



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

# QUI QUAERIT, INVENIT ! \*

\* « Qui cherche, trouve ! »

**Fidèle à notre ambition de dresser un inventaire des lieux de mémoire, de tout ce qui reste encore, de tout ce qui a existé, pierre ou document, afin de sauver de l'oubli ces hommes et ces femmes de France morts loin de leur terre natale en Chine, c'est avec grand plaisir que le Souvenir Français de Chine accueille ce mois-ci une contribution inédite.**

## SOMMAIRE:

- **Le mausolée des soldats français morts pour la libération de Shanghai**
- **Le capitaine de Contenson**
- **Jacques Guillermaz, militaire, diplomate et sinologue**
- **Les photos de naissance du Longhai**
- **Chronique historique de la présence française en Chine: Le Corps expéditionnaire de Chine - le conflit**
- **Mémoire de Lecture: Les Chemins de fer de la France d'Outre-Mer**
- **Les écrivains de l'Indochine: Henry DAGUERCHES**

Membre du Souvenir Français de Shanghai. Mr. Robin Saby nous retrace ces événements oubliés qui ont menés au fait d'arme décisif du 6 janvier 1855 à Shanghai. Cette initiative armée de la Marine Française aura influencé de manière déterminante l'assaut final des Impériaux pour libérer Shanghai des mains d'un mouvement insurrectionnel qui aura duré 18 mois. Pour honorer la mémoire des officiers et marins tombés pour la libération de la ville le 6 janvier 1855, il fut décidé de construire un mausolée à proximité du Consulat de France. C'est l'histoire de ces événements et de ce monument, aujourd'hui disparu, que vous trouverez dans ce numéro de notre Lettre. Nous tenons également à remercier Mr. Jean Skarbek de Paris pour son article, richement illustré de photographies historiques prise par son père Joseph Skarbek (1879-1961). Ingénieur de la Compagnie Impériale des Chemins de fer en Chine de 1906

à 1909, ce jeune esprit curieux, ouvert et aventureux, a participé aux travaux qui établissent, la liaison ferroviaire entre Zhengzhou et Luoyang vers l'ouest d'une part, et entre Zhengzhou et Kaifeng vers l'est de l'autre. Cette ligne transversale constituera le premier tronçon du futur chemin de fer de Longhai. Passionné de photographie, la collection de clichés, qu'il rapportera de son séjour, prend sur le vif, fige et conserve les dernières heures de l'Empire Chinois tel qu'entrevu par un jeune français transplanté au bout du monde. Légué à la photothèque de l'Ecole Française d'Extrême Orient, le Fond Skarbek riche de 500 photographies constitue certainement un des premiers témoignages modernes sur cette région alors visitée que par de rares expéditions archéologiques. Retrouvez une sélection de 80 photographies prise par le père de notre auteur, sous l'angle à la fois de l'ingénieur, l'artiste et l'anthropologue amateur

sur le site EFEO.



( www.efeo.fr ). Nous poursuivrons notre voyage dans le temps pour accompagner le General Jacques Guillermarz (1911-1998) et le Capitaine Baron de Contenson (1871-1874), au travers du récit de leurs vies qui nous sont conte par nos fideles plumes hongkongaises, MM. Ramage et Drémeaux. Et puis les rubriques toujours aussi passionnantes des 'Mémoire de Lecture', 'les Ecrivains d'Indochine' et la 'Chronique de la présence des Français en Chine' compléteront ce numéro. Bonne lecture !

**Claude R. Jaeck**

# LE MAUSOLEE DES SOLDATS FRANÇAIS MORTS POUR LA LIBÉRATION DE SHANGHAI

## LORS DU SIEGE DES TROUPES IMPERIALES CHINOISES EN 1853-55

Au nord de la muraille chinoise, la petite concession française, 66 hectares à l'époque, se trouvait au contact direct des événements, prise entre la ville chinoise et la concession internationale. La neutralité de principe des présences étrangères fut sans cesse mise à l'épreuve et aboutira finalement à l'implication déterminante de la marine française.

Le 14 décembre 1854, l'amiral Laguerre déclarait officiellement l'état de guerre aux insurgés.

Alliées de la France en Crimée, où elles se battaient côte à côte au même moment, les troupes anglaises, présentes dans la Concession Internationale, ne participèrent pas à ces combats.

Les forces impériales arrivées en renfort fin septembre 1853, et assiégeant la ville depuis 18 mois, purent enfin rétablir l'autorité de l'empereur sur Shanghai. En juin 1853, M. Edan succédait à M. de Montigny au Consulat de France, que celui-ci avait créé à la demande de M. Remi, commerçant français.

La maison et les magasins de ce dernier étaient pratiquement les seuls bâtiments importants de la concession à ce moment-là.

Le Consulat occupait la propriété de Mgr. Maresca, évêque du Kiang-nan, à proximité de la cathédrale Tong-ka-dou des missions catholiques déjà présentes. L'insurrection des triades éclata dans la nuit du 7 au 8 septembre 1853. La ville chinoise fut

**L**a concession française (1849 - 1946) de Shanghai était encore bien jeune quand la révolte des Taiping (1851 - 1864) explosa au sud de Chine. Profitant du désordre, une coalition de sociétés secrètes, triades et autres pirates se revendiquant abusivement des Taiping s'empara de la vieille ville chinoise de « Changhai ».

envahie et passa sous le contrôle de deux chefs de 'la société secrète du poignard', Leou Li-Tchoun pour les cantonnais et Tsen A-Lin pour les fokienois.

Ceux-ci s'engagèrent, du moins au début, à ne pas laisser leurs troupes déborder sur les concessions occidentales. Très vite la défense de la concession française, la plus exposée aux murailles de la ville chinoise, du s'organiser pour retenir les velléités d'incursion des insurgés.

Les richesses des concessions étrangères commençaient à exercer une très forte attraction sur les rebelles, dont l'appétit de rapine n'avait pu se rassasier de la mise à sac de la ville chinoise.

Pour la protection de la concession, M. Edan fit appel à MM. Alcock et Cunningham, Consuls d'Angleterre et des Etats-Unis, le temps que deux navires militaires français puissent rester en permanence au mouillage. C'était un principe de réciprocité naturel à l'époque entre les représentants des pays occidentaux. Lorsqu'il était là, le 'Cassini' du commandant de Plas, fournissait

aussi, si nécessaire, des troupes à M. Alcock.

En son absence, M. Edan recevait donc l'aide de soldats anglais pour patrouiller et garder la concession française. Parmi les différents bâtiments qui offrirent leur protection, le navire américain 'Hermès' du capitaine Fishborne fut aussi amarré à proximité, installant deux canons sur le pont du Yang King-pang, qui séparait les concessions. Le 'Saratoga', corvette américaine, convoyant le ministre M. Marshall, fut aussi utilisé comme dissuasion. Plus tard, en l'absence du 'Cassini', le 'Colbert' restant seul, le commandant du 'Spartax', Sir William Hoste, envoya aussi des troupes à la maison de M. Remi.

Le 17 avril 1853 le 'Colbert' du commandant de Baudéan revint de Macao. Mais ce n'est qu'à partir du 21 août 1854, avec l'arrivée de la frégate 'Jeanne d'Arc' transportant l'amiral Laguerre, commandant en chef de la division navale de la Réunion et de l'Indochine, (devenu la DNEO) que les choses commencèrent à évoluer.

Les troupes impériales placées

sous l'autorité du général Ki-eul-hang faisaient déjà un long siège de la ville chinoise. Affamés les assiégés multipliait tentatives d'incursions dans la partie française.

Face aux réponses de tirs français, ils commencèrent la construction d'un retranchement et d'une batterie. L'amiral Laguerre fit attaquer la fortification inachevée le 9 décembre 1854.

Un premier soldat français, matelot sur le 'Colbert', succomba à ses blessures. A partir de ce moment la pression des troupes françaises alla en s'accroissant contre les agressions des insurgés.

Le 6 janvier 1855, l'amiral Laguerre lança une grande attaque sur la ville chinoise après avoir fait une brèche au canon dans la muraille. A cinq heures et demie du matin, deux cent cinquante marins débarquèrent de la 'Jeanne d'Arc' et du 'Colbert'.

La première colonne était conduite par MM. Guys, Massot, Petit et Forestier, la seconde par MM. Broustin, Gambard, Pausnier et Macaire. Le lieutenant Duran, à la tête d'une compagnie de travailleurs, fut tué au franchissement du fossé-canal.

Le lieutenant Massot conduisit les marins à l'assaut au-delà du fossé.

Un canon chargé à la mitraille avait été placé par les insurgés en vis à vis de la trouée. C'est là que périrent

>>> le lieutenant Petit et trois de ses hommes.

Bravant le danger, M. Alcock fut aperçu au milieu des marins français sur la brèche, manifestant ainsi sa solidarité mais aussi en protestation contre l'inaction des troupes anglaises.

La seconde colonne du lieutenant Macaire repoussant les insurgés à la baïonnette pris la porte nord et retourna les canons ennemis contre eux, ouvrant le passage aux impériaux qui purent ainsi entrer dans la ville. Hélas, la maîtrise du terrain de la seconde colonne ne pu être constatée par la première.

En effet les trop nombreuses bannières portées à bout de bras par les troupes impériales empêchèrent de voir les drapeaux tricolores de la seconde colonne victorieuse.

Et au regard des pertes déjà lourdes en hommes, l'amiral Laguerre fit sonner la retraite à onze heures et demie. La marine française y perdit le lieutenant Durun, l'enseigne Discry de la 'Jeanne d'Arc', l'enseigne Petit du 'Colbert' ainsi que sept soldats de la marine.

Trente quatre autres hommes d'équipages furent aussi grièvement blessés. L'action fut saluée immédiatement par les autorités locales, le général Ki et le nouveau Dao Tai de la ville du nom de Lan. Son prédécesseur, Vou-Samqua ayant été limogé avant l'issue du siège.

La suite va se précipiter. Le 17 février les troupes impériales lancent une attaque massive qui mettra, dès le lendemain, fin au siège de la ville chinoise. Le général Ki, tout à sa propagande, minimisa l'initiative déterminante des français et s'attribua auprès de Pékin tout le mérite de la libération de la ville. Néanmoins,

Pékin tout le mérite de la libération de la ville. Néanmoins, l'empereur Hien-Foung, apparemment bien informé, tint à saluer le rôle des troupes françaises et voulu les récompenser. De son côté, M. Edan organisa une souscription pour bâtir un monument au souvenir des soldats français tombés pour libérer Shanghai.



Le jeudi 15 mars 1855, les corps des soldats morts durant l'attaque du 6 janvier furent transférés de la cathédrale Tong-ka-dou au mausolée construit près du Consulat de France pour que les honneurs leurs soient rendus. Les hauts dignitaires chinois assistèrent à la messe en la présence du Consul de France, de l'amiral, de tous les officiers de la marine française, des résidents français et de quelques étrangers qui tenaient aussi à être présents. Le cortège qui amenait les cercueils traversa lentement la foule très large et silencieuse des habitants chinois recueillie dans le respect de ces étrangers qui avaient donné leurs vies pour leur délivrance. Après l'office aux morts, la 'Jeanne d'Arc' et le 'Colbert' saluèrent par un tir de canon. L'aumônier de la frégate fit un éloge à la vaillance des soldats face à un ennemi très supérieur

en nombre. Les paroles du Consul et de l'amiral s'ajoutèrent à la forte émotion de la cérémonie. La salve de leurs camarades salua pour la dernière fois les marins français morts à Shanghai. Le 19 mars les autorités chinoises organisèrent aussi une manifestation officielle en témoignage de leur gratitude.

Cela peut se traduire de la façon suivante :

**« Leurs compagnons d'armes, concitoyens et amis ont érigé ce monument à la mémoire des Français, qui en revendiquant les droits de la justice et de l'humanité, à la demande de la ville de Shanghai contre les pirates, sont tombés pour leur devoir envers la Patrie, le 6ème jour de janvier 1855 ».**

Ce mausolée ne fut pas le seul à rappeler les souvenirs des exploits de nos marins sur les murs de Shanghai ; on a aussi donné les noms de l'Amiral et des officiers qui périrent aux principales rues de la concession de l'époque. Située non loin du Consulat à proximité du fleuve il y avait les rues Laguerre (Yong An Lu), Petit (Jiangxi Nan Lu), Durun et Discry. ■



**Robin Saby**

Membre du Souvenir Français  
Résident de Shanghai

**AD MEMORIAM  
GALLORUM QUI  
VINDICANDO JUSTITIAE  
ET HUMANITATIS JURA  
CONTRA PIRATAS  
CIVITATE CHANGHAI  
PETITOS PRO PATRIAE  
DECORE VIA DIE  
JANUARI MDCCCLV  
CEDIDERE HOC  
MONUMENTUM  
COMMILITONES  
CONCIVES ET AMICI  
EREXERUNT.**

**COLBERT 1855  
JEANNE D'ARC 1855**

Source : « Les Français à Changhai en 1853 – 1855 », Episodes du siège de Changhai par les Impériaux par Arthur MILLAC, Editeur Ernest Leroux, Paris, Librairie de l'Ecole du Louvre, 1884. Traduction latine par Mme Marie-José Louis, professeur de latin au Lycée Français de Shanghai.

# Le capitaine de Contenson, de passage à Hong Kong

**A**ttaché militaire à Pékin de 1871 à 1874, le capitaine Guy de Contenson a longuement arpenté l'Asie, de la Chine au Japon, de la Malaisie à l'Indonésie. Hong Kong est une étape obligatoire de ces voyages ; dans l'un de ses récits, il s'attarde sur la colonie britannique.

Le baron Guy de Contenson a 27 ans lorsqu'il accepte le poste d'attaché militaire à Pékin. C'est un jeune capitaine ambitieux et curieux qui profite de son affectation pour découvrir l'Asie. En voyageur infatigable, il n'hésite jamais à donner des conseils aux personnes qui pourraient le suivre : hôtels, moyens de transport, bonnes tables et objets de curiosités... certaines pages n'ont rien à envier aux guides de voyage modernes.

Au cours de ses pérégrinations, il doit évidemment passer à Hong Kong, porte vers la Chine et incontournable arrêt des navires. Le jeune capitaine arrive de Saïgon à bord du «Mei-Kong», précisément le jour de l'anniversaire de la reine Victoria (un 24 mai donc), dignement fêté dans la colonie. Le bateau «fut reçu par le sabbat de la musique anglaise, au milieu des drapeaux flottants.»

Comme tous les voyageurs de son temps, il s'extasie sur la ville créée «sur un rocher absolument nu, mais le long d'une excellente rade».

Guy de Contenson, dont le récit très pratique et épuré est avare de descriptions, remarque le «très bel aspect [de la ville] avec ses villas suspendues aux flancs de la montagne.

Ces habitations peuvent rivaliser avec celles de Frascati ou d'Albano, en laissant de côté, bien entendu, les œuvres d'art, quoiqu'elles renferment de ravissantes

«chinoïseries».

Et de s'attarder plus longuement sur la «villa Jardyne, à deux kilomètres de la ville». Le voyageur rappelle que son propriétaire a fait fortune grâce à sa flotte de «rapides steamers» qui devançaient la malle anglaise pour apporter les nouveautés d'Europe.

«Quant aux Français, ils font peu d'affaires sur la place de Hong Kong : nous n'y sommes guère représentés que d'une manière officielle par nos consuls, nos navires de guerre, etc.» Le nombre de Français est en effet négligeable à cette époque et «à l'exception de l'agence des messageries maritimes, il n'y a pas d'établissements français». Le militaire vaincu de la récente guerre franco-prussienne ne manque pas de montrer du doigt, en comparaison, la présence allemande. «Les Allemands [...] sont les maîtres. Leur prospérité se révèle à la richesse des édifices publics et privés qui leur appartiennent, et, entre autres, du club qu'ils ont fait construire : aussi beau à l'extérieur que le club anglais, il est mieux aménagé à l'intérieur.» Est-ce certain ?

Les informations de Guy de Contenson reposent parfois sur les rumeurs et quelques exagérations de ses compatriotes. Ainsi affirme-t-il que la température peut descendre

«en hiver jusqu'à douze degrés au-dessous de zéro». L'observatoire anglais n'étant pas encore créé à cette époque, il est difficile de vérifier, mais aucun récit n'a jamais noté de telles températures. Dans un autre registre, à peine est-il débarqué qu'il cancanne sur la fille du gouverneur Kennedy. «Cette jeune miss dirige tout ce que la constitution des colonies anglaises laisse d'autorité à son papa.» Racontars qui circulent, à n'en pas douter, et que Guy de Contenson relaie.

Il est difficile de dire en quelle année précisément il est passé par la colonie britannique.

Son récit «Chine et Extrême-Orient» laisse penser qu'il s'agit d'un seul et même voyage alors qu'il n'en est rien. De 1871 à 1874, Guy de Contenson est basé à Pékin et profite de la moindre occasion pour musarder en Extrême-Orient.

On peut supposer que son passage hongkongais date du printemps 1873 ou 1874 car le gouverneur Kennedy, auquel il fait allusion, n'arrive qu'au cours de l'année 1872. Mais de Contenson, lui-même, ne doit plus être très sûr de la chronologie puisque la première édition de son ouvrage date de 1884, soit dix ans après son retour. Entre temps, il a quitté l'armée pour devenir propriétaire

terrien en Espagne... Le démon du voyage reprend le baron en 1897, lorsqu'il monte une expédition archéologique dans le Taurus. En 1915 il a 71 ans, et on le retrouve reprenant du service dans l'armée, en Russie aux côtés du général Pau. ■



Guy de Contenson (Photo de gauche)



**François Drêmeaux**  
Professeur d'histoire  
Lycée Français Hong Kong  
Membre du Souvenir Français

Sources : Guy de Contenson, *Chine et Extrême-Orient*, Paris, 1884 ; Numa Broc, *Dictionnaire illustré des explorateurs français du XIXe siècle*, Paris, 1992.

Remerciements à M. Yves Azémar et son inépuisable librairie d'ouvrages anciens sur l'Asie.

# Jacques Guillermaz, militaire, diplomate et sinologue

**L**e général Jacques Guillermaz a consacré sa vie à la Chine, comme militaire, puis diplomate, attaché militaire auprès des représentations françaises, dont celle de Hong Kong, et enfin comme universitaire. Il fut un des meilleurs sinologues français du XX<sup>ème</sup> siècle, spécialiste de la Chine contemporaine, et ses ouvrages ont abreuvé des milliers d'étudiants et de lecteurs intéressés ou passionnés par la Chine.



Fils d'officier, né en 1911, Jacques Guillermaz décide de se consacrer aux métiers des armes et intègre l'Ecole Spéciale Militaire de Saint-Cyr en 1930, après avoir préparé le concours au Prytanée militaire de La Flèche. Diplômé en 1932, le lieutenant Guillermaz est nommé en mai 1937 attaché militaire adjoint à Pékin, à la veille de l'invasion japonaise.

Ce hasard des affectations a une influence déterminante sur le reste de sa carrière. En effet, alors que rien ne le prédestinait à un séjour en Extrême-Orient, cette mutation à Pékin sera la première d'une longue liste d'affectations en Chine mais aussi en Asie.

Le jeune lieutenant embarque en février 1937 sur le paquebot «Aramis» des Messageries Maritimes et, après des escales à Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Singapour et Saïgon, Jacques Guillermaz découvre la Chine à Hong Kong. Son émerveillement ne se tarira jamais : « Au-dessus

de son incomparable rade, cette dernière ville, qui m'apparut surtout comme un morceau de l'Empire britannique, étageait ses quartiers d'affaires, ses faubourgs populeux, ses villas coloniales. ».

Hong Kong est en effet la première étape d'une vie consacrée à la Chine. Jacques Guillermaz apprend la langue des Chinois, essaie d'en découvrir les coutumes et la culture et tente d'en comprendre la mentalité et les mœurs politiques.

Sa maîtrise du chinois lui permet, au cours de sa carrière, de lier des relations avec des politiciens, des militaires, des seigneurs de la guerre et des personnages parfois troubles mais aussi avec l'homme de la rue, le marchand, le coiffeur, le tenancier d'échoppe.

De 1937 à 1943, le lieutenant puis capitaine Guillermaz voyage en Chine, dans des conditions souvent précaires, voire dangereuses. Il suit le gouvernement du Guomindang de Tchiang-Kai-chek (JiangJieshi) de Nankin à Chongqing. Il rejoint ensuite la France libre à Alger, participe aux combats de la Libération et débarque sur les plages de Provence.

Le commandant Guillermaz reprend ensuite en 1946 son poste d'attaché militaire à Nankin, où s'est réinstallé le gouvernement nationaliste.

Il y demeure jusqu'en 1951 et assiste à la victoire communiste

de 1949. Parmi les derniers Occidentaux à quitter la Chine communiste, Jacques Guillermaz observe attentivement pendant plus d'un an la transition du pouvoir et les changements imposés à la société, tels que le contrôle sur la population, la réforme agraire ou la loi sur le divorce. Le 22 janvier 1951, le lieutenant-colonel Guillermaz quitte la Chine Populaire et franchit la frontière avec Hong Kong au pont de Lowu.

Mais, pendant les six mois qui suivent, Jacques Guillermaz continue à Hong Kong sa mission d'observation de la Chine et des profondes mutations engagées par le nouveau régime.

Il devient ainsi un de ces premiers et fameux « China watchers » qui, pendant des décennies, utilisèrent Hong Kong comme poste d'observation avancé de la « Chine rouge ».

Du fait du statut du territoire, colonie britannique relevant directement de la couronne, le lieutenant-colonel Guillermaz est nommé « attaché militaire adjoint à Londres, détaché à Hong Kong ». Sur fond de guerre froide, en période de guerre de Corée et de guerre d'Indochine, il étudie attentivement à partir de Hong Kong les événements politiques qui déchirent la Chine et l'Asie.

« Par son caractère international, sa situation au flanc de la Chine continentale, ses réfugiés, Hong Kong était

naturellement un formidable nœud d'informations politiques et économiques ».

Les guerres qui sévissent en Asie se répercutent bien sûr à Hong Kong : « A l'époque, la population de Hong Kong ne dépassait guère cinq cent mille personnes. Les industriels chinois repliés de Shanghai, aidés par les capitaux des Chinois d'outre-mer, n'avaient guère lancé que quelques entreprises.

Cependant la guerre de Corée gonflait le trafic du port, les bâtiments américains y relâchaient souvent, provoquant un certain « boom » des affaires dans les boutiques et les bars des quais et démontrant, une fois de plus, les surprenantes qualités commerciales des Chinois. ».

Jacques Guillermaz, dans sa description du Hong Kong de 1951, garde aussi cet émerveillement dont il témoignait déjà en 1937 : « Vu du pic ou des villas de Peak Road, le panorama de Hong Kong coupait le souffle. Ni le site prodigieux de Chungking, ni la rade de Toulon, ni la baie de Diégo-Suarez que je connaissais déjà, ni la baie d'Along, ni les lacs et les archipels finlandais de Kuopio que je devais connaître plus tard n'égalent la grandeur sereine de ses îles, de ses rocs, de ses promontoires aigus et fauves surgis d'une mer azurée ou céruléenne. Le glissement d'un croiseur gris-bleu rentrant >>>

>>> au port au milieu de jonques trapues, aux voiles carrées traversées de nervures, le mouvement des cargos venus de partout, les allées et venues des ferries de la Star Line, abeilles bourdonnantes, les rumeurs montant sans cesse des rues fébriles, tout se fondait dans un seul cadre immense et superbe, mêlant l'immobilité éternelle du décor et le bouillonnement éphémère des hommes ». Pour cet amoureux de l'Histoire, « les grands emporiums de l'Antiquité devaient offrir un spectacle analogue et de pareilles émotions ».

A Hong Kong, l'attaché militaire, familier de la Chine, côtoie tous ceux qui, par leurs fonctions ou leur expérience, représentent des sources précieuses :

« des Chinois, citoyens britanniques et anoblis par la Reine (portant) fièrement leur titre de « sir », « gentlemen chinois », policiers, militaires « de la garnison anglaise, qui se comportait comme en Angleterre », banquiers « avec la même gravité que les Anglais de la City », « agents de compagnies de navigation, hommes d'affaires qui, par toutes sortes de voies obscures, étaient souvent avertis avant tout le monde d'événements survenus ou à venir », [...], « quelques bons journalistes, surtout américains anciens de Chine, qui se retrouvaient au Press Club de Canal Road, (et) se montraient intéressants et actifs ».

Il travaille aussi très étroitement avec son proche ami André Travert, « Secrétaire d'Extrême-Orient archiviste », personnage hors du commun, passionné de théâtre chinois et de courses hippiques, futur consul général de France à Hong Kong, 30 ans plus tard, et sur lequel nous reviendrons.

En juin 1951, le lieutenant-colonel Guillermaz quitte Hong Kong en même temps que le consul de France Robert Jobez, à bord du paquebot « Félix Roussel ». Il est remplacé par le capitaine Galula, que nous retrouverons également dans notre saga des Français de Hong Kong.

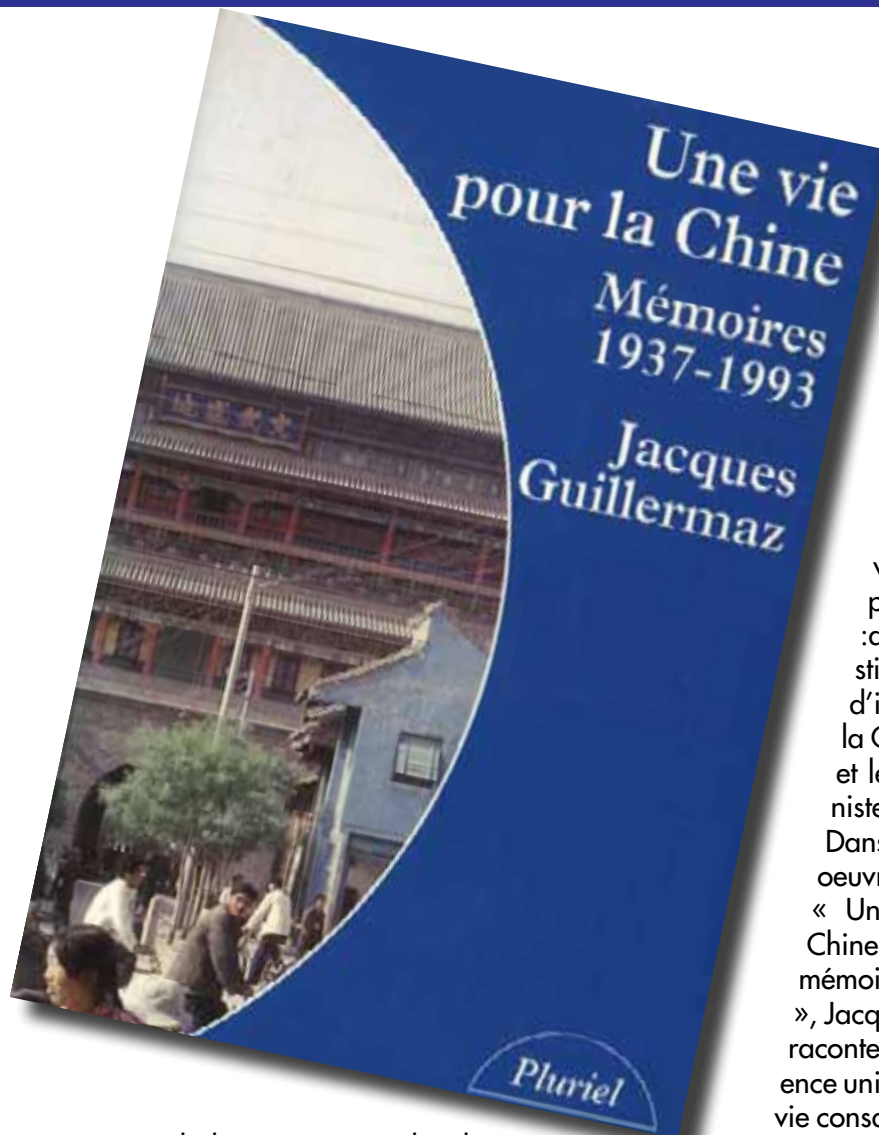
Puis le colonel Guillermaz est nommé attaché militaire à Bangkok, de 1952 à 1956. Il commande ensuite un régiment pendant la guerre d'Algérie, de 1956 à 1958. A l'issue de ce temps de commandement, Jacques Guillermaz quitte le service actif et entame une troisième carrière, après celles de militaire et de diplomate.

Il devient en effet universitaire et se consacre à l'histoire contemporaine de cette Chine où il a passé de longues années.

Il fonde le « Centre de recherches et de documentation

sur la Chine contemporaine », connu des étudiants sous le nom de « Centre Chine ». Jacques Guillermaz en est le directeur de 1958 à 1976, en même temps que directeur de recherche à l'Ecole Pratique des Hautes Etudes et à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales. Mais le général Guillermaz est aussi rappelé au service actif pour devenir en 1964 le premier attaché militaire près l'ambassade de France à Pékin, qui ouvre cette année-là après l'établissement des relations diplomatiques entre la France et la Chine Populaire.

La « Chine Populaire » justement, c'est le titre d'un « Que Sais-je ? » que Jacques Guillermaz consacre en 1959 à la nouvelle Chine, premier ouvrage d'une série de livres qui constituent une mine d'informations sur la Chine Populaire et le Parti communiste chinois.



Dans sa dernière oeuvre, « Une vie pour la Chine : de livres qui constituent une mine d'informations sur la Chine Populaire et le Parti communiste chinois.

Dans sa dernière oeuvre, « Une vie pour la Chine : mémoires 1937-1989 », Jacques Guillermaz raconte son expérience unique, cette triple vie consacrée à un pays qu'il a aimé et dont il a essayé de transmettre les clés pour le comprendre. Le général Jacques Guillermaz est décédé en 1998. ■



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

Sources :  
- Archives du ministère des Affaires étrangères, Paris.  
- Jacques Guillermaz, « Une vie pour la Chine, mémoires 1937-1989 », deuxième édition, 1993. Pluriel, Robert Laffont.  
Crédit photo : EHESS

# Les photos de naissance du Longhai (陇海铁路) et leur auteur Joseph Skarbek (1879-1961)

**L**e souvenir est aussi bien la mémoire des hommes disparus que celle de leurs œuvres. Sous ce dernier point de vue la Chine compte beaucoup de bénéfiques réalisations fondamentales initiées par des Occidentaux à la triste époque du break up of China, mais qui furent à l'origine de sa modernisation à la fin du XIX<sup>me</sup> siècle et dans les premières décades du XX<sup>me</sup>. L'épopée de la construction des chemins de fer chinois y tient une part importante.

Les techniciens français et belges avec leurs industries y participèrent largement. Ce fut en particulier le cas d'une voie ferrée est-ouest installée de 1904 à 1909 dans la province du Henan, sensiblement le long du Fleuve jaune (Huang he) et de son affluent le Luo he. Elle fut, par ses prolongations successives, le premier tronçon de l'immense ligne qui mène aujourd'hui de la Mer jaune aux confins du Kazakhstan, sur plusieurs milliers de kilomètres, sous le nom de chemin de fer Longhai 陇海铁路.

Joseph Skarbek, l'un des ingénieurs qui prit part à cette mission de 1906 à 1909, en laissa, outre son travail professionnel, un témoignage photographique aujourd'hui très apprécié, d'abord par les Chinois, car ce sont les premiers clichés de la vie locale de cette région centrale peu pénétrée<sup>1</sup>. Déjà spécialiste de la construction des voies ferrées, Joseph Skarbek, français d'origine polonaise<sup>2</sup>, âgé de 26 ans, embarqua à Marseille le 28 octobre 1906 à bord du Polynésien, paquebot de 6.300 tonneaux et 7.200 CV de la Compagnie des Messageries Maritimes, à destination de Shanghai. La navigation durait alors trente-trois jours via le canal de Suez.



À Shanghai, déjà surnommée la perle de l'Extrême-Orient, il transborda sur un navire fluvial allemand, la Mei-Dah, pour remonter le Fleuve Bleu (Yanhsi) pendant huit jours jusqu'à Hankou, ville importante du centre de la Chine du sud

englobée aujourd'hui dans la mégapole de Wuhan. Abandonnant alors la navigation fluviale, il emprunta en direction du nord vers Pékin, la nouvelle voie ferrée dite Kinhan ouverte à l'exploitation l'année précédente, jusqu'à Zhengzhou

sur le Fleuve Jaune, où il se arriva vers le 12 décembre 1906, par un climat hivernal déjà rigoureux. Au terme d'un voyage d'un mois et demi, il se trouvait à pied d'œuvre sur le chantier de chemin de fer auquel il devra consacrer trois années ininterrompues, au centre de la Chine historique, en plein pays Han encore peu visité par les Européens.

Cette situation était le résultat d'un choix. Parmi d'autres propositions, il avait en effet opté pour celle de la Compagnie de tramways et chemins de fer en Chine, à capitaux franco-belges (Groupe Empain), qui recrutait des ingénieurs et conducteurs de travaux pour la Compagnie impériale des chemins de fer en Chine afin de construire une voie ferrée de Kaifeng à Luoyang (Henan) le long du Fleuve Jaune. >>>

<sup>1</sup> Ce fonds d'environ cinq cents photos de Joseph Skarbek, avec les archives, a été légué par son fils à l'École française d'Extrême-orient à Paris qui en a effectué la numérisation et en détiennent les droits.

<sup>2</sup> Son grand-père, Józef, jeune officier polonais, se réfugia en France en 1832 à la suite de la chute de l'insurrection polonaise de 1830-31 contre la domination russe. Famille de vieille souche polonaise : les Skarbek z Góry (de Góra), blason Abdank.

>>> Ce choix était avant tout celui d'un jeune esprit curieux, ouvert, aventureux, qui avait dévoré les romans de Pierre Loti et de Jules Verne et fut touché par le japonisme.

D'autre part, son père et ses oncles étaient déjà ingénieurs et techniciens des chemins de fer. En outre et surtout l'un de ses oncles, Henri, lui avait aussi transmis sa passion de la photographie.

C'est donc armé d'un bagage surtout acquis dans les bureaux d'études et complétés par les cours de la Société de Topographie que Joseph arrive au centre de la Chine en décembre 1906.

Il est aussitôt mis au travail par l'ingénieur en chef belge Henri Squilbin : la troisième section traversant les sites archéologiques les plus anciens et comportant beaucoup d'ouvrages d'art lui est d'abord confiée. C'est ainsi qu'il résida de longs mois près de Gongxian, au village de Shihuiwu, puis à celui de Shixia (quatrième section). Il prit de nombreuses photos de ces régions.

Ce sont justement les photos qui, ici, nous intéressent plus que sa carrière. Leurs sujets peuvent se répartir en cinq catégories :

- 1- quelques unes sur le voyage maritime en Asie, à partir du canal de Suez,
- 2 - les paysages de loess et des monuments du Henan: architecture (portiques, temples, habitations troglodytes, maisons de village), sculptures de bouddhas et de diverses divinités populaires,
- 3 - des sites divers avec des personnages : collaborateurs européens, interprètes, entrepreneurs et ouvriers chinois,
- 4 - des prises de vues des travaux de construction

puisqu'il se trouvait en fait le photographe de la ligne, affecté à la partie qui comptait le plus d'ouvrages d'art,

5 - mais surtout les populations chinoises. C'est le souvenir le plus précis et le plus émouvant que je garde des récits de mon père. Les foules d'êtres humains dans les villages, souvent misérables et surtout les quantités d'enfants pauvres subjugués par

Ses rapports étroits avec la population, habitants, ouvriers et coolies sont spécialement intéressants et abondamment photographiés. La construction des voies ferrées n'était pas facilement acceptée par les paysans.

Certes, les décisions avaient été prises par le gouvernement impérial chinois, bien souvent sous la pression des puissances occidentales qui s'étaient

étrangères. Pour sauver la face, les techniciens étrangers étaient officiellement employés par la Compagnie impériale des chemins de fer chinois dirigée nominalement par un directeur général chinois, S. E. Sheng Koung Pao (ou Sheng Xuanhuai), assisté d'un ingénieur en chef contrôleur belge Jean Jadot. Les techniciens étrangers étaient quelquefois qualifiés de conseillers ou même d'invités.

Les paysans n'envisageaient pas le problème à ce niveau. Pour eux les travaux étaient un trouble matériel et religieux. Matériel par des expropriations de champs toujours considérées comme mal payées et par la coupure ou la déviation de chemins vicinaux. Mais aussi religieux car il arrivait que les travaux endommageassent ou détruisissent des sépultures familiales, portant ainsi une grave et irréparable atteinte au repos des ancêtres, ce qui entraînait la colère des villageois qui enterrent leurs morts dans leurs champs en des lieux fixés selon les règles de la géomancie (feng shui).

Sans que j'en connaisse vraiment la raison, Joseph fut fait un moment prisonnier par des paysans et il ne dut son salut qu'à son chien Domino qui, mû par un instinct providentiel, courut alerter l'interprète. D'autres croyances populaires étaient importantes : selon une anecdote souvent citée, un petit tronçon de 18 km. de voie construit en 1876 par les Anglais dans la banlieue de Shanghai fut arraché sur l'ordre du gouvernement « afin de sauvegarder le droit qu'a la Chine d'être seule juge chez elle en certaines matières ». En fait beaucoup de protestations populaires s'étaient



l'objectif du photographe. C'est cette catégorie de photos qui a fait dire à deux spécialistes des photos anciennes, Mme Jeanne Beausoleil ex-directrice du musée Albert Kahn et M. Zbigniew Zegan professeur de photographie à l'Académie des Beaux-arts de Cracovie, que Joseph Skarbek fut un précurseur du grand photographe brésilien Sebastião Salgado.

réparties l'ensemble du territoire en zones d'influence, si bien qu'on a pu parler de break up of China .

Il était la conséquence des revers militaires subis par la Chine depuis la dernière décade du XIX<sup>me</sup> siècle. Cependant, une élite politique, à l'exemple de l'ère Meiji au Japon, lança le pays dans la voie de la modernisation par l'intermédiaire de sociétés

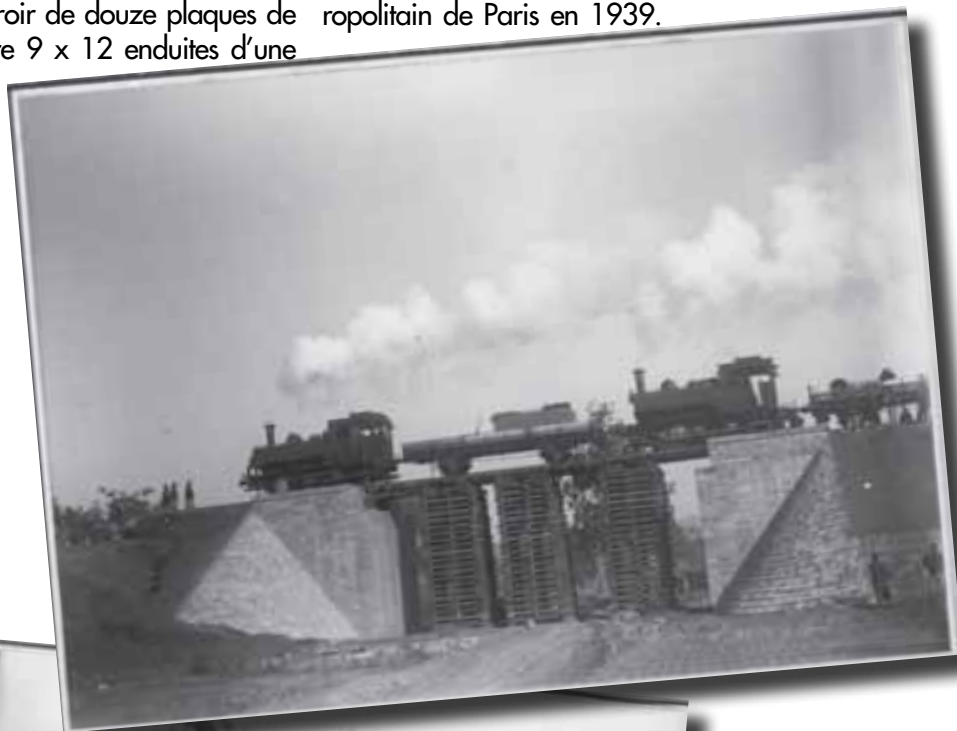


>>> Les photos montrent bien l'état encore peu évolué, souvent misérable, des populations du centre du pays. Des Européens étaient parfois injuriés bien qu'ils travaillaient pour le gouvernement. Sur l'une d'entre elles, un tibao, c'est-à-dire un chef de village, est jugé par un mandarin pour avoir injurié mon père. Une autre montre des condamnés au supplice de la cangue pour avoir volé du matériel destiné au chemin de fer. La main-d'œuvre chinoise était dirigée directement par les entrepreneurs chinois avec lesquels les marchés de travaux étaient conclus. Ces entrepreneurs, à la recherche de plus grands profits, pouvaient se montrer assez durs avec leurs ouvriers ce qui entraînait une répercussion sur les techniciens européens. Parmi les plus subalternes de ceux-ci, appelés surveillants, beaucoup n'étaient pas des anges n'étant autres que des soldats démobilisés des armées européennes (troupes régulières, Légion étrangère, Italiens, Grecs ...) qui avaient vaincu les Boxers lors du siège de Pékin en 1900. Sans emploi, ils profitaient des opportunités d'engagement que leur offraient les chantiers de chemin de fer. Mais au-delà de ces incidents auxquels mon père dut faire face, il faut admirer ses photos de foules dans les villages, devant les théâtres ambulants, près des temples, et les grappes d'enfants, quelquefois nus de pauvreté, posant avec naturel, curiosité et sympathie en regardant l'objectif du photographe, autant de sujets émouvants qui ont laissé une trace durable et profonde dans l'esprit de mon père, puisque jusqu'à sa vieillesse il parlait avec chaleur et compassion de ces gens simples. Ce n'est jamais sur quelques incidents désagréables qu'il s'attardait dans ses récits,

mais sur une manière de vivre en harmonie avec ce peuple et d'acceptation de l'inévitable, qui devaient lui convenir. Voici enfin quelques indications sur son appareil photographique. C'était un appareil lourd et encombrant avec un pied indispensable, le tout d'un poids de plusieurs kilos, nécessitant l'affectation d'un coolie spécial pour son transport. De type Mackenstein ou Bieleni, de construction spéciale pour les colonies ou les pays tropicaux, il était pourvu d'un obturateur à rideau à plusieurs vitesses jusqu'à 1/500<sup>ème</sup> de seconde, d'un diaphragme à iris et d'un objectif Zeiss. La mise au point se faisait sur un châssis à verre dépoli, qu'on remplaçait ensuite pour la prise de vue par un châssis-magasin à tiroir de douze plaques de verre 9 x 12 enduites d'une

émulsion au gélatino bromure d'argent. C'est la grande qualité de cette émulsion autant que la précision de la mise au point qui permettent de réaliser aujourd'hui de grands agrandissements. Sans présenter une biographie de mon père, je dois cependant conclure en indiquant qu'à son retour en France il continua sa carrière d'ingénieur au Groupe Empain dans les transports parisiens, qu'il fit la totalité de la première guerre mondiale dans l'armée française qui utilisa ses compétences topographiques pour la restitution sur les cartes d'état-major des photographies aériennes des lignes ennemies. Il termina sa vie professionnelle comme ingénieur en chef au Chemin de fer métropolitain de Paris en 1939.

Ses photos restent pour moi comme un rêve d'enfant entièrement lié à la personnalité de mon père et à la manière très proche dont il a ressenti la Chine. Je dis bien ressenti car, malgré son long séjour, il ne prétendait pas connaître la Chine, ni surtout les Chinois. Leur mystère d'alors, qu'il disait n'avoir fait que côtoyer, lui restait entier. Il était parti pour un rêve. Il n'en retint que le pays des merveilles avec sa grande part d'inconnu. Raison profonde peut-être de l'attachement qu'il lui garda, s'il est vrai que c'est ce qui reste à découvrir qui continue à captiver pour les choses comme pour les êtres. ■



**Jean Skarbek**  
*crédits photos :*  
 Fonds Joseph Skarbek,  
 photothèque Ecole Française  
 d'Extrême-Orient.

# Chronique historique de la présence française en Chine

## Le Corps expéditionnaire de Chine: le conflit

**E**n décembre 1859 le corps expéditionnaire de Chine fut créé et le commandement en fut donné au Général Cousin Montauban. Le corps réunissait 8000 hommes envoyés directement en Chine rejoindre 12000 anglais qui préparaient une expédition contre les troupes impériales chinoises afin de faire respecter les clauses du traité de Tientsin resté non validé par l'empereur, et laver l'affront qui leur avait été fait en Juin de la même année.

Un des premiers objectifs fut de trouver une base navale d'où les deux corps expéditionnaires pouvaient mener les opérations.

En parallèle, le général Cousin Montauban organisa à Shanghai un hôpital de campagne, dans la propriété des frères Lazaristes, le long de ce qui deviendra le Bund français.

En mars 1860 le vice amiral Charner fut nommé commandant en chef des forces navales dans les mers de Chine.

Charner avait derrière lui une brillante carrière dans la marine et s'était notamment illustré durant le siège de Sébastopol.

Il avait également participé à la mission de Lagrené en 1843 et assisté à la signature du traité de Whampoa entre la France et la Chine. Il connaissait donc bien les côtes chinoises pour les avoir longtemps étudiées.

Entre ce nouveau venu et les plénipotentiaires, Cousin Montauban se trouva un peu à l'étroit, mais en bon militaire, il n'y fit rien paraître. Son exaspération fut vite oubliée car il y avait un autre besoin urgent : l'achat de chevaux qui n'étaient pas disponibles localement. Il dirigea une mission au Japon voisin et avec le concours du ministre de France sur place, il put négocier l'achat de 200 chevaux qui furent acheminés à Shanghai. Des écuries furent aménagées en face du domaine des religieux où allait se bâtir deux ans plus tard l'église St Joseph, dans une

ruie qui portera son nom (et qui aujourd'hui est la Sichuan nan lu).

Les termes offensifs de la réponse chinoise à l'ultimatum des ministres de France et d'Angleterre avaient conduit les deux pays à décider l'occupation des îles Chusan (Zhoushan) que les anglais connaissaient bien pour les avoir

hommes de troupe qui y cantonnaient.

Une dernière réunion de préparation eut lieu avec les anglais dont la flotte avait alors relâché dans la baie de Talién (Dalian).

Au lieu de s'attaquer directement aux forts de Takou où les alliés avaient essuyé leur défaite de juin 1859, ils décidèrent de débarquer plus



déjà utilisées 20 ans auparavant comme point d'appui à leurs opérations. Ce fut chose faite dès le 21 Avril.

Les français décidèrent de prendre appui dans une région plus proche du futur théâtre des opérations et ils choisirent la presque île de Chefoo (Yantai) qui se trouvait à 200 km de l'embouchure du Pei-Ho.

Après avoir prêté main forte au Taotai de Shanghai pour disperser les troupes de Taipings rôdant dans la région, la flotte française mit cap au nord.

Chefoo fut investi le 8 juin et le 2 juillet, Cousin Montauban y rejoignit les 6000

au nord et de prendre la place par la terre. Le 2 Août, les forts de la rivière Peh-Tang étaient pris. Le 21 Août, ceux de Takou étaient enlevés après une courte bataille et 500 bouches à feu étaient récupérées.

De nouveaux pourparlers furent entamés avec les envoyés de l'empereur mais sans résultats.

Aussi le 9 septembre, il fut décidé d'avancer vers Pékin le long du fleuve Pei-Ho.

Tientsin fut investi deux jours plus tard.

Le ministre chinois de la guerre Hanhg-ki demanda la réunion d'une conférence à Tong Tchéou (Tongzhou).

Une commission franco-anglaise y fut envoyée avec quelques hommes d'escorte et tomba dans une embuscade tendue par le général Seng-ko-lin ts'in qui depuis le début dirigeait les opérations contre les européens.

Quelques-uns purent s'échapper mais 13 français et 26 anglais furent fait prisonniers et la plupart périrent massacrés ou dans les pires tortures.

L'armée se porta en avant et le 18 septembre, un corps anglo-français de 2000 hommes contra une armée de 20000 hommes qui, au bout de quelques heures de combats, y laissa 2000 victimes et 80 pièces d'artillerie.

L'armée chinoise était en fait constituée de 3 corps : -un premier comprenant huit « bannières », composé de 270.000 Tartares, Mandchous et Mongols et qui affronta directement les étrangers;

-un deuxième composé de « milices aux drapeaux verts » chinois et totalisant 600.000 hommes,

-et un troisième, constituant la milice urbaine et forte de 300.000 hommes.

Le 21 septembre les armées se concentrèrent à Tong Tchéou, prirent le chemin de Pékin et au fameux pont de Palikao, construit au XVII<sup>ème</sup> siècle en pierres blanches, les attendaient 20.000 réguliers pour leur barrer la route.

La bataille du pont de Palikao fut sanglante : 1200 hommes furent tués ou blessés du côté allié. >>>



>>> Après leur défaite, les troupes impériales prirent position à 18 km de Pékin, puis face à l'avancée des troupes alliées se retirèrent dans leur QG au nord de la capitale.

Le 6 octobre les troupes anglaises attaquèrent le camp tandis que Cousin Montauban se dirigea vers le palais d'été de l'empereur, le Yuan Ming Yuan.

Le 7, Lord Elgin le rejoignit avec ses troupes et devant tant de richesses étalées dans les différents bâtiments du palais, il manifesta son envie de ramener un tribut à la reine Victoria.

A ce moment-là commença un partage en règle des richesses du palais qui ne profita pas qu'aux troupes victorieuses car la plupart des objets de taille furent vendus sur place aux commerçants chinois et que dès que les alliés quittèrent l'endroit, il fut saccagé par des centaines de pillards chinois.

Lorsque furent rendu les quelques prisonniers alliés

encore vivants, à la vue de leur état de délabrement lord Elgin se dans une rage noire et dans un mouvement d'humeur, ordonna de mettre le feu au palais.

Cette destruction vit partir en fumée des siècles d'œuvres d'art asiatique et d'archives: ce qui restera dans l'histoire comme « le sac du Palais d'été » sera sans conteste le moment le moins glorieux de l'histoire du corps expéditionnaire en Chine et dont, à l'exception de quelques journaux de l'opposition, on ne fera pas grand bruit à l'époque.....

*(nous en avons par contre eu un écho retentissant dans la presse chinoise fin du mois dernier, à l'occasion de la vente publique de deux figurines de bronze qui faisaient partie d'une série de 12 signes zodiacaux ayant décoré l'entrée d'un des palais du Yuan Ming Yuan)* Le traité de paix fut signé en grande pompe le 28 octobre sur le site du cimetière des jésuites. Ce n'est qu'en novembre que les troupes



quittèrent la capitale. Un petit contingent fut laissé en garnison à Tientsin conformément au traité, un autre fort de 3000 hommes fut cantonné à Shanghai et 3000 hommes furent ensuite envoyés en Cochinchine renforcer les troupes coloniales.

Les opérations du corps expéditionnaire de Chine étaient terminées.

Outre sa remarquable organisation et l'expérience acquise d'une opération avec les anglais, sa venue constitua effectivement le

début de la présence militaire française en Asie dont l'épopée se terminera au Tonkin, quelque 94 ans plus tard.....



**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 » (1)

Editions La Regordane – 1990

**M**es souvenirs abondent tant le récit de Frédéric Hulot est dense, détaillé et intéressant. Il m'a paru dès lors indispensable de vous livrer ce Mémoire de lecture en plusieurs étapes : la première relate la genèse de l'histoire qui explique comment et pourquoi il fut décidé de construire aux frontières de la Chine un chemin de fer, né de père Français.

Le traité de paix Patenôtre du 9 juin 1885, signé à Tientsin par la France avec le Gouvernement Chinois, met fin au conflit soulevé par l'occupation du Tonkin. Entre autres choses, il prévoyait la création de voies de communication au Tonkin et en Chine pour rendre plus fréquentes et plus sûres les relations commerciales mutuelles, et se recommandait par de telles perspectives à la ratification du Parlement Français.

On peut donc dire que le chemin de fer du Yunnan est la réalisation d'un long dessein et le couronnement d'un persévérant effort de la politique française en Asie. La Chine confine au Tonkin, abstraction faite du contact de littoral avec le Guangdong, par les deux provinces du Yunnan, et du Guangxi. Pour atteindre la Capitale du Yunnan, province montagneuse et lointaine, trois grandes voies sont suivies. De la mer, au Nord, la voie du fleuve Bleu, (Yang-Tse-Kiang), navigable pour les grands navires de Shanghai à Hankeou, pour les chaloupes jusqu'à Yichang, et pour les grandes jonques jusqu'à Chongqing. Mais après les périls d'un parcours de 2.000 kilomètres d'une navigation aussi rompue, et particulièrement dangereuse dans les grands rapides du Yang-Tse, il reste encore 800 kilomètres de



mauvais sentiers à parcourir, à travers un pays des plus tourmentés, pour arriver à Yunnan-Fou. Ensuite, la Birmanie, à l'Ouest, offre une autre voie d'accès, mais plus difficile car elle coupe obliquement toute une série de chaînes de montagnes, hautes de deux à trois mille mètres que deux grands fleuves, le Salween, et le Mékong ont creusé, du Nord au Sud en de profondes brèches aux flancs abruptes, et la traversée en est si redoutable, notamment à cause de l'insalubrité, que les muletiers Chinois se refusent absolument à l'affronter pendant les longs mois de la saison

des pluies d'été.

Pour relier par voie ferrée, le Yunnan à la Birmanie, la politique anglaise a fait de grands efforts.

Une ligne partie de Rangoon, passant à Mandalay, se ramifie pour tenter la pénétration au Yunnan par Kenglung-Ferry et Myit-Kina, mais partout elle s'est heurtée à de telles difficultés techniques que ce projet fut, en 1903, reconnu pratiquement irréalisable. En fait, le véritable débouché du Yunnan sur la mer, c'est non pas à l'Est par la voie excentrique, et longue vers Canton et Hong-Kong, mais au Sud-Est, directement par la vallée du fleuve Rouge, vers Haiphong, et le golfe du Tonkin.

Cette voie, de temps immémorial, utilisée par les Chinois, avait été abandonnée en raison de l'insécurité que créaient, la rébellion musulmane, la piraterie, et l'installation des Pavillons Noirs dans le Haut-Tonkin. Le Yunnan, il est vrai, ravagé par les guerres civiles, habité par une population clairsemée, mal connue d'ailleurs, ne paraissait pas offrir matière à une intense activité économique. On se plaisait à le considérer comme un grand corps endormi que le chemin de fer allait galvaniser.

Un sous-sol riche, un climat tempéré et salubre suffiraient à justifier bien des sacrifices. Et enfin le Yunnan n'est-il pas comme l'antichambre de la riche province du Sichuan.

Dès 1887, un grand programme de travaux publics, élaboré à Paris pour le Tonkin comprend le chemin de fer de la vallée du fleuve Rouge, et son prolongement vers Yunnan-Fou. En 1897, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, M. Guillemoto dirige une mission d'études pour procéder à une reconnaissance préalable d'un possible tracé de chemin de fer, et à une exploration géologique, et minière de la province.

A ce moment même, après le conflit Sino-Japonais, et l'intervention >>>

>>> des puissances, le Gouvernement de la République décida de faire prévaloir les importants services rendus à la Chine, pour réclamer des compensations, parmi lesquelles se trouvait la concession définitive d'une ligne de chemin de fer sur Yunnan-Fou.

La clause des accords d'avril 1898 est ainsi conçue « Le Gouvernement Chinois accorde au Gouvernement Français, ou à la Compagnie française que celui-ci désignera, le droit de construire un chemin de fer allant de la frontière du Tonkin à Yunnan-Fou, le Gouvernement Chinois n'a d'autre charge que de fournir le terrain pour la voie, et ses dépendances. Le tracé de cette ligne est étudié en ce moment et sera ultérieurement fixé d'accord avec les deux Gouvernements ».

L'article 1er indique seulement que la ligne partira d'Hoheou, et passera par ou près de Mengzi pour aboutir à Yunnan-Fou (Kunming). M. Doumer était alors Gouverneur Général de l'Indochine, et l'année n'était pas écoulée que le Parlement Français, sur ses instances, vote une loi autorisant la construction d'un chemin de fer en Indochine parmi lesquels figurait la ligne de Haiphong à Lao Cai, et contenant pour la ligne du Yunnan, l'avant-projet de la mission Guillemoto.

Divers établissements financiers de Paris dont le fameux Comptoir National d'Escompte, et la Société Générale forment un Consortium avec la Régie des Chemins de Fer (future SNCF) et la Société de Construction des Batignolles (actuelle Spie Batignolles) en vue de procéder à des études complémentaires sur place, et de discuter les termes d'une convention de Concession. Une nouvelle mission d'études est alors envoyée au Yunnan, en mars 1899. L'œuvre à entreprendre,



Chantiers de la tranchée du Km. 416,4.

examinée de plus près apparut comme singulièrement difficile, aléatoire, et coûteuse, à un point tel que les banquiers se montraient peu disposés à s'engager dans cette affaire jugée extrêmement hasardeuse.

Encore conservait-on des illusions sur la facilité du recrutement de la main-d'œuvre, recrutement qui devait être pourtant le plus gros mécompte de cette entreprise.

D'autre part, l'évaluation d'un coût d'exécution à 70 millions de francs (166 millions d'Euros), rapportée par la mission Guillemoto, apparaît-elle, dès lors comme manifestement insuffisante. La section en territoire tonkinois, d'une longueur de 385 kilomètres, dont le coût d'exécution était évalué à 50 millions de francs, devait être construite par la Colonie et remise au Concessionnaire, société anonyme fondée par le Consortium, dans des délais qui permettaient

de l'utiliser pour la construction de la section de Lao Cai à Yunnan-Fou laquelle devait être exécutée par le Concessionnaire lui-même. Le coût de la construction de cette deuxième section fut évalué à 95 millions de francs, et les frais de constitution de la Compagnie, les frais généraux pendant la construction, le fonds de roulement de l'exploitation exigeant un total de 6 millions, le capital nécessaire s'établit finalement à 101 millions.

Afin d'arriver au total, la Colonie dut fournir une autre subvention en capital de 12 millions. La Société de Construction de Chemin de fer de l'Indochine était née, et le Concessionnaire s'empressa de conclure un accord avec cette société par lequel il lui confiait l'exécution des travaux.

Les études furent commencées sur le tracé Guillemoto qui avait servi de base commune à la Convention

de concession, et au contrat forfaitaire. Le résultat de celles-ci convainquit bientôt la Compagnie, et la Société que ce tracé donnerait lieu à de grosses difficultés, en raison de la mauvaise tenue des terrains, et des travaux considérables nécessités par la nature accidentée du pays. Les deux Sociétés visaient à améliorer les caractéristiques de la ligne, par l'augmentation de 50 à 100 mètres du rayon minimum des courbes de la voie, et la réduction de 35 à 25 millimètres par mètre, de la déclivité nette maxima. C'est en 1902, que la proposition est faite aux Autorités de substituer à l'ancien tracé par le Sin-Chien, un nouveau tracé qui, pour rejoindre Yunnan-Fou empruntait la vallée du Namti, passait par Amitchéou, la vallée du Pa-Ta-Ho et Yiliang. La ligne de faible débit à laquelle se résignait le Gouvernement devait se transformer en une véritable ligne de pénétration capable de faire face aux exigences d'un trafic considérable. Cette transformation ne pouvait s'envisager qu'avec le nouveau tracé découvert. Mais la proposition si avantageuse sur les points essentiels ne fut pas tout de suite acceptée, et ce n'est qu'après de longues discussions que les deux sociétés finirent par obtenir gain de cause. Le Gouverneur Général de l'Indochine put néanmoins, le 25 janvier 1904, approuver le nouveau tracé. Par la suite, l'augmentation énorme de la masse des travaux par rapport au devis primitif, celle des frais généraux, la rareté et le prix élevé de la main-d'œuvre, les difficultés liées à l'insalubrité de la vallée du Namti, les troubles de 1903, les pertes causées par les variations du cours de la piastre chinoise, le retard dans l'ouverture de la ligne

>>>



>>> du Tonkin par laquelle devaient s'effectuer les approvisionnements-enfin un ensemble de circonstances,et de cas de force majeure amenèrent la Société de construction à introduire une demande de révision du prix forfaitaire de 95 millions. Un Tribunal Arbitral fut alors chargé d'arrêter non seulement les quantités d'ouvrage de chaque nature déjà effectuées et à terminer, et les marges nécessaires pour mettre la ligne en état normal d'exploitation et d'entretien, mais aussi de déterminer le coût total de l'entreprise Il devait également répartir le dépassement des dépenses

entre la Colonie,et la Compagnie, en mettant à charge de cette dernière les augmentations des dépenses provenant soit de sa faute,soit du changement du tracé.

La sentence fut rendue en avril 1908,et à son terme, le montant total des sommes employées s'établit à 165 millions francs soit 392 millions d'Euros, somme tout à fait considérable pour l'époque.La charge totale incombant à la Compagnie représentait 25 millions, la différence étant couverte par la Colonie.Deux griefs furent retenus à l'encontre de la Compagnie,l'attaque simultanée de toute la

ligne,et l'abus d'allocations extracontractuelles aux Entrepreneurs. Finalement, la Compagnie s'étant retournée vers son Entrepreneur Général, celui-ci estima que les quantités d'ouvrages et les prix unitaires alloués par les arbitres étaient largement inférieurs aux nécessités, et il préféra se mettre en liquidation amiable en 1908.

La Compagnie nommée liquidatrice put présider-elle-même à l'achèvement des travaux.

Cette entreprise où les prévisions les plus autorisées se sont démenties, où se sont rencontrées les difficultés les plus variées,

et les plus inattendues, a pu finalement être menée à bien, et s'est trouvée en mesure de servir efficacement l'expansion de l'influence française par le développement commercial entre la Chine du Sud-Ouest et l'Indochine. ■

(A suivre.)



**Michel Nivelles**  
Membre du Souvenir Français  
Résident de Shanghai

# Henry DAGUERCHES

(1876-1930?)

**V**oilà encore un bien bel écrivain, complètement oublié ! Henry Daguerches, de son vrai nom Charles Valat, a fait publier son premier roman en 1906, "Consolata fille du soleil". Viendront successivement, en 1909 "Monde, vaste Monde !", en 1911, un recueil de poésies "Le chemin de Patipata" et enfin en 1913, le superbe roman "Le kilomètre 83".

Arrivé en Chine comme lieutenant d'artillerie coloniale pour y faire campagne, il en reviendra avec le beau "Consolata".

Revenu en Cochinchine puis au Cambodge dès 1908-09, il écrira son chef-d'œuvre, le Km 83, qui sera couronné par l'Académie Française.

L'écriture de Daguerches baigne dans une sorte de poésie des sons, des couleurs et des parfums.

Le jolie Consolata, fleur parmi les fleurs qui couvrent le Mont Faron, se laisse butiner par les jeunes officiers de Marine de la base de Toulon.

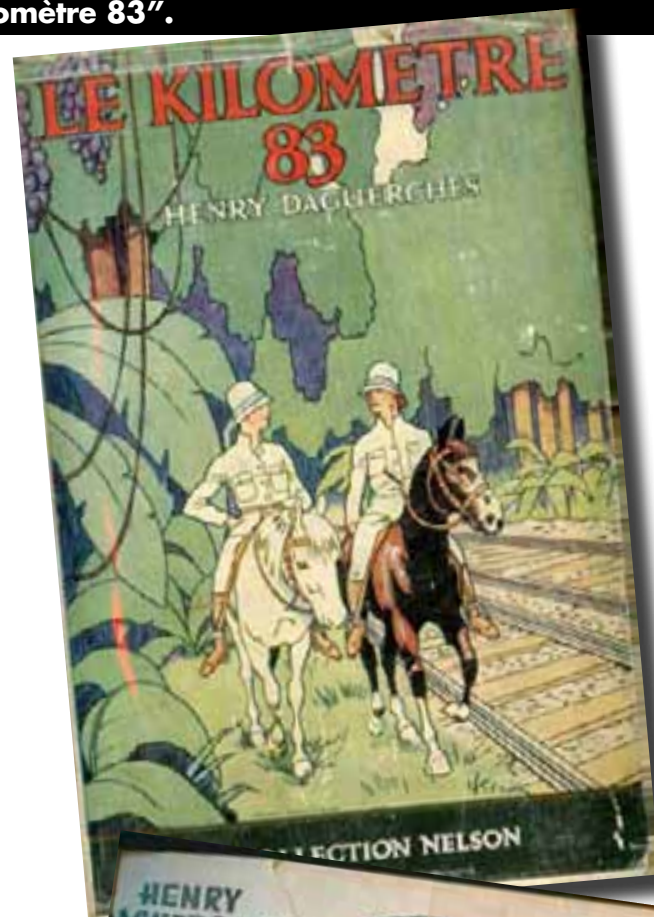
Sœur des "Petites Alliées" de Farrère, elle va rencontrer le capitaine Namurque, et lui faire découvrir la beauté de son pays ensoleillé.

Leur joyeux petit groupe de marins se retrouve dans la féérique fumerie d'opium de la belle Rose Grenade.

Un jour, nos marins sont appelés pour aller faire la guerre en Chine.

Le capitaine va devoir quitter Toulon pour "le pays plat, jaune et glacé chinois".

Restée seule à Toulon, Consolata s'ennuie et va prendre un bateau pour Shanghai. Elle rejoindra son amant et suivra la colonne des héros pour y partager leur destin, si loin de son soleil natal...



Le "Kilomètre 83" est pour Louis Malleret, "un roman magnifique et terrible".

Histoire virile et passionnante où quinze travailleurs blancs et trois mille coolies sont lancés à travers une nature hostile pour y construire la voie ferrée qui doit relier Phnom Penh à Bangkok. Sorte de 'Conquête de l'Ouest indochinois' par la civilisation coloniale, les efforts et les souffrances seront démesurés dans un huis clos prenant.

Les courages, les lâchetés et les folies se révéleront à travers les vapeurs délétères du marais du Km 83.

La vision de 'l'œuvre' coloniale devra affronter les forces obscures, les traditions, les croyances populaires et les prêches du Vénérable, religieux bouddhiste. Un bref passage à Saigon permettra à nos 'broussilleux' de se dégoûter de tout ce qui fait le quotidien des 'Civilisés', toujours de Farrère.

Œuvre profonde et riche, on ne pourra y regretter que l'absence du peuple khmer. Même les coolies ont été recrutés parmi les Chrétientés du Tonkin.

Roman également sans femmes locales, pour une fois, où seules deux Européennes vont apparaître. L'une deviendra folle et l'autre ne réussira pas à opposer sa beauté à la force de 'l'Œuvre'. ■

# Une belle fumerie.

Sur le large lit bas, enrichi de sentences morales taillées dans l'ivoire ou la nacre, quatre personnes peuvent s'étendre à l'aise. Elles y reposent sur une double épaisseur de ces matelas cambodgiens aussi frais que des nattes, dont l'élasticité est si admirable que l'on peut fumer dessus du soir à l'aube, pendant des années, sans que l'empreinte du corps les déforme. Pas d'autres meubles dans la pièce qu'une demi-douzaine de fauteuils carrés, une sorte de bahut-étagère et la table. Mais le tout est de ce beau bois du Sud où les ébénistes aiment à sculpter un motif plaisant de poissons et de fruits d'eau. Au dossier des fauteuils, dont le siège de marbre luit à nu, s'accrochent des coussins plats, où se cabrent des dragons d'or à cinq griffes.

La table porte la théière dans son panier et, rangées autour d'elle, de fines tasses Kien-Loung, posées sur leurs soucoupes de bronze comme des nénuphars sur leurs feuilles.

Enfin, sur les tablettes du bahut, s'étale la riche collection des ustensiles de la fumerie. D'abord les pipes; rotins aux noires vertèbres, bambous rougeoyants et lisses comme de la porcelaine vivante, tuyaux d'ivoire et d'écaïlle, où la fumée coule aussi douce que le son dans une flûte.

Les fourneaux: énigmatiques champignons bruns, timbrés d'antiques caractères, plantés sur leur support aux miroitantes incrustations. Les lampes: légères pièces ciselées, chef-d'œuvre des

orfèvres de Hong-Kong, où le verre se pose comme un nid tiède dans les bambous d'argent, fragiles fleurons can-tonnaises aux translucides émaux incarnadins, lourds blocs tonkinois où, dans des cuivres de nuances

les pilules, scarabées bleus et minuscules chauves-souris pour préserver les yeux de la flamme, longues aiguilles souples, étuis de cornes de buffle ou de rhinocéros à tenir la pâte, boîtes à dross,

pâte elle-même, cette bonne confiture que le Dieu-de-Tout-Repos donna comme récompense aux vieux peuples sages après dix mille ans de culture du riz.



**Henry Daguerches.**  
**"Consolata, fille du soleil".**  
 pp. 58-59-60.

choisies, se tordent ou volètent des bêtes obscures.

Enfin la délicate variété des menus outils, des frêles et jolies choses, si précieuses qu'à les toucher avec amour, les mains gardent on ne sait quelle douceur élégante : anneaux de jade pour

les pilules, scarabées bleus et minuscules chauves-souris pour préserver les yeux de la flamme, longues aiguilles souples, étuis de cornes de buffle ou de rhinocéros à tenir la pâte, boîtes à dross, coupes à éponges, raclours aux manches polis comme des laques.

Et l'on ajoute à tout cela la



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