel d'enregistrement paru en 1932, suite à la visite de quatre délégués du Ministère de l'Education, qui restèrent pendant deux jours.

L'Aurore a toujours trouvé près des deux gouvernements français et chinois, le plus précieux appui. A ce titre, les subventions accordées par l'Etat français permettent de maintenir des frais d'inscription et d'études relativement faibles. En 1932, le terrain de l'université est d'une superficie d'environ 7 hectares. Ses bâtiments peuvent être énumérés ainsi : le pavillon de l'administration et de la Résidence des Pères, le bâtiment de la physique, le bâtiment de l'électronique et la mécanique, celui de la chimie, le bâtiment des amphithéâtres de Droit et de Médecine, >>>

>>> un pavillon de l'anatomie, un musée de zoologie, botanique, entomologie et d'antiquités chinoises (Musée Heude), une Salle des fêtes pouvant contenir 1300 personnes, une grande chapelle, une maison d'habitation pour les étudiants catholiques, une autre pour les non-catholiques (L'Aurore peut alors recevoir 500 pensionnaires), deux bâtiments de cours préparatoires, un établissement de douches de 24 cabines, deux restaurants. Les bibliothèques sont réparties dans les différentes Facultés et comptent environ 70 000 livres chinois et étrangers. Le musée Heude possède aussi ses propres bibliothèques.

De plus, les étudiants peuvent profiter de la magnifique bibliothèque chinoise de Zi-ka-wei. L'Aurore reçoit 300 revues chinoises et étrangères.

Les publications sont au nombre de six : le Bulletin Général de l'université, le Bulletin Médical, en chinois et en français, une Revue Scientifique en chinois, des Notes d'entomologie chinoises publiées par le Musée Heude. L'Aurore collabore aussi avec l'Institut des Hautes Etudes de Tientsin à la Collection du Droit Chinois Moderne, tandis que les meilleures thèses des étudiants forment la collection des Thèses de l'Université l'Aurore.

Curieusement, si le diplôme du cours préparatoire est accepté en France comme équivalent au Baccalauréat, les autorités universitaires françaises refusent d'accorder l'équivalence des autres diplômes.

Heureusement, il n'en va pas de même pour les Grandes Ecoles avec lesquelles les équivalences du second degré sont nombreuses.



Parmi les conditions d'admission, l'étudiant doit avoir à Shanghai ses parents ou un répondant qualifié, présenter les diplômes exigés et avoir une bonne connaissance du français. En effet, les cours sont animés en français, à l'exception de certains cours de droit chinois ou de littérature chinoise. Ceux qui n'auraient pas une connaissance suffisante du français peuvent entrer au Cours spécial et se préparer en un an.

Les étudiants ? « D'une distinction parfaite et d'une politesse exquise ».

Il ne sont pourtant pas moins préoccupés de politique que les autres, et la police dut intervenir plusieurs fois au sein de l'université lors des moments de tension qui ne manquèrent pas à Shanghai, que ce soit avec la question

communiste ou les agressions japonaises. Le corps enseignant - à plein temps ou vacataires - est particulièrement fourni, et l'on compte environ un professeur pour cinq étudiants. Environ les deux tiers sont Chinois, et les autres Européens - jésuites ou non.

La discipline est ferme mais enseignants et élèves vivent au quotidien dans une certaine familiarité. On considère comme faute grave un manque de travail prolongé, un manque de respect envers les professeurs, tout essai d'agitation dans l'Ecole, toute parole ou conduite qui peut faire tort à la réputation de l'Université. A partir de 20 h 30, chaque étudiant doit être dans sa chambre et le silence gardé avec soin.

Extinction des feux à 22 h 00.

La plus grande liberté est laissée à chacun pour pratiquer sa religion, et il n'y a pas de prosélytisme. Les chrétiens ne représentent d'ailleurs qu'environ un quart des étudiants.

Le sport est favorisé, et l'Université se trouve particulièrement bien pourvue avec par exemple 5 courts de tennis, 2 courts de basket-ball, une piste cendrée pour la course, ou encore un des plus beaux terrains de football de la ville, volontiers emprunté par la Ligue Anglaise, ce qui n'est pas peu dire.

La qualité de l'enseignement conjuguée à la puissance de travail des étudiants chinois fera que la plupart auront une carrière brillante et se feront un nom, que ce soit dans la politique, la médecine ou le droit.

En 1936 est inauguré un nouveau bâtiment, et d'autres projets seront interrompus par la seconde guerre mondiale. Les jeunes filles sont admises à partir de 1938, mais ne sont au départ qu'une dizaine.

En 1948, juste avant l'arrivée de Mao, l'université venait d'atteindre son maximum historique avec 1078 étudiants. ■



Ghislain de La Hitte

Librairie l'Opiomane - Paris
lopiomane@yahoo.fr

Bibliographie

- Université l'Aurore, Shanghai, imprimerie T'ou-Sè-Wei 1934

- Brossollet (Guy), Les Français de Shanghai, P., Belin 1999.

Georges Le Bigot fonde Pathé-Overseas à Hong Kong

Aventurier touche-à-tout, passionné de musique et de cinéma, Georges Le Bigot est un personnage atypique et hors du commun. Après des années de péripéties asiatiques, il s'installe à Hong Kong dans les années 60 et fonde Pathé-Overseas, une entreprise cinématographique de distribution et de production.

Georges Le Bigot quitte la France en 1927. Engagé dans l'armée coloniale, les hasards d'une vie mouvementée l'amènent en Chine, à Tien Tsin, puis à Shanghai. Il est policier dans la concession française, bureaucrate au consulat ; ces métiers lui permettent de voir du pays, mais ne correspondent pas aux aspirations du turbulent personnage. Il retourne en France en 1935 pour flamber ses économies et faire un constat définitif : sa vie est en Asie.

De retour en Chine, il s'associe avec un Grec dénommé Castro et se lance dans une grande aventure : la création du Shanghai Opera. L'affaire en plein essor est rapidement freinée par la guerre sino-japonaise. En 1939, il part à Saïgon pour redonner vie à l'opéra de la capitale cochinchinoise : la guerre éclate alors et il est mobilisé. Réformé deux ans plus tard, le voilà à Shanghai, toujours avec ses projets d'art lyrique... et la censure japonaise. Il se diversifie dans le cinéma, ouvre un restaurant et une boîte de nuit !

Avec l'arrivée de Mao au pouvoir, il quitte la Chine populaire. C'est bien évidemment à Hong Kong qu'on le retrouve. Il décide d'intensifier ses activités de distribution dans le 7e Art et passe à la production. Il voyage entre la France et la colonie britannique, point d'ancrage de sa nouvelle entreprise. «C'est Georges Le Bigot qui a essentiellement



contribué à l'essor du cinéma japonais en France», raconte Paul Clerc-Renaud, l'un de ses associés. Il achète alors les droits de films nippons pour les proposer au public français. Un pari culturel risqué et de longue haleine, qui repose sur la conviction et la passion.

Avec sa société Pathé-Overseas, Le Bigot acquiert également les droits de films français pour les diffuser en Asie. Son ancien collaborateur et ami se souvient, «il était connu partout par tout le monde... Il allait à Cannes pour faire ses courses de nouvelles productions et oeuvrait à leur diffusion en Asie».

De 1977 à 1983, Paul Clerc-Renaud seconde l'homme d'affaire depuis ses bureaux de l'International building. «C'était une fonction à temps partiel puisque ma fonction principale était de diriger Saca Far East, société de commerce actionnaire de Pathé Overseas avec Georges ».

Le producteur hongkongais Fred Wang, de la compagnie Salon Film,

se souvient avec émotion d'un très bon ami : «Nos collaborations ont été très nombreuses !

Nous faisons appel à nos services respectifs presque systématiquement pour les productions françaises».

A Hong Kong, l'un des plaisirs de Georges Le Bigot est de recevoir des artistes pour le lancement des films. «Lino Ventura, Delphine Seyrig, Pierre Richard et bien d'autres encore sont passés ici pour des tournées de promotion, souligne Paul Clerc-Renaud. Pierre Richard était une véritable star à Hong Kong à la fin des années 70... Ses films marchaient très bien!». Et de se souvenir d'un épique repas où le comique amusait la galerie avec ses baguettes. «Nous emmenions toujours les acteurs faire une balade en jonque vers le village de Lei Yu Mun pour manger des fruits de mer ; une fois, s'amuse encore son collaborateur, le directeur d'UniFrance Film est tombé à l'eau en voulant

aider Delphine Seyrig à débarquer!». Des temps plus durs viennent ensuite. «Le marché du film a évolué, les directeurs de salle allaient directement et eux-mêmes chercher les films : nous perdions notre fonction de grossiste». En 1983, Pathé-Overseas est cédé à la compagnie hongkongaise EDKO; son passionné fondateur ne peut s'empêcher de rester dans les affaires encore quelques temps. «Georges repassait très souvent à Hong Kong, il adorait cette ville!». Ses deux filles, Suzanne Brepson et Isabelle Bordeaux ont également vécu plusieurs années à Hong Kong avec leurs époux. Georges Le Bigot s'est éteint en France en 1997, au terme d'une longue vie d'aventures asiatiques et de projets culturels ambitieux. Ses nombreux amis à Hong Kong et dans la région gardent en mémoire son enthousiasme, sa gentillesse et sa modestie. ■



François Drêmeaux

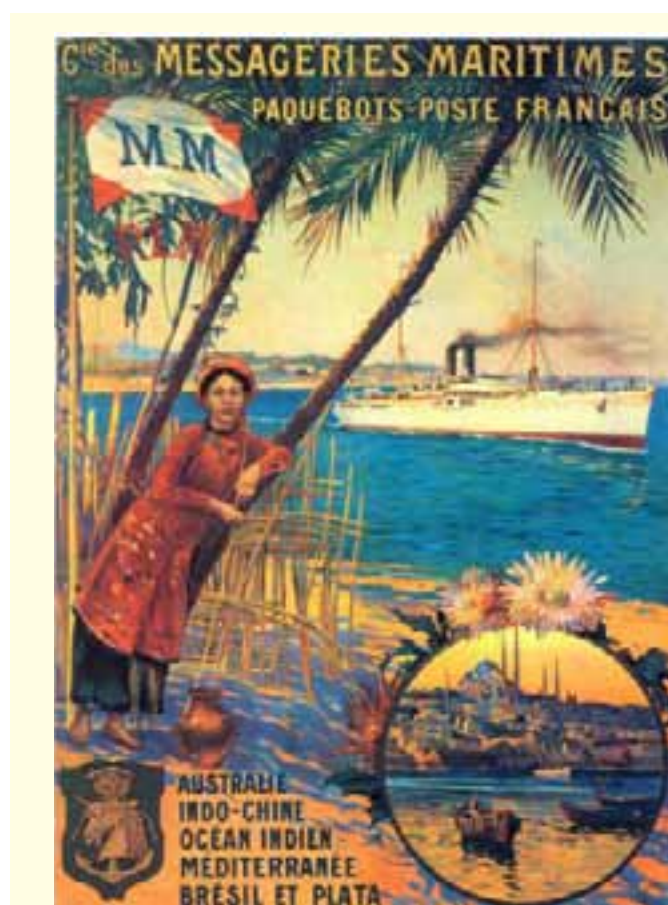
Professeur d'histoire
Lycée François Hong Kong
Membre du Souvenir Français
Sources : Gabriel Personne, Flic et poète, Georges Le Bigot, Revue Autrement, 1986. Remerciements à M. Paul Clerc-Renaud pour le temps qu'il nous a consacré et ses précieux renseignements.
Crédit photo : archives privées.
Georges Le Bigot lors d'un repas à Lei Yu Mun avec Andréa Ferréol (à droite).

Les compagnies françaises de navigation à Hong Kong en 1930

Dès ses débuts, Hong Kong s'affirme comme l'un des ports les plus actifs au monde. En 1930, cinq compagnies maritimes françaises sont implantées à Hong Kong et participent à un intense trafic de marchandises et de passagers. Elles assurent les liaisons entre la France et l'Extrême-Orient mais aussi entre Hong Kong et l'Indochine française, les relations entre les deux colonies étant à cette époque très étroites.

En 1930, Hong Kong est le port le plus actif en Asie et l'un des premiers au monde par le trafic en tonnage et par le nombre de mouvements de navires. En 1928 il enregistre ainsi un trafic de 45 millions de tonneaux, effectué lors des entrées et sorties de 298 707 bâtiments de tous tonnages, navires à vapeur ou jonques chinoises à voiles, encore très nombreuses. Dans sa dépêche du 11 mars 1930, le Consul de France, Marc Duval, fait le point sur la part de la France dans cet intense commerce maritime.

La population de Hong Kong est alors d'un million d'habitants, dont 18 150 Européens. En 1930, la communauté française n'est que de « 112 personnes, dont 34 religieux et religieuses », soit à peine plus que dix ans plus tôt, quand elle s'élevait à 85 ressortissants. Mais, comme en 1920, cette communauté française, faible par sa taille (moins de 1% de la population européenne) s'avère très dynamique, en particulier dans le domaine maritime. Ainsi, pour le tonnage de navires, la part des compagnies françaises dans le trafic du port de Hong Kong place la France au 5ème rang des pavillons recensés dans le port de Victoria, « après les pavillons britannique, japonais, américain, chinois et avant les pavillons norvégien, allemand, danois, italien, suédois et portugais ». Le



nombre d'entrées et de sorties de navires français n'est cependant que de 311, soit environ un millième des mouvements enregistrés par le port de Hong Kong ! Cette faible part s'explique par le tonnage relativement important des navires français relâchant à Hong Kong, cargos à vapeur et paquebots pour l'essentiel, appartenant aux compagnies de navigation sous pavillon français. Cinq compagnies maritimes françaises sont présentes à Hong Kong en 1930 :

- « Compagnie des Messageries Maritimes » : première compagnie maritime française à s'implanter à Hong Kong (sous le nom de

« Messageries Impériales »), « les vapeurs de la ligne postale de la Chine et du Japon qui relie Marseille à Yokohama touchent Hong Kong tous les 14 jours.

La malle montante et la malle descendante se croisent ordinairement à Hong Kong ». Ce service régulier entre la France et l'Extrême-Orient est assuré par 8 navires à vapeur jaugeant environ 22 000 tonnes, dont le célèbre « André Lebon ». Le Consul relève que les Messageries Maritimes affichent des résultats la plaçant au niveau des deux compagnies les plus puissantes desservant la même ligne, à savoir la « Peninsula and Oriental

Line », subventionnée par le Gouvernement anglais et la « Nippon Yusen Kaisha », subventionnée par le Gouvernement japonais. ».

Marc Duval note aussi que « Hong Kong étant en fait le port de Canton, c'est dans cette localité que se font les transactions d'achat ; le principal article d'exportation est la soie qui est chargée sur des bateaux de rivière et transbordée à Hong Kong sur les grands courriers ». Le Consul mentionne aussi les autres produits exportés, tels « les peaux brutes, des nattes, des plumes, du cassia et du minerai de wolfram ».

- « Compagnie Indochinoise de Navigation » : la compagnie est représentée à Hong Kong par l'agence des Messageries Maritimes et exploite deux lignes régulières entre Hong Kong et Haiphong, port du Tonkin. « La première est une ligne postale directe entre Haiphong et Hong Kong [...] desservie par le vapeur « Canton » (953 tx) qui effectue un voyage tous les 10 jours ». et la deuxième ligne « est une ligne postale côtière de Hong Kong à Haiphong, via Pakhoi, Hoiha, Fort-Bayard [...] desservie par le vapeur « Tonkin » (906 tx) qui effectue un voyage tous les 14 jours ».

Fort-Bayard, Zhangjiang de nos jours, est alors la base navale française en Chine de la Division Navale d'Extrême-Orient (DNEO), obtenue en >>>

>>> 1898 par concession de 99 ans, en même temps que le bail des Nouveaux Territoires de Hong Kong.

- « Société Maritime Indo-chinoise » : les navires de cette compagnie assurent le service sur trois lignes : une ligne Swatow-Hong Kong-Haiphong-Tourane, subventionnée par le Gouvernement Général de l'Indochine ; une seconde ligne qui dédouble la ligne subventionnée Saigon-Hong Kong-Haiphong et enfin une troisième ligne commerciale dont les escales se font selon la demande.

- « Société Anonyme J. Pannier & Cie à Haiphong » : « cette compagnie exploite entre Hong Kong et l'Indochine deux bateaux [...] qui touchent Hong Kong de manière irrégulière », sur les lignes Haiphong-Hong Kong-Swatow, tous les 30 jours et « Haiphong-Hong Kong et parfois Canton tous les 20 jours ».

- « Chargeurs Réunis » : la ligne de cette compagnie est « essentiellement une ligne commerciale et n'a pas d'escales régulière à Hong Kong mais y relâche chaque fois que l'occasion d'un fret intéressant à embarquer se présente ».

En 1930 les activités des « Chargeurs Réunis » à Hong Kong sont cependant en sommeil, les deux navires assurant le trafic de la compagnie dans cette région d'Asie venant d'être vendus et leur remplacement n'ayant pas encore eu lieu.

Le Consul de France termine sa dépêche en mentionnant le « Tai Poo Sek », « bateau de 1219 tx, qui bat pavillon français, mais qui appartient en réalité à des Chinois et navigue entre Hong Kong et Fort-Bayard ». En 1930, les activités des compagnies de navigation françaises implantées à Hong Kong



illustrent le dynamisme de ces compagnies et les liens étroits tissés entre la colonie britannique et la colonie française d'Indochine. Ces compagnies maritimes poursuivront leurs activités tout au long du XXème siècle, au gré des fusions et des regroupements de sociétés. Le groupe CMA-CGM, troisième du monde en 2008 et dont les navires relâchent quotidiennement à Hong Kong, est ainsi un lointain descendant des « Messageries Maritimes » et des « Chargeurs Réunis », déjà présents il y a 80 ans. ■

L'EXTRÊME - ORIENT PAR LES MESSAGERIES MARITIMES



Christian Ramage
Membre du Souvenir Français
Consul Général Adjoint,
Consulat Général de France
à Hong Kong

-Sources : Archives du ministère des Affaires étrangères, Nantes, HKMM.

Crédits photos : HKMM

Le Pont Des Huit Lis

La signature des traités mettant fin à la guerre de l'opium et ouvrant la Chine au commerce occidental et au christianisme est perçue par la population chinoise au mieux comme l'expression de la mansuétude impériale vis-à-vis de ces « barbares crus », au pire comme une humiliation supplémentaire.

Escarmouches, incidents et massacres vont donc se multiplier et conduire à l'organisation de deux expéditions franco-anglaises visant à rétablir l'ordre des traités.

Lors de la deuxième expédition, le 21 septembre 1860, à quatre kilomètres (ou huit lis) à l'est de Pékin, dans cette grande plaine qui s'étend jusqu'au port de Tianjin, le corps expéditionnaire franco-britannique se met en marche « dès l'aube par un temps clair, gai et frais, avec quelques brouillards légers flottant ici ou là »

La bataille va très rapidement s'engager contre la cavalerie mandchoue, massée près du pont des huit lis (Ba Li Qiao) qui barre le canal et la route de Pékin. Cette cavalerie est renforcée par une artillerie importante.

Ce qui va surprendre les soldats français dès les premiers accrochages, c'est l'absence totale de commandements donnés dans l'armée adverse, tout s'effectuant en silence par des mouvements de bannières. Le sort restera longtemps incertain. C'est l'artillerie française qui parvient finalement à désorganiser l'ennemi et c'est la charge ordonnée par le général Cousin-Montauban, commandant les troupes françaises, qui permet d'emporter l'affaire dans l'après-midi. « Les environs du pont des huit lis étaient jonchés de cadavres » et la grande bannière impériale du Connétable était finalement tombée entre les mains



des envahisseurs. L'affaire se termine, on le sait, par le sac du palais d'été le 7 octobre. Initié avant tout par les Chinois du voisinage, puis organisé par les Anglais de façon méthodique, ce pillage a été pour les Français l'occasion d'assouvir leur

passion pour les horloges mécaniques, innombrables au palais, sans valeur et pour la plupart fabriquées en Europe. Au campement du soir, « chaque trouper avait ainsi son coucou, son singe ou son lapin, chacun sonnait à son heure ».

Pour ce fait d'armes devant Pékin, le général Cousin-Montauban sera fait comte de Palikao (= Ba Li Qiao) par Napoléon III en 1862, titre héréditaire, mais le sac du palais lui coûtera le maréchalat auquel ses titres de guerre lui auraient donné droit

Epilogue : Peut-être parce que le même général Cousin-Montauban s'était illustré dans sa jeunesse lors de la prise de la smalah d'Abd El Kader en Algérie, un village fut créé le 28 janvier 1870 en Oranie portant le nom de Palikao et nommé ainsi en souvenir d'une victoire militaire française en Chine.

Ce fameux pont des huit lis existe encore aujourd'hui. Il est perdu dans une banlieue pékinoise bien triste et il n'enjambe plus qu'un filet d'eau sale. Pour ceux qui le chercheraient encore, il est situé à quelques mètres d'une station de métro nommée ... Ba Li Qiao ■



Jean-Louis PETIT
Membre du Souvenir Français
resident de Rueil Malmaison

« Première vision de Chine » de Victor Segalen

De 1909 à 1913, Victor Segalen effectue le premier de ses trois séjours en Chine. Parti pour perfectionner sa connaissance de la langue chinoise, il saisit l'occasion dont il rêvait de s'établir dans le pays en acceptant en janvier 1911 un poste de professeur à l'École de médecine de Tiensin. Il ne retournera en France qu'en juillet 1913.

Escarmouches, incidents et massacres vont donc se multiplier et conduire à l'organisation de deux expéditions franco-anglaises visant à rétablir l'ordre des traités.

Lors de la deuxième expédition, le 21 septembre 1860, à quatre kilomètres (ou huit lis) à l'est de Pékin, dans cette grande plaine qui s'étend jusqu'au port de Tianjin, le corps expéditionnaire franco-britannique se met en marche « dès l'aube par un temps clair, gai et frais, avec quelques brouillards légers flottant ici ou là ». La bataille va très rapidement s'engager contre la cavalerie mandchoue, massée près du pont des huit lis (Ba Li Qiao) qui barre le canal et la route de Pékin. Cette cavalerie est renforcée par une artillerie importante.

Ce qui va surprendre les soldats français dès les premiers accrochages, c'est l'absence totale de commandements donnés dans l'armée adverse, tout s'effectuant en silence par des mouvements de bannières. Le sort restera longtemps incertain. C'est l'artillerie française qui parvient finalement à désorganiser l'ennemi et c'est la charge ordonnée par le général Cousin-Montauban, commandant les troupes françaises, qui permet d'emporter l'affaire dans l'après-midi. « Les environs du pont des huit lis étaient jonchés de cadavres » et la grande bannière impériale du Connétable était finalement tombée entre les mains « Hong-Kong est une chose splendide. Première vision de Chine, car ces monts hautains,

aux lignes élégantes et nobles, drapés de brousse verte voilée parfois à mi-seins de collines de l'ombre de nuages, cela, c'est de la terre chinoise, malgré la possession anglaise. J'avoue cependant que ces possesseurs en ont tiré un splendide parti.

Arrivée absurde dans la nuit. Nuages, nuées et pluies sur la côte. Mon compagnon de table et d'escale, le jeune Espagnol de Manille, me pilote aimablement. Mais quel « pittoresque ! » L'adjectif, banal, est le mieux placé du monde. Hauteurs, amphithéâtres de ruelles, de nations, boutiques, masses vertes mouillées, enseignes, couleurs, soleils et nues dans l'ingéniosité anglaise. Inévitable ascension tuniculaire au Peak. Mais vue sur une mer de brune seulement. Les sampans sont des maisons de famille flottantes. Tout en déménageant leur passager du paquebot à terre, ils se livrent aux occupations sociales les plus diverses, hormi celle qui consisterait à augmenter une famille déjà surabondante : le père, à l'avant, tire sur un

aviron ; la femme godille et gouverne à l'arrière ; et, pendu sur son propre arrière, à elle, un dernier-né sommeille aux mouvements qu'elle fait pour pousser le bateau. Entre les deux, homme et femme, toute une nichée du diamètre d'Yvon, dont les uns dorment, les autres rament, ou amènent à voile, ou mangent ou...ou se battent.

Ce sont de bien braves gens le jour et de jolis pirates la nuit. Ils ont fait, jusqu'à ces derniers temps disparaître plus d'un passager, ou plus d'un bateau sur lequel ils s'embarquaient comme passagers ; et ils ont donné quelques filaments à retordre aux Anglais. Maintenant encore, on ne s'embarque pas de nuit dans un de ces sampans sans qu'un policeman hindou en prenne le numéro : pour retrouver ensuite les coupables, en cas d'avarie du passager, ou même de noyade assez provoquée...

Départ à 4 h. Beauté de la passe de l'Est. Comme un beau fruit mûr dont on palpe amoureusement les contours,

notre marche lente mais certaine entoure d'un sillage distant la globuleuse Chine dont je vais si goulûment presser le jus ! »

Arrivé le 12 juin à Pékin, Segalen y attend jusqu'au début juillet Auguste Gilbert de Voisins, son compagnon d'expédition. Tous deux quittent la capitale le 9 août pour un grand voyage dans l'ouest de la Chine. Ils arrivent à Chengdu le 6 décembre et y sont accueillis par le consul général de France, Pierre Bons d'Anty. Après avoir descendu le Yangtsé, ils atteignent Shanghai le 28 janvier 1910. Début février, Segalen et Voisins s'embarquent pour le Japon et visitent Nagasaki, Kobé, Osaka, Kyoto et Tokyo. Le 27 février, de retour à Hong-Kong, Victor Segalen y retrouve Mavone et Yvon.



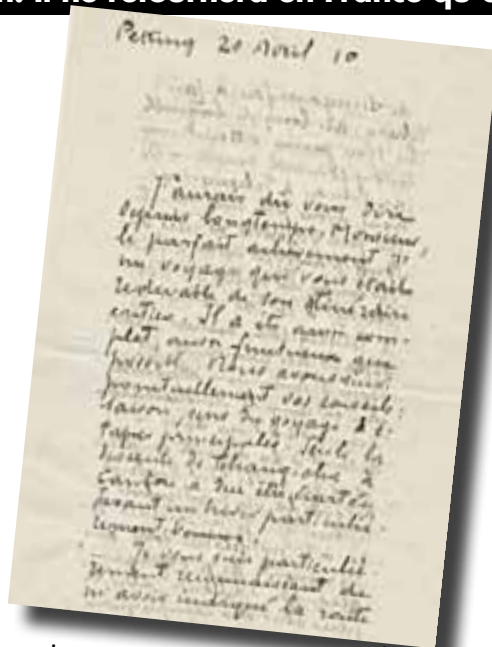
Mme Dominique Vondrus-Reissner

Conservateur en chef du Patrimoine
Direction des Archives du ministère
des Affaires étrangères et
européennes.

Sources : Segalen (Victor), *Lettres de Chine*. Paris, Plon, 1967 - Segalen (Victor), *Œuvres complètes*, Paris, Robert Laffont, 1995 - Victor Segalen. Paris, *Les Cahiers de l'Herne*, 1998.

Dumasy (Jacques), *La France et le Sichuan, un regard centenaire, Chengdu, Consulat général de France*, 2007.

Crédit photo : archives du ministère des Affaires étrangères, Paris.



Chronique historique de la présence française en Chine

L'affaire de la Pagode de Ningbo : là où une mutinerie menace l'autorité de la concession française de Changhai

L'affaire de la Pagode de Ningbo a été, pour la Municipalité française de Changhai, un des événements les plus graves et les plus significatifs de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. Grave car ayant été la première confrontation sanglante entre résidents chinois et français de la concession et significatif car ayant été la résultante d'un dysfonctionnement de l'administration municipale et s'étant avérée être une leçon cuisante pour celle-ci.

La genèse:

Nous sommes en 1874. Les règlements municipaux étaient ratifiés depuis 5 ans et dans leur paragraphe 4 de l'article 5, il était prévu que des notables chinois ou des responsables de congrégations religieuses pouvaient être admis au conseil avec voix consultative. Cette idée paraissait cependant tout à fait saugrenue aux membres du Conseil Municipal.

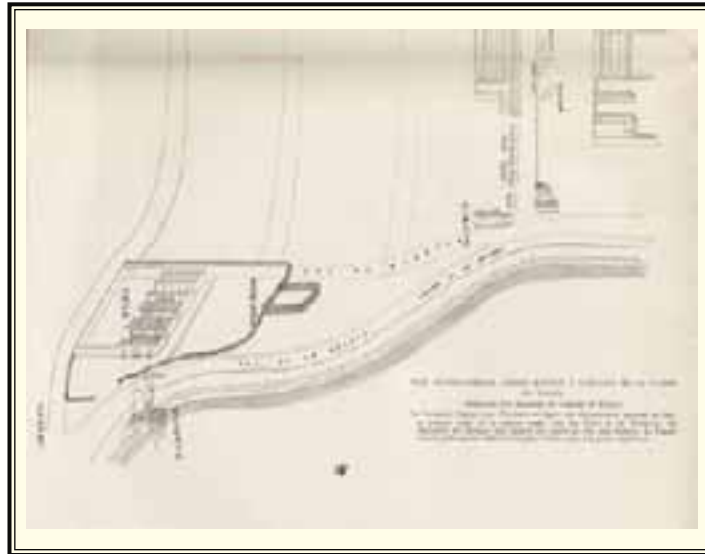
Les différents consuls qui se succédèrent ne l'entendaient cependant pas de cette oreille et relancèrent plusieurs fois le Conseil à ce sujet.

Les commerçants chinois, qui payaient leurs rentes et taxes avec autant de réticence que leurs collègues européens, ne prirent réellement ombrage de ne pas être représentés que lorsque certains d'entre eux eurent acquis une certaine taille et respectabilité.

Une certaine tension régnait donc parmi les notables et elle n'attendait qu'une étincelle pour s'enflammer.

Les prémices:

Au confins de la rue Palikao (Yunnan lu) et de ce qui allait devenir la rue de Ningbo (Huai hai Dong lu) se trouvait une pagode appartenant à la guilde des gens de Ningbo et dans l'enceinte de laquelle s'entassaient des cercueils en attente d'être rapatriés au Zhejiang par les familles. Celles-ci n'en ayant pas toujours les moyens, le nombre de cercueils augmentait de manière inquiétante. Le Conseil Municipal,



soucieux d'éloigner les lieux de sépulture des zones habitées, avait démenagé à grands frais les tombes des marins français tombés pendant la guerre des Taiping vers ce qui allait devenir le cimetière de Passienjo (le parc Huai hai d'aujourd'hui).

Il désirait donc également déplacer celui des gens de Ningbo comme cela avait été négocié et réalisé quelques années auparavant

avec la guilde des commerçants du Fujian pour y construire l'Hôtel Municipal. D'autre part, le Conseil désirait compléter vers le sud le tracé des rues de Palikao et Saigon (Guanxi nan lu) et établir ainsi une liaison est-ouest avec la route menant vers la mission de Zi-Ka-Wei (Xu Jia Hui) et qui allait devenir la rue de Ningbo. La guilde de Ningbo, violemment opposée à ce projet, en avait appelé au

consul général Godeaux, le sachant bien plus enclin à pencher de leur côté.

S'en suivit une série d'échanges très violents avec Mr Voisin, le Président du Conseil Municipal qui ne désirait en rien changer son projet.

Les événements

Le 3 Mai 1874, à l'initiative de la guilde, un attroupeement menaçant de chinois se fait aux alentours de la pagode et se dirige vers la demeure de l'agent des voies, Mr Percebois. La foule moleste la famille Percebois et met le feu à son domicile. La famille s'échappe par miracle et d'autres étrangers de passage sont molestés.

Tout ce petit monde se retrouve à l'Hôtel Municipal en grand émoi.

Sous la pression des étrangers rassemblés, le consul décide d'envoyer une trentaine de marins de la Couleuvre et du Tigre, deux navires ancrés sur le Huangpu.

Menacés par la foule gesticulante, des coups de feu furent tirés sur la foule et six chinois furent tués.

Le consul, effrayé par l'ampleur que prenaient les événements, émit alors un décret annulant la décision du conseil et ce, sans l'en avertir.

En suivi un déchaînement d'opinions, en commençant par le conseil tout entier fort choqué de s'être fait imposé une décision contre sa volonté, et relayé par la presse, y compris le North China Daily News >>>



>>> et le Shanghai Evening courier, les deux journaux de la Concession Internationale, qui en profitèrent bien sûr pour fustiger au passage l'indépendance de la concession française.....

Il fut reproché au consul de ne pas défendre les intérêts de la communauté française et, en cédant à la pression de la foule, ouvrir la porte à d'autres revendications du même genre.

Les autorités de la ville chinoise poussèrent leur avantage en exigeant réparation pour les victimes, ce qui ralluma les feux de la colère.....Il fallut plus de 4 ans pour arriver à un compromis sur ces réparations. Une des conditions de ce compromis fut que le projet resta bloqué mais cependant l'engagement fut pris d'évacuer les cercueils dans les meilleurs délais.

En juillet 1898, la municipalité décida finalement de forcer la main aux gens de Ningbo et de procéder à la destruction définitive de leur cimetière. Le 16 juillet, une nouvelle révolte en suivi, le poste de police central fut attaqué, le consul fit donner la troupe et 7 chinois périrent cette fois-là.

Le consul utilisera alors cet incident pour négocier une extension de la concession en laissant la propriété du terrain à la guilde de Ningbo tout en assainissant les lieux.

Pendant ce temps-là, le ministre anglais Conger essayait de son côté de négocier une extension de la Concession Internationale avec les autorités de Pékin.

Il proposa à son collègue français de faire front commun, mais celui-ci refusa, s'appuyant sur les dispositions prises dès 1866 qui prévoyaient une claire séparation des deux concessions.

La France envoya un navire à Nankin pour impressionner le vice-roi et le pousser à négocier.

Les Anglais, furieux de ne pouvoir compter sur la collaboration des Français, envoyèrent à leur tour deux frégates afin de soutenir les autorités chinoises....

A Pékin, une cabale se monta entre Anglais, Américains et Allemands contre les Français, soutenus par les Russes. L'incident devenait diplomatique et les

Chinois se préparaient à tirer les marrons du feu.....

Mais les alliés se mirent finalement d'accord et joignirent leurs forces pour exiger une extension des deux concessions.

L'accord fut finalement signé à Pékin en Mai 1899 : la Concession Internationale s'agrandissait de 760 hectares et la française, de 68.....

Les leçons de l'affaire

L'importance de ces deux incidents réside surtout dans les faits suivants :

- ce fut un exemple criant de l'antagonisme existant entre le gouvernement français - représenté par son consul - et l'administration municipale - ce fut sans conteste une preuve que cette rivalité pouvait être exploitée de manière machiavélique par les autorités locales, jouant les victimes auprès d'un consul enclin à leur prêter une oreille favorable.

- ce fut aussi l'illustration de ce vieux proverbe qui dit «une mauvaise paix vaut toujours mieux qu'une bonne guerre». De plus, vis à vis de ses voisins de la Concession Internationale,

la France avait perdu une grande bataille: à l'avenir elle s'engageait à ne plus demander d'extensions exclusives.

Enfin, elle s'engageait à aligner le régime des futures extensions sur celui de celle-ci, à savoir que tout acte de propriété ne serait plus enregistré obligatoirement et exclusivement auprès du consul de France mais bien auprès des autorités consulaires desquelles relevaient les propriétaires.

Le consul Godeaux avait oublié la maxime de son illustre prédécesseur à Changhai:

« En Chine, il faut oser pour pouvoir ».



Charles Lagrange
Membre du Souvenir Français
Résident de Pékin

Les Chemins de fer de la France d'Outre-Mer – Frédéric Hulot

« Le Chemin de fer du Yunnan » (2)

Editions La Regordane – 1990

Dans le récit précédent, il est fait mention de la grandeur des difficultés rencontrées et vaincues pour construire la ligne. En dépit des pluies, des éboulements, des inondations, et des tremblements de terre, en dépit de mille difficultés et incidents qu'entraîne fatalement l'irruption soudaine d'un grand flot étranger, en dépit des troubles politiques de 1908 qui faillirent se traduire par un désastre, l'entreprise a progressé irrésistiblement.

L'établissement d'une plateforme pour le train solide et durable par l'exécution de tous les travaux nécessaires, est le principe absolu auquel la Compagnie et son Entrepreneur Général se sont rigoureusement conformés. Seules les considérations d'utilité et de solidité ont donc inspiré les projets. L'étude de la ligne, malgré toute sa précision a néanmoins présenté une part de grande incertitude et d'aléa, que seule l'expérience pouvait permettre de faire disparaître. Pour être précis et complet, il faut avoir recours aux chiffres qui réellement interpellent.

Afin d'évaluer par exemple le cubage de terrassements à effectuer, il s'agissait, en effet, d'apprécier alors l'inclinaison à donner aux talus des tranchées, pour les tenir en équilibre. L'expérience des premières tranchées exécutées, elle-même, ne pouvait pas servir pour les suivantes car les terrains changeaient de nature presque à chaque kilomètre.

Cette question de talus à adopter était cependant très grosse de conséquences Sa solution pesait d'un poids très lourd dans la balance du devis, car la ligne est, sur presque toute sa longueur, à flanc de montagne, sur des pentes très raides et



Chantier de la tranchée du Km 104.7

presque partout en tranchées. Ainsi s'il l'on considère un profil en tranchée à flanc de coteau, tels que « ABC » (fig 21), avec une pente « p » du terrain naturel et « t » du talus, la surface de ce profil est donnée par l'expression : $S = (a^2/2) \times (p/1 - tp)$. Sur un terrain incliné à 0.8, adoucir un talus de 0.55 à 1 : 1, c'est passer d'un cubage 1 à un cubage 3. Approximativement, 16 millions de mètres cubes de terrassements dont 4 millions en roche ont été enlevés. De plus c'est pendant les années 1905, et surtout 1906 que la plupart des tranchées ont été ouvertes, or, les talus dressés à 0.5 et à 0.6 subirent, sans aucune dégradation, sans aucun éboulement, les pluies des

étés 1905 et 1906.

Malheureusement, ces deux années se trouvaient être, et personne ne pouvait le soupçonner alors, des plus sèches.

C'est ce que démontra l'expérience de 1907 dont la saison pluvieuse, beaucoup plus intense, produisit, pendant le courant des mois de juillet à octobre, des éboulements considérables, établissant ainsi de façon péremptoire l'insuffisance des prévisions de 1906.

Le cubage des maçonneries prévues dût subir lui aussi, de ce fait, un accroissement dans des proportions très notables.

En un grand nombre de points, des murs de pied,

et des travaux de consolidation apparurent comme indispensables, ou encore nombre de tranchées ne furent consolidées que par la construction de galeries couvertes, au profil de tunnel, en maçonnerie hourdée.

Il a été construit sur la ligne du Yunnan 3.422 viaducs, ponts et aqueducs de toute espèce, pour l'écoulement des eaux et le franchissement des ravins importants. Cela représente 7.3 ouvrages, en moyenne, par kilomètre.

A cela, Il faut ajouter environ 300 têtes de tunnels, 3.000 murs de soutènement, et enfin de nombreuses descentes d'eau. On peut estimer à 7.000 le nombre total des projets dressés et exécutés.

C'est dans la vallée du Namti que l'on atteint les plus gros cubages kilométriques : 75.000 mètres cubes par kilomètre. C'est là que dominent les schistes instables et inconsistants et que les pentes montagneuses sont les plus raides. La longueur des 106.600 rails approvisionnés pour la construction de la ligne représente 507 km de voie. C'est la longueur nécessaire pour la pose de la voie courante. De plus, il a été approvisionné 34.650 traverses et

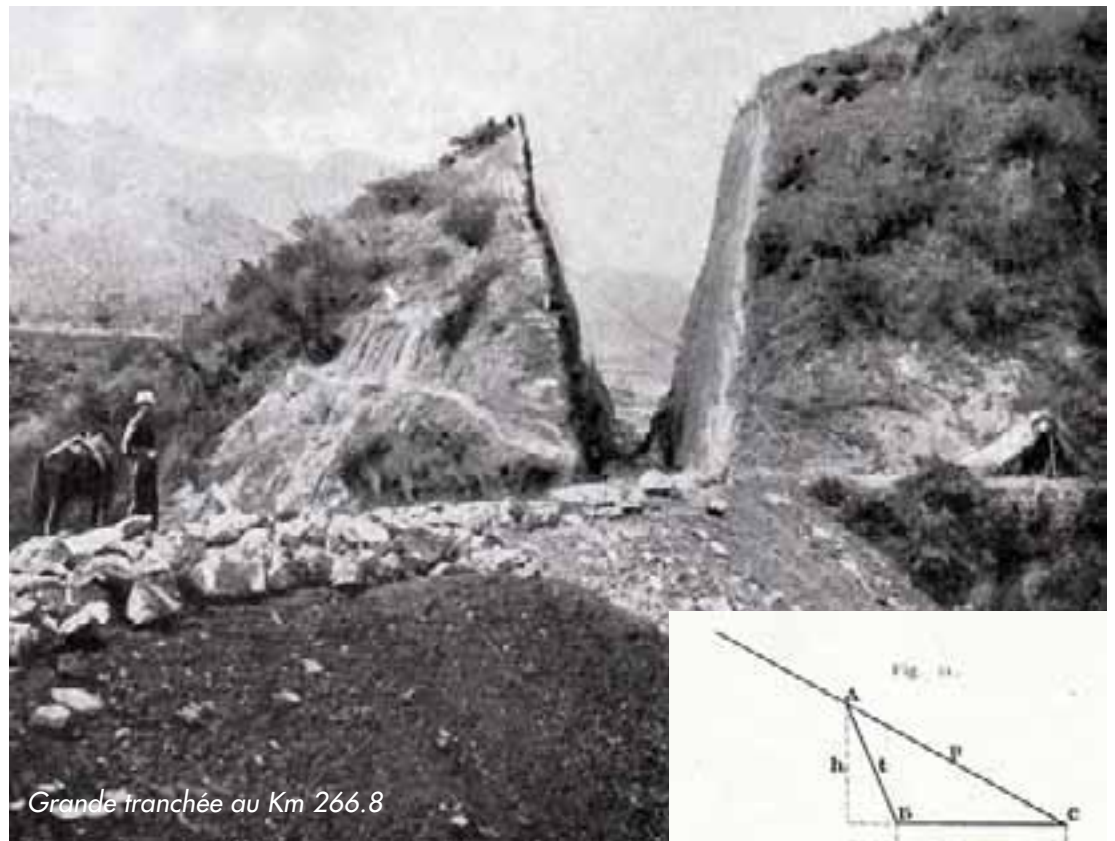
>>> 154 changements de voie. Le poids total du matériel de voie étant de 52.029 tonnes. Il a aussi été construit 34 haltes et stations de Ho-Kéou à Yunnanfou incluant des bâtiments à voyageurs, des halles à marchandises, des maisons d'ortoir pour les mécaniciens, des annexes, des logements et des lieux d'aisance.

En ce qui concerne le recrutement du personnel, la société a engagé 262 agents techniques, 133 administratifs et comptables, 534 agents auxiliaires, surveillants, profileurs, etc...en tout 929 cadres de maîtrise alors que le maximum du nombre d'agents occupés simultanément a été de 400 en 1906. Pour le personnel européen, l'attrance des chantiers du Yunnan était faible compte tenu des conditions de travail très difficiles.

Mais de toutes les difficultés rencontrées, si nombreuses, et si compliquées dont la solution dût être trouvée, celle du recrutement du personnel ouvrier (coolies asiatiques) fut la plus importante. Le gros du travail devait nécessairement être exécuté par la main d'œuvre asiatique trouvée sur place ou amenée de régions voisines.

Cette main d'œuvre n'avait aucune idée des opérations auxquelles elle allait collaborer, et il fallait dès lors l'encadrer solidement par des ouvriers de métier européens, appelés à servir d'instructeurs et de chefs de chantier.

C'est ainsi que la ligne du Yunnan finit par être pourvue de 1.000 à 1.200 chefs de chantier, pour la plupart italiens. Entre 1903 et 1910, la Société a recruté plus de 60.700 hommes pour garnir ses chantiers. Cette campagne purement économique a cependant coûté la vie à quatre-vingt



Grande tranchée au Km 266.8



Ligne en construction au Km 93.73

personnes du personnel dirigeant. Leurs coolies ont subi parallèlement une mortalité énorme. Bien près de 12.000 hommes ont jonché ce champ de bataille pacifique, et, sur ce nombre, le Namti à lui seul en compte environ 10.000.

La vie d'un chantier nécessite également d'importants

transports, mais dans un pays comme le Yunnan, cette question présente un intérêt capital. Il faut faire parvenir sur les chantiers non seulement le matériel mais aussi tout ce qui est nécessaire à la vie. Le plus important comme tonnage était le riz. La ration journalière d'un coolie est de

1.000 à 1.200 grammes, et comme les effectifs ont atteint jusqu'à 25.000 hommes, la consommation journalière était d'environ 30 tonnes, soit 900 tonnes par mois et 11.000 tonnes par an. Comme on ne disposait que de 7 mois pour ces transports, il s'agissait donc de transporter 1.500 tonnes par mois. Un cheval de bât portant 80 kg. au maximum, 875 chevaux devaient partir chaque jour du kilomètre 22 où se trouvait l'avancement de la pose en 1906.

Bien entendu au fur et à mesure de l'avancement du rail, l'effectif des chevaux diminuait, en même temps d'ailleurs, que l'effectif des ouvriers à nourrir, et à outiller. (A suivre) ■



Michel Nivelles

Membre du Souvenir Français
Résident de Shanghai

Les écrivains de l'Indochine

Louis-Charles Royer et les Amours Laotiennes

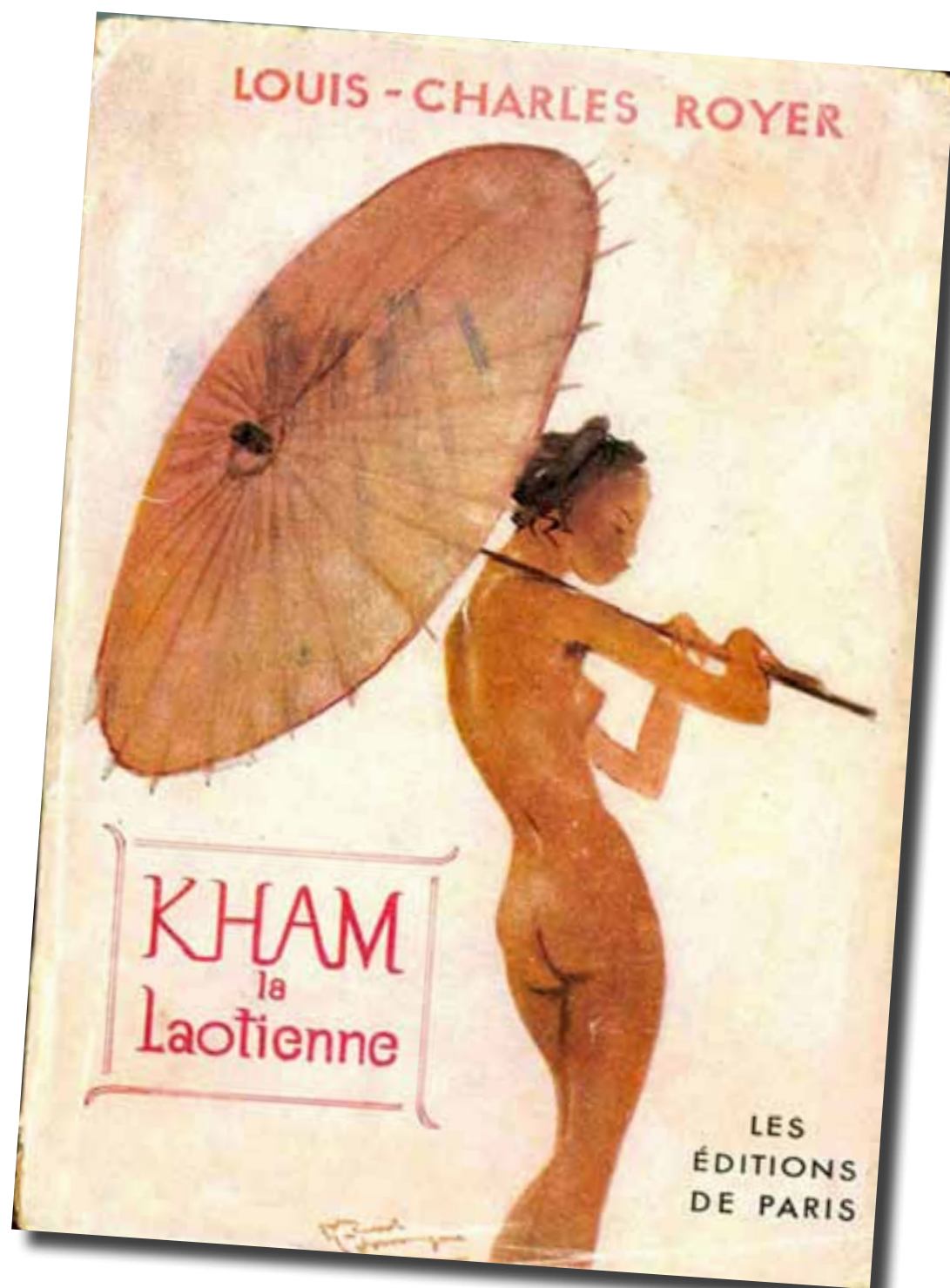
Né à Pont-de-Beauvoisin en Isère, Louis Royer était le fils légitime de Charles Royer et de la petite-fille du poète polonais Adam Mickiewicz. Journaliste au "Petit-Parisien", il suit en 1923 la 'Croisière Noire' à travers l'Afrique et en rapporte son premier roman, "La Maîtresse Noire" qui sera un fulgurant succès de librairie tiré à plus de 400.000 exemplaires. Excellent roman, il décrit la déchéance du jeune secrétaire du Gouverneur du Soudan, 'décivilisé' par sa passion pour les jeunes filles indigènes.

Sa "Croisière Jaune" sera plus personnelle. Au début des années trente, il va partir pour une Indochine qui était à l'époque, "calme, heureuse et Française".

Envoyé par "Paris-soir" pour un reportage, il va en revenir avec un roman, "**Kham la Laotienne**", sous-titré "**l'Or et les Filles du Laos**". Un alléchant programme! Le point de départ de ce passionnant roman est le crime crapuleux à Paris d'un chercheur d'or qui a emporté avec lui le secret d'une fortune. Ce secret, seule semble le connaître Kham la jolie danseuse laotienne du "**Tropical Concert**". La société de recherches minières qui avait été contactée par la victime avant son décès, envoie le jeune héros, Henri Morgat, enquêter sur l'assassinat. Il tombe bien-sûr immédiatement amoureux de la captivante danseuse et décide de la suivre jusqu'au Laos pour tenter d'y retrouver les mines d'or perdues.

Nos deux héros embarquent donc sur 'l'Aramis' à destination de Singapour, sans se rendre compte qu'ils sont suivis par un méchant personnage, qui veut lui aussi retrouver les mines d'or, le banquier Renucci Merveilleux

>>>



>>> voyage qui va amener nos héros en train vers le Siam. L'auteur, journaliste cette fois-ci, en retiendra sa rencontre avec les 'femmes hollandaises'. Dans chaque lit d'hôtel, on trouve un deuxième traversin que le voyageur peut insérer entre ses cuisses pour procurer un peu de fraîcheur aux membres moites. C'est cet accessoire qu'on appelle une 'femme hollandaise'.

La belle Kham et ses deux gallants, remonteront vers le Nord et les berges du Mékong, d'où ils embarqueront pour Louang Phrabang et leurs destinées.

Le roman, pour une fois, se terminera bien. Morgat "retrouvera chaque soir sur la natte laotienne la jeune fille aux seins dorés pour laquelle il aura tout quitté..."

Le séjour forcé du journaliste à Baan Houey Xay, au bord du Mékong, lui inspirera la superbe nouvelle 'Une bonne prise'.

Le douanier Boutenac qui monte la garde face au fougueux Mékong, ne sait pas que sa plus belle journée sera aussi la dernière. Tout paraît lui sourire: la belle Marguerite, jeune femme du sergent du poste, semble enfin

accepter de venir le retrouver pour la sieste. A l'heure du Pernod, voici qu'apparaît une pirogue qui descend le fleuve. A bord deux Chinois et la belle Kéo. Le douanier trouvera l'opium caché dans les flotteurs de la pirogue. Les Chinois partiront pour la prison; la belle Kéo, pour le lit du douanier. Mais la Laotienne se vengera et tout finira mal pour notre héros.



Après une descente périlleuse à travers les rapides, Royer arrivera à Louang Phrabang. Il sera émerveillé par le spectacle du bain des Laotiennes le soir sur les berges du fleuve.

Dans sa nouvelle "Le Bain des Nymphes" il décrira comment le respectable professeur de géologie M. Onglouz, succombera à la vue de la belle Thian. "Entrée dans l'eau, vêtue de son unique 'sin', au fur et à mesure qu'elle avançait dans l'eau, elle remontait petit à petit la bande d'étoffe qui l'habillait jusqu'à finalement l'enrouler autour de sa tête comme un turban'. Le géologue ne pourra résister aux charmes dorés de la belle Thian et contre l'avis de sa fille Claudie, il la ramènera avec lui à Saïgon.

Claudie supportera difficilement la présence de cette nouvelle 'belle-mère', mais quand la belle Laotienne s'intéressera de trop près à son benêt de fiancé, elle mettra fin à l'idylle en tirant à coups de fusil 'sur un vilain singe qui voulait s'introduire dans son foyer...' (sic) ■



François Doré
Librairie du Siam et
des Colonies - Bangkok
librairiedusiam@cgsiam.com

Demandez des maintenant votre carte de Membre du Souvenir Français de Chine!



Cotisation : 25 euros ou 230 RMB par an

Imprimez le bulletin d'adhésion ci dessous, complétez le ou joignez votre carte de visite et renvoyez le à l'adresse indiquée accompagné de votre règlement : 25 euros par chèque libellé au nom de Claude Jaeck, ou 230 RMB en espèce .

DELEGATION GENERALE DE CHINE DU SOUVENIR FRANCAIS

*Le Souvenir Français est une Association Nationale Couronnée
par l'Académie Française et l'Académie des Sciences Morales et Politiques*

SOUS LE HAUT PATRONAGE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Comité D'honneur :

<i>MM : le Premier Ministre le Président du Senat le Président de l'Assemblée Nationale le Ministre des Affaires Etrangères le Ministre de l'Intérieur</i>	<i>MM : le Ministre de la Défense le Ministre de l'Education Nationale le Président du Conseil Economique et Social le Grand Chancelier de la Légion d'Honneur le Chancelier de l'Ordre de la Libération</i>
--	--

BULLETIN D'ADHESION

Nom : _____
Prénom : _____
Adresse : _____

Téléphone : _____
Portable : _____
Courriel : _____

à envoyer à : Mr. Claude R. Jaeck, Délégué Général
Xijiao Baocheng Garden 26/1102 - 100, jin bang road - SHANGHAI 200335 (Chine)
courriel : claud.jaek@gmail.com - tel. + 86 -138 165 067 25

www.souvenir-francais.com