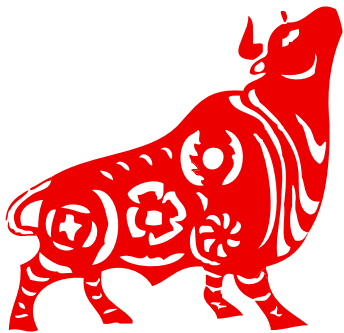




Claude R. Jaeck
Délégué Général du Souvenir
Français pour la Chine.
claude.jaeck@gmail.com



SOMMAIRE:

- **Naufrage de la Fronde**
polémique autour d'un typhon
- **Mémoire de lecture :**
"C'est de Chine que je t'écris"
"25 ans d'Indochine et de Yunnan"
- **Les écrivains de l'Indochine :**
Thomas Raucat
- **Le Père Yves Raguin**
et le Grand Dictionnaire Ricci
- **François de Plas,**
marin et jésuite en mer de Chine
- **Chronique de Shanghai:**
Le Conseil Municipal de Shanghai

Meilleurs Voeux et Bonne Année 2009 ! Bulletin No : 26
Janvier 2009

新年快乐

En ce début d'année 2009, qui s'annonce pleine de défis, je vous adresse mes vœux les plus chaleureux. Je veux saluer avec reconnaissance les membres du Souvenir Français de Chine qui ont été nombreux à adhérer à notre projet, et en particulier les passionnés d'histoire qui ont contribué à notre Lettre mensuelle.

Parce que nous aimons la France, parce que notre Histoire, celle des français de Chine nous passionne, je forme le vœu que nous puissions continuer à transmettre à nos lecteurs cette histoire qui fait partie de notre patrimoine.

Notre souci de conservation de la mémoire est beaucoup motivé par la possibilité de la disparition

progressive des ses vestiges et sauver de l'oubli ce passé qui est en définitive aussi le notre.

Claude R. Jaeck
Délégué Général du Souvenir
Français pour la Chine.



*Le Délégué Général du
Souvenir Français de Chine
vous présente ses Meilleurs Vœux
pour une Bonne Année 2009*

Quai de France, Concession Française de Shanghai, Circa. 1900

Le naufrage de la "Fronde": polémique autour d'un typhon

Dans les jours qui suivent le violent typhon du 18 septembre 1906, une vive polémique se déclenche à Hong Kong : pourquoi le Royal Observatory n'a-t-il pas donné l'alerte, alors qu'il a été créé, justement, pour prévenir de tels drames ?

L'île de Hong Kong est située sur les côtes de Chine du sud (22°N, 114°E), au milieu d'une zone au climat sub-tropical, frappée régulièrement entre août et octobre par des typhons. Leur violence peut provoquer de grands dégâts et surtout causer des pertes humaines. La chronique de Hong Kong est ponctuée de récits de cyclones, typhons et ouragans dévastant le territoire.

Ainsi, le consul de France, quatre ans après l'ouverture du consulat, fait déjà état d'un ouragan qui a touché

la colonie le 8 septembre 1867. Dans sa dépêche du 10 septembre, le consul Du Chêne décrit cet « ouragan dont les conséquences ont été désastreuses [...] et qui a causé tant dans la rade que dans la ville des pertes dont le chiffre n'est pas encore appréciable. [...] Quatre navires étrangers ont été jetés à la côte. Un schooner américain a sombré ainsi qu'une grande quantité de jonques chinoises ». Une frégate à vapeur de la marine impériale, « La Guerrière », en escale à Hong Kong, a aussi été endommagée et

et « est obligée de passer au dock et de subir des réparations qui la retiendront au moins un mois ici ».

Ces risques récurrents que font peser les éléments sur Hong Kong conduisent les autorités coloniales à créer, en 1883, le « Royal Observatory », chargé de la mesure du temps, du recueil des données météorologiques et magnétiques et de la prévision des cyclones tropicaux. Un système d'alerte est mis en place et, quand il est déclenché, les tirs d'un canon dédié à cette mission

doivent avertir la population et les navires en rade de l'imminence d'un typhon.

Pourtant, le 18 septembre 1906, ce système d'alerte n'a pas fonctionné. Comme le souligne le commandant du contre-torpilleur français « Sabre », en escale dans la rade, « le service du port n'a pas donné l'avis habituel concernant l'approche d'un typhon ». Cette grave lacune va provoquer dans les jours qui suivent le désastre une vive polémique, qui met en cause le Royal Observatory et son directeur, >>>



>>> sévèrement attaqué par les journaux de la colonie. Pourquoi l'Observatoire n'a-t-il pas donné l'alerte ? Était-il en mesure de le faire ? Comment éviter à l'avenir ce genre de drame ? En réponse à ces violents débats, le Gouverneur anglais, Sir Matthew Nathan, décide d'établir une Commission d'enquête qui doit déterminer les fautes commises, prendre des sanctions et adopter des mesures préventives.

En effet, le typhon qui a frappé Hong Kong le 18 septembre fut d'une rare violence et l'absence d'alerte a aggravé les dégâts matériels et les pertes humaines. Le consul de France, Auguste Liebert, rappelle dans une dépêche du 3 mai 1908 l'étendue du désastre, qu'il avait déjà décrit dans son rapport de 1906 : « Près de 60 grands navires de type européen, 34 chaloupes à vapeur et des centaines de chalands, d'allèges et de jonques furent coulés, jetés à la côte ou avariés au cours de ce typhon qui ne dura pourtant que 3 heures mais dont le centre passa en plein sur la colonie. La flottille de pêche de Hong Kong, comprenant au moins 1500 barques ou sampans fut coulée et on estime à 7 à 8000 le nombre des chinois qui furent noyés ». Les cinq contre-torpilleurs français en escale ont également été touchés et « eurent des avaries plus ou moins graves ». La « Fronde », abordée, a sombré et « cinq hommes de l'équipage de ce petit navire disparurent et leurs cadavres n'ont jamais été retrouvés ». Ce sont ces pertes causées à la flottille française présente en rade qui ont conduit le consul de France « à intervenir - à titre d'ailleurs privé - dans les travaux de la Commission d'enquête ». Il précise :

« ...et je crois avoir servi par les dépositions que j'ai faites devant la Commission les intérêts de la navigation dans ce grand port fréquenté par un nombre considérable de navires de guerre et de commerce français ».

Les travaux de la Commission d'enquête évoqués par le consul de France durent plusieurs mois et font l'objet de débats au Conseil législatif (« Legco ») de la colonie en mai 1907. Mais les conclusions du rapport de la Commission ne sont pas à la hauteur des attentes du consul Liebert : « Ainsi qu'il fallait s'y attendre, l'Observatoire - service officiel britannique - a été exonéré "officiellement" (mot souligné par le consul),

données à la suite de la publication du rapport fournissent des indications sur ce qui a pu lui être reproché. Il semble en effet que le Royal Observatory ne tenait guère compte des prévisions météorologiques transmises par l'observatoire de Zi Ka Wei (près de Shanghai, fondé par les Jésuites français en 1873) et par celui de Manille (fondé par les Jésuites espagnols en 1865). Or ces deux observatoires, à la pointe de la technique de l'époque, assuraient depuis des décennies la couverture météorologique des mers de Chine et leurs bulletins d'information étaient utilisés par tous les bâtiments croisant dans ces eaux.

Le marin, face à ce danger, doit se reposer sur les prévisions des « observatoires de Manille, Hong Kong et Zi Ka Wei (qui) rendent des services inestimables ».

Mais l'échange d'informations entre ces observatoires est indispensable pour assurer la meilleure prévision possible. Mentionnant ainsi le Révérend Père Froc, météorologiste réputé de Zi Ka Wei : « il lui a suffi en 1898, pendant que Manille n'envoyait plus d'indications, d'un télégramme relatant simplement une indication de vent ne cadrant pas avec le mouvement barométrique de la localité, pour qu'il ait pu avertir les ports d'Extrême-Orient, 3 jours à l'avance, de la menace d'un typhon ». Le commandant de la « Nive » recommande donc de « multiplier les points - navires ou observatoires - où l'on recueille des indications météorologiques "contrôlées" ».

Le Père Louis Froc répond au commandant de la « Nive » dans une lettre du 5 novembre 1901 : « Vous dites que nous avons annoncé un typhon à Hong Kong 3 jours à l'avance : nous l'avons annoncé partout, mais pas à Hong Kong ; c'est le seul port qui ait refusé de recevoir de nous quelque avertissement que ce soit, dont le directeur s'est efforcé de faire enjoindre la même interdiction à l'Observatoire de Manille qui, grâce à ces démarches a, durant quelques semaines, reçu défense expresse de nous annoncer les typhons si redoutés ! ».

Les archives de la Marine Nationale confirment donc ce que relève le rapport de la Commission >>>

Pourquoi l'Observatoire n'a-t-il pas donné l'alerte ? Était-il en mesure de le faire ? Comment éviter à l'avenir ce genre de drame ? En réponse à ces violents débats, le Gouverneur anglais, Sir Matthew Nathan, décide d'établir une Commission d'enquête qui doit déterminer les fautes commises, prendre des sanctions et adopter des mesures préventives.

mais il n'en est pas moins vrai que satisfaction a été donnée à l'opinion publique par la mise à la retraite de son directeur, M. Doberck. Enfin, ce qui vaut mieux encore, des ordres ont été donnés pour que l'Observatoire de Hong Kong tienne compte d'une façon plus sérieuse qu'il ne l'avait fait jusque là des télégrammes météorologiques qui lui sont envoyés par les observatoires de Zi Ka Wei et de Manille ». Parmi les autres mesures adoptées, le canon donnant l'alarme est supprimé et remplacé par un système plus élaboré et des abris anti-typhons sont construits, dont celui de Causeway Bay. Même si l'Observatoire est exonéré de toute faute, les directives

Mais, manifestement, l'Observatoire de Hong Kong a ignoré les informations envoyées par Zi Ka Wei et Manille, d'où l'absence d'alerte. C'est ce que confirment les archives de la Marine Nationale. Ainsi, le 3 novembre 1901, le capitaine de frégate Morazzani, commandant le bâtiment de transport « Nive », en escale à Shanghai, écrit à l'Amiral commandant l'escadre d'Extrême-Orient afin de lui faire part de ses réflexions concernant les typhons observés dans la zone, lettre qu'il communique également à l'observatoire de Zi Ka Wei. Dans sa lettre, le commandant de la « Nive » fait part de sa vision de marin naviguant dans ces

>>> d'enquête : l'Observatoire de Hong Kong, systématiquement, refusait de coopérer avec les autres observatoires de la région. Il s'agissait d'une attitude délibérée, sans doute liée à une certaine arrogance de son directeur, qui durait depuis de nombreuses années, au moins depuis huit ans. Pour autant, le drame aurait-il pu être évité ? Les experts contemporains qui ont analysé les données météorologiques du 18 septembre 1906, estiment que,

compte-tenu des moyens de l'époque, ce typhon ne pouvait pas être détecté à temps. Les informations sur Hong Kong et sa région diffusées ce jour-là par les observatoires de Zi Ka Wei et Manille ne mentionnent d'ailleurs pas de risque de typhon. Et les descriptions et relevées concernant le typhon qui frappa Hong Kong montrent bien qu'il s'agissait d'un phénomène exceptionnel. Le typhon ne dura en effet que deux heures et demi ou trois heures, période très courte pour un

typhon, qui dure généralement un ou plusieurs jours. Le typhon s'est développé soudainement, son diamètre était de faible taille et les vents furent très violents. Il s'agissait donc d'un phénomène rare, d'une intensité très forte et brève, et que personne, à l'époque, ne pouvait prévoir. ■

Sources : archives du ministère des Affaires étrangères, Nantes – Archives du Service historique de la Défense, section Marine, Toulon – « La Revue Maritime », septembre 1951.
Crédit photos : HKMM



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

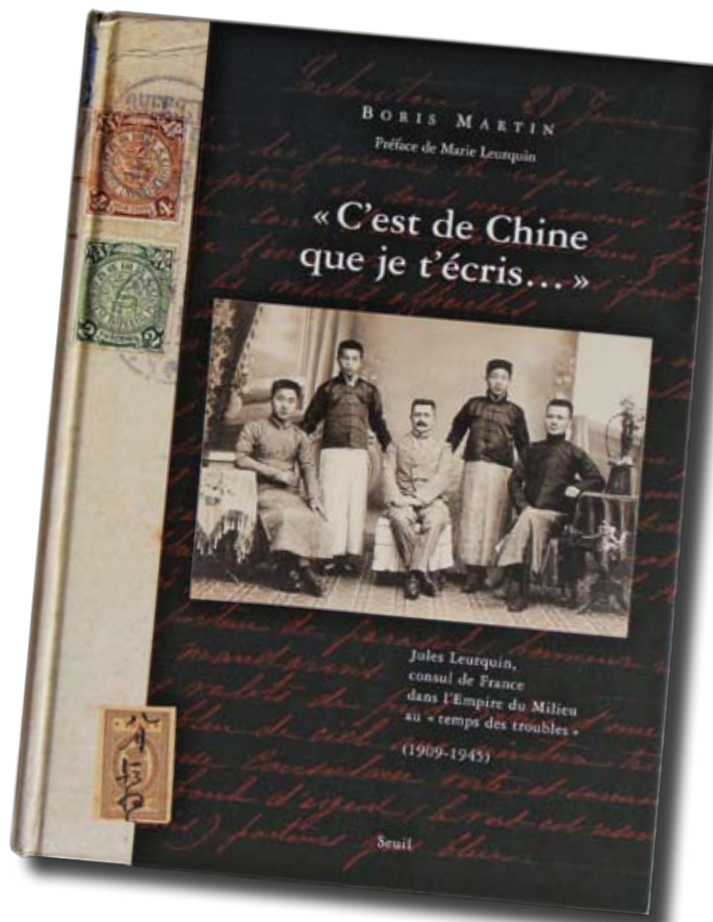
Mémoire de lecture

“C’est de Chine que je t’écris...”

Jules Leurquin, consul de France dans l'Empire du Milieu au “temps des troubles” (1909-1945) par Boris Martin, Editions du Seuil – 2004

Etonnant périple que celui de Jules Leurquin.

Le voyage d'une vie qui commença, en 1909, à la manière d'une aventure au bout du monde et se termina en 1945 presque comme un roman d'espionnage. Boris Martin nous livre le cheminement d'un jeune consul au travers de sa correspondance avec sa mère, ses lettres, ses photographies, des cartes postales et des extraits de rapports diplomatiques. La Chine, « centre civilisé du monde », et la France, « Phare d'un monde meilleur »... En ce début du XX^{ème} siècle, c'est la rencontre de deux imaginaires, de deux prétentions à l'universalisme qui se produit et dont Jules se fait en quelque sorte l'entremetteur. La Chine est à l'orée d'une période pleine de bruit et de fureur que certains historiens ont baptisée, à juste titre, le « temps des troubles ». Une période qui verra ce pays, à l'influence jusqu'alors confinée



sur la scène internationale et qui, surtout, explique ce qu'est la Chine d'aujourd'hui.

Plongé dans cette page mouvementée de l'histoire chinoise, Jules Leurquin sera le témoin, et parfois l'acteur, privilégié des remous qui vont secouer l'Empire du Milieu, jusqu'à sa mort en 1945. Chose très rare en effet dans la diplomatie, il passera toute sa carrière dans ce pays.

Isolé dans son consulat de Tchentou (Chengdu), Jules sera seul à gérer les prémices de la révolution de 1911 et l'instauration de la fragile République dans sa juridiction consulaire du Sseutchouan (Sichuan).

Le pays n'est plus alors qu'un état morcelé, laissé aux appétits des seigneurs de la guerre et des bandits dont l'activité paralyse toute l'économie du pays.

Mobilisé en 1914, Jules vivra la Première Guerre Mondiale dans cette Chine qui pourtant n'échappera pas à ses dommages >>>

>>> collatéraux et aura à subir les attaques du Japon voisin. Viendra ensuite une période d'émergence, puis d'opposition entre par le parti nationaliste et le parti communiste, le premier emportant la victoire avant que le second ne l'arrache définitivement en 1949.

Durant ses 36 années passées en Chine, nous retrouverons également notre consul en poste à Hainan, Hankeou (Hankou), Tchongking (Chongqing) Hong Kong et Shamian.

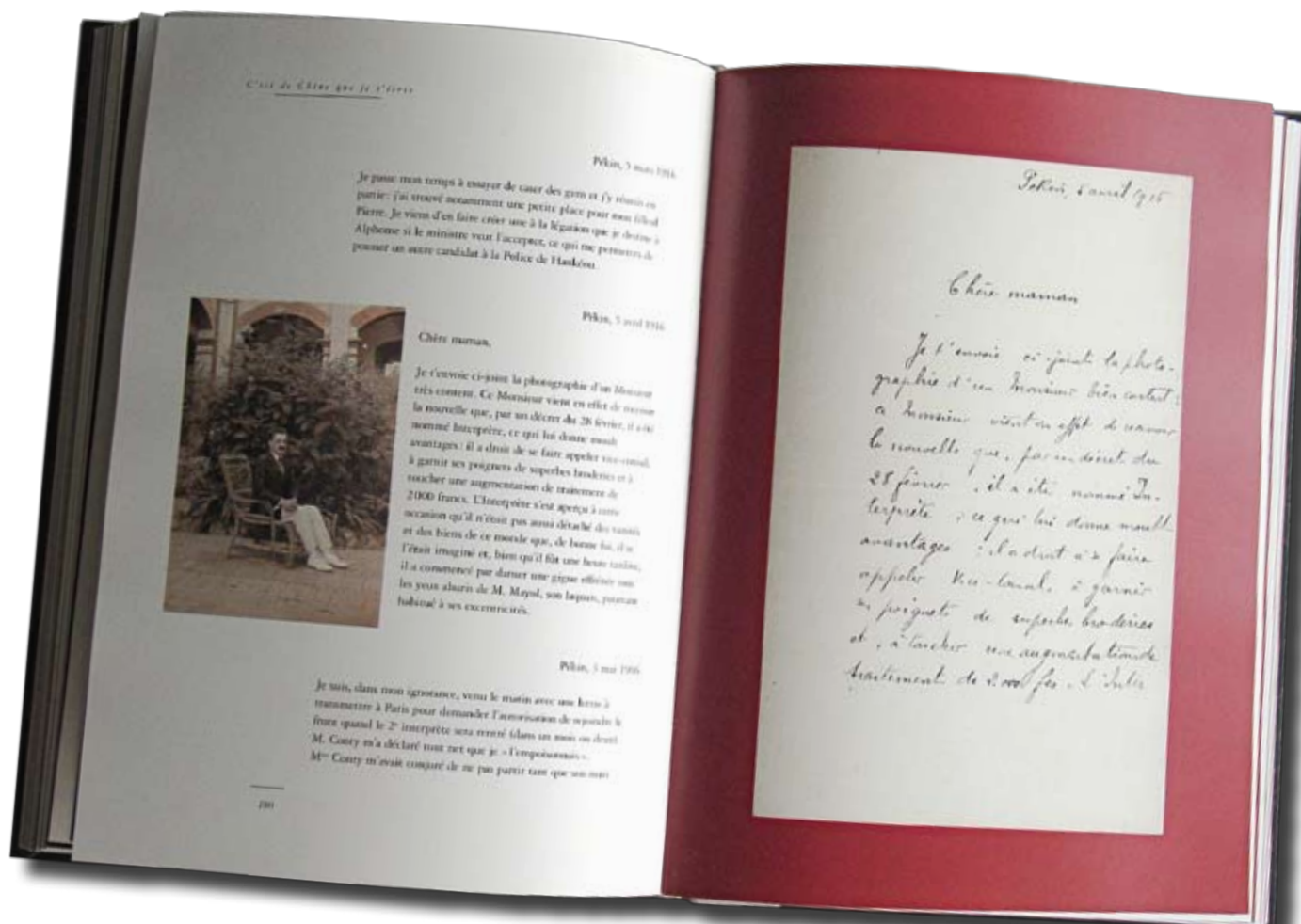
La fin de ces « temps des troubles », Jules ne l'aura pas vu, lui qui meurt dans son consulat de Kharbine (Harbin) en février 1945, mais cette accélération de l'histoire chinoise, il l'aura vécue puis retranscrite dans la correspondance diplomatique qu'il adresse à son ministère et dans les lettres qu'il destina à sa mère.

Sa famille qui a partagé avec lui une grande partie de sa vie chinoise restera cependant en France pour la durée du conflit de 1939-45. Jules mourra seul

à son poste de consul, jusqu'à la fin, sans avoir jamais revu les siens. Le corps de Jules jamais ne quitta la Chine pour retrouver la terre de France. Inhumé dans le cimetière de Kharbine, il y reposa pendant que sa famille tentait par tous les moyens de le faire rapatrier. Jules se révèle un admirable feuilletoniste, de ces auteurs qui puisent à la source du quotidien l'inspiration de leur récit. Il redessine la Chine du siècle dernier, la Chine de tous les jours, celle des grands et des petits, des gouvernants et des gouvernés. A certains moments aux accents d'Albert Londres, Pierre Loti ou du poète Victor Segalen. A parcourir les correspondances de Jules Leurquin, on ressent comme une ivresse à voir se reconstruire sous nos yeux la vie de cet homme qui, un jour de 1909, partait à la rencontre de cette Chine mythique en prise avec les événements les plus décisifs de son histoire. Un homme que l'on accompagnerait volontiers dans un voyage au long cours.

Alors je vous invite à partir avec lui pour un très long voyage, parfois douloureux, mais tellement beau. Le voyage d'une vie. Abondamment illustré, ce livre est une fascinante et délicieuse fresque historique très bien conçue. ■

Claude R. Jaeck
Délégué Général du Souvenir
Français pour la Chine.



Mémoire de lecture

Vingt-Cinq ans d'Indochine et de Yunnan Souvenirs (1919-1943)

Maurice Lécorché - Editions Edouard Privat & Cie., Toulouse 1950
Ancien Inspecteur Général de l'Exploitation de la Compagnie Française Des Chemins de Fer d'Indochine et du Yunnan.

En 1943, par suite d'une mésentente avec son Directeur Général, il est brutalement remercié mais la guerre en Europe l'empêche de rentrer en France avant la fin de l'année 1944.

Son livre est une chronique souvenir de l'exploitation de la ligne du Yunnan de 1919 à 1944. Homme d'action prêt à braver tous les dangers, il ne passera pas son temps dans les bureaux mais plutôt sur le terrain dormant souvent dans sa voiture de service. Dans les premières pages du livre, il décrit directement son premier contact avec la Chine. Il est dans le train à Hokéou, et dit « On est en Chine et on s'en aperçoit immédiatement : désordre et confusion après ordre et discipline. La population loqueteuse, qui a envahi les quais de la gare, dévisage les 'diables d'étrangers' qui attendent le départ du train ». La partie chinoise de la ligne part d'Hokéou, frontière avec le Tonkin, et rejoint après un trajet de 464 kilomètres la ville de Yunnan-Fou située à 1883 mètres d'altitude. Les principales étapes de la ligne qui sont aussi des gares importantes sont Lahati, Tche Ts'ouen, Kai Yuen, Pan Ki, Yi Leang, et Yunnan Fou bien sûr. Le col de Choueï Tang culmine à 2028 mètres, impressionnant dénivelé puisque la ville d'Hokéou se situe à 89 mètres seulement au-dessus du niveau de la mer. Avant l'utilisation des michelines, le voyage à partir de Hanoï prenait trois jours.

C'est souvent par hasard que se construit le destin des hommes, et l'histoire de Maurice Lécorché n'échappe pas à la règle.

Démobilisé le 12 novembre 1918, il reprend son service à la Compagnie des Chemins de Fer du Midi. Au début de l'année 1919, il rencontre un de ses copains de lycée qui lui renseigne un poste de Sous-Directeur au Chemin de Fer du Yunnan. Après les entretiens d'usage, il est engagé, et vers la mi-juin, en route pour l'Extrême-Orient. C'est une carrière de vingt-cinq ans au service de la Compagnie Française des Chemins de Fer d'Indochine et du Yunnan qui commence. En 1937, il sera même titularisé aux fonctions de Directeur de l'Exploitation.

Techniquement, la ligne est dite métrique parce que l'écartement de la voie ne fait pas plus d'un mètre. Même après la fin des travaux, ponts et tunnels doivent être consolidés, et régulièrement restaurés car par suite de la nature ingrate du terrain qui est en mouvement, des lézardes se produisent fréquemment dans les maçonneries. Des inondations transforment la voie en torrent, des tronçons limitent la vitesse du train à 5 kilomètres à l'heure, « une vitesse d'escargot bien portant », par suite du rayon extrêmement serré de certaines courbes. Il faudra plus de vingt ans d'exploitation pour arriver à une stabilité relative des ouvrages.

Le train transporte des voyageurs mais est aussi largement utilisé pour le transport de marchandises qu'elles soient d'origine agricole, ou minière comme pour l'étain, une des richesses de la province.

A l'époque au Yunnan, c'est encore le Moyen-âge, quand le montagnard souffre de la famine, il va prélever sur le paysan de la plaine ce dont il a besoin; c'est une forme de brigandage.

D'autre part, les révolutions de palais ont pour résultat de faire prendre la brousse à des soldats révoltés qui deviennent de véritables pirates. En 1919, les communications intérieures de la province sont quasi inexistantes, les seuls moyens de transport sont la chaise à porteur, >>>





La première Micheline

>>> le cheval ou le mulet, ce qui ne permet pas une répression efficace de la piraterie. L'auteur parle aussi de ses relations avec les personnalités chinoises qui sont très cordiales, le banquier Wang par exemple qui possède une des plus grosses fortunes du Yunnan. Son yamen abrite un nombre insoupçonné de serviteurs avec leurs parents, et les parents des parents. « On se croirait en pleine féodalité. » dit-il.

A partir de 1923, de nombreux complots entre chefs de bande rivaux, anciens généraux de l'armée régulière tombés en disgrâce provoquent des troubles. Des bandes armées sillonnent sans arrêt la province. Un train de marchandise déraile sur des blocs placés intentionnellement sur la voie. Les responsables de la ligne ne se déplacent plus sans escorte. Les pirates n'hésitent pas à les enlever et à les détenir en otages tant ils espèrent les échanger contre rançon. En 1911, la République de Chine a été proclamée sous

l'impulsion de Sun Yan Sen mais en 1920, l'opposition active des communistes commence à grandir partout dans le pays. Au Yunnan, de nouveaux troubles se produisent, et en décembre 1926, Tang Ki Yao fonde le Min Tcheu Tang ou Parti Démocratique. Sa proclamation interpelle, elle dit en autre avoir pour but de faire exercer la souveraineté par le peuple, d'appliquer le suffrage universel direct, de propager l'instruction primaire, d'encourager l'étude des sciences, d'établir le régime du prolétariat, d'apaiser la lutte entre le capital et le travail, d'imposer l'impôt sur le revenu.

Elle veut aussi abolir ces fameux « traités inégaux » A Mong Tseu, en 1927, les communistes lancent un manifeste en plein mouvement xénophobe pour l'anniversaire de l'humiliation nationale du 9 mai 1916. Aux cris de « Vive la révolution nationale », et « Vive la révolution mondiale », ils disent se battre contre la puissance

financière et l'impérialisme anglais ainsi que japonais, les français ne sont pas visés. C'est à cette époque que la monnaie Yunnanaise commence à s'effondrer. Le Chemin de Fer est obligé d'instituer des surtaxes sur tous les transports, et le parti nationaliste utilise ce prétexte pour mener une campagne acharnée contre la Compagnie. Tchang Ki Yao, devenu Gouverneur meurt subitement.

Ses successeurs sont en conflit pour obtenir le pouvoir. C'est une période particulièrement troublée qui oblige Maurice Lécorché à évacuer toutes les familles des agents européens sur le Tonkin.

La défense s'organise, des créneaux sont percés dans les murs d'enceinte des cités, des chevaux de frise sont mis en place, des postes de guet installés. Au cours de l'année 1930, les attentats contre le Chemin de Fer, ses agents, et ses installations vont s'intensifier.

Des agents sont blessés, des trains attaqués. C'est le « Far West ». Les gens

voyagent sans billets, et les contrôleurs sont impuissants à se faire payer.

Au cours des quatre derniers mois de 1930, les communistes s'agitent à nouveau.

En décembre pourtant, un général effectue des missions contre les pirates dans la région des lacs, Il obtient la soumission des bandes les plus importantes, et anéantit les autres.

Des têtes sont coupées, et exposées publiquement comme le veut la tradition. En 1931, la piraterie est en régression.

En juin 1932, se crée à Yunnan Fou un mouvement anti-français, et de violentes campagnes de presse sont dirigées contre le Chemin de Fer, mais les agitateurs s'en tiennent aux discours, et ne passent pas aux actes. Le premier trimestre 1935 est entièrement occupé par l'invasion des communistes. « Les rouges s'étaient divisés en deux groupes, dont le plus faible avait attiré les troupes régulières sous les murs de Kouei Yang

>>>

>>> pendant que le plus fort, profitant de ce que les frontières du Yunnan étaient dégarnies, piquait droit sur la capitale ».

Ce sont des jours de fièvre à Yunnan Fou. La ville se prépare à la résistance mais finalement les rouges s'éloignent pensant que la ville est fortement défendue. Le généralissime Tchang Kai Chek arrive alors par avion à Yunnan Fou pour une visite de reconnaissance d'une dizaine de jours.

En Octobre 1938, le blocage

mobilisation générale à la suite du pacte germano-soviétique.

Après un bref congé en France, Maurice Lécorché rentre en Indochine pour son dernier contrat. La situation au Yunnan est dominée par le conflit sino-japonais, et les incursions aériennes fréquentes paralysent l'activité de la capitale. Tchang Kai Chek qui a finalement établi son gouvernement nationaliste à Tchong King s'empare de l'économie du Yunnan (l'étain, et l'argent des taxes).

Directeur Général pour s'entendre dire que son contrat ne sera pas renouvelé, et qu'il est tout simplement licencié.

L'aventure se termine. Le 30 octobre, il réunit ses chefs de service pour leur faire ses adieux.

« Entrevue particulièrement émouvante » reconnaît-il. C'est plein d'amertume qu'il dit « Me voici relégué à la vieille ferraille, sans plus de considération ni d'égards qu'on en a pour un vieil outil qui a cessé de plaire. »

Il doit alors attendre la fin de

pirates et d'imbéciles, été plongé dans le drame le plus sanglant qu'il ait jamais connu. » Et ce n'était qu'un début... ■



La gare de Yunnan Fou attend le premier train 30 janvier 1910.

des communications Hong-Kong Canton, et finalement la chute de cette place confèrent un rôle primordial aux voies indochinoises, et une importance prépondérante à la ligne du Yunnan.

Pendant les premiers mois de 1939, le Chemin de Fer arrive difficilement à transporter toutes les marchandises qui débarquent à Haïphong.

Le personnel est sur les dents, le matériel roule sans arrêt. En France, c'est la

Des troupes nationalistes armées y sont envoyées. Dès le début 1940, la ligne du Yunnan est soumise à de violentes attaques de l'aviation japonaise.

Des ponts sont atteints, et les explosifs sont stockés dans les gares. L'entrée des japonais au Tonkin va rendre plus délicate encore la situation de la Compagnie du Yunnan.

En fin 1943, Maurice Lécorché, de retour à Hanoï, se présente au bureau du

la guerre pour rentrer en Métropole.

A 59 ans, il va prendre une retraite bien méritée la tête enrubannée de souvenirs inoubliables auxquels il ne peut s'empêcher de penser avec plaisir mais aussi avec regret.

En 1948, c'est avec tristesse qu'il regarde l'Indochine : « Ce pays, dit-il, qui, à l'armistice pouvait être l'un des plus riches du globe, a, par la faute de fous, d'illuminés, d'arrivistes, de



Michel Nivelle

Membre du Souvenir Français
Résident de Shanghai

Thomas RAUCAT (1894-1976)

Loin des Blondes'... peut-on en trois mots, mieux définir l'espace considérable qui sépare un barbare occidental expatrié en Asie, de son univers habituel ?

"Loin des Blondes", c'est le titre savoureux du second et ultime ouvrage de Thomas Raucat, publié en 1928. C'est un volume de huit nouvelles où l'auteur va raconter avec un humour dévastateur ses quelques échecs sentimentaux sur la route du retour vers l'Europe.

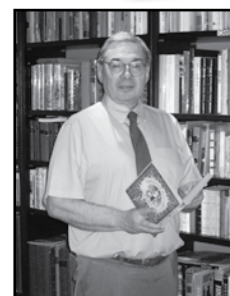
Thomas Raucat est l'écrivain ignoré d'un premier roman célèbre, "L'honorable partie de Campagne". De son vrai nom Roger Poidatz, il est né à Paris en 1894. Après de brillantes études à l'Ecole Polytechnique, il fera la guerre de 1914-18 comme aviateur. Impressionnés par la suprématie de notre aviation, les Japonais firent venir à Tokyo une mission militaire chargée de réorganiser leur propre aviation. C'est ainsi que Roger Poidatz se retrouva pour un an et demi au Japon. Lafcadio Hearn, qui lui vécut quinze ans au Japon, estimait qu'au bout de quatre ou cinq ans de vie commune, quand on se rendait compte que l'on ne pouvait décidément pas comprendre les Japonais, alors seulement commençait-on à les connaître. Roger Poidatz comprit très vite. Il les comprit si bien que son "Honorable partie de Campagne" est considéré par tous les spécialistes, et par les Japonais eux-mêmes, comme la vision la plus inspirée que l'on puisse lire du Japon d'avant la guerre. L'histoire est aussi banale que le livre est prodigieux. Un Européen dont nous ne connaissons même pas le nom, au cours d'une promenade dans un jardin public, rencontre une ravissante et fraîche jeune Japonaise. Il lui propose de l'emmener



se promener à la campagne deux jours plus tard, avec l'idée unique de conclure agréablement une amourette printanière. Hélas, face à un scénario aussi limpide, tout va se compliquer. Notre Européen désespéré, va se retrouver face à une société japonaise qu'il ne comprend pas. Tout, et tout le monde vont se liguer pour transformer une si jolie journée en désastre... Le livre retrace les vingt-quatre heures de la vie de la jeune japonaise, depuis le petit matin où elle revêt son plus joli kimono, jusqu'au soir, où le récit s'achèvera, à la lueur de la lune, au bord d'une plage... Plus que l'Européen, c'est elle qui reste l'héroïne attachante du livre. A travers ses yeux de dix-huit ans, nous découvrons ses inquiétudes pour l'avenir, sa pauvreté, la difficulté de sa condition de femme japonaise méprisée par les hommes.

Elle accepte tout, puisque c'est la tradition, paraissant toujours joyeuse et cachant maladroïtement ses fous rires de demoiselle derrière son éventail de papier. Hilarité asiatique, marque de la gêne la plus profonde et que ne peuvent comprendre les barbares occidentaux. La forme du récit est remarquable. Huit chapitres où huit personnages différents vont raconter, chacun à son tour, un des épisodes de la journée, comme il l'a vu. Les passages de la réception par le chef de gare et le moment du bain traditionnel pris en commun sont inoubliables de drôlerie. Loin de la caricature, les Japonais sont plus vrais que nature. Roger Poidatz attendra d'être rentré en France pour publier son chef-d'oeuvre. Il craignait que la tendresse avec laquelle il avait décrit leur société paraisse injurieuse et froissante aux yeux de ses hôtes.

C'est encore le Japon qui lui suggéra son pseudonyme de Thomas Raucat, qui est la transcription phonétique de l'expression japonaise "Tomarô ka ?" qui signifie "nem'arrêterai-je point ici ?" sous entendu dans l'écriture ou encore au Japon ? Roger Poidatz, et c'est malheureux pour nous, s'arrêta ici... Il ne publia plus et ne retourna jamais en ce Japon qu'il avait si bien compris.



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

Le Père Yves RAGUIN (1912 - 1998) et le Grand Dictionnaire Ricci

Il y arrive le 30 avril 1949. Bloqué dans la ville assiégée, il révisé une traduction en chinois du Petit Larousse. Celle-ci paraît quelques années plus tard. Du printemps 1951 à l'été 1953, Il révisé les traductions en chinois de plusieurs livres de Daniel Rops ainsi qu'une nouvelle traduction des Evangiles à partir du texte grec.

Expulsé de Chine (où il ne revint jamais) en août 1953, il rejoint Taïwan où il est nommé Directeur du dictionnaire polyglotte dont une équipe d'une vingtaine de personnes est chargée de préparer la rédaction. En 1959, il est envoyé au Vietnam pour y enseigner l'histoire chinoise et la pensée bouddhiste à l'université de Saïgon et à l'université catholique de Dalat. Il y restera jusqu'en 1964 et profitera de ce temps pour s'initier à la philosophie indienne et aux profondeurs de la pensée bouddhiste. Les années suivantes, basé à Taïwan, il se partagera entre de multiples destinations (Vietnam, Philippines, San Francisco, Beyrouth, Paris) toujours enseignant (en chinois, anglais et français), dirigeant et publiant.

Il se rend compte que le grand dictionnaire polyglotte ne trouvera jamais les fonds nécessaires à sa publication et a alors l'idée de diviser en trois étapes distinctes le lancement du projet : d'abord un petit dictionnaire chinois-français, puis un moyen

Né en novembre 1912 à Sainte Catherine de Fierbois (Touaine) dans une famille de six garçons, Yves Raguin entre au noviciat de la Compagnie de Jésus en 1930 et est ordonné prêtre douze ans plus tard à Lyon en 1942.

De 1942 à 1946, il étudie le chinois à l'Ecole nationale des langues orientales. En 1946, il s'embarque sur le « Liberty Ship » pour les Etats-Unis et prépare un doctorat en études chinoises à Harvard. Mais, face à l'avance des armées communistes vers le sud de la Chine, il abandonne son doctorat et se hâte d'atteindre Shanghai avant la chute de la ville dans les soubresauts de la guerre civile.



et enfin un grand. Avec le père Jean Lefeuvre, il fonde en 1964 l'Institut Ricci de Taïpei, qui lui fournit un cadre institutionnel pour travailler patiemment tant sur le Grand Dictionnaire Ricci que sur les traditions spirituelles chinoises. Il en restera le directeur jusqu'en 1996. Le « Petit dictionnaire Ricci » voit le jour en 1976. Depuis, ce dictionnaire largement diffusé, est devenu un ouvrage de référence. En 1987, avec le Père Claude Larre, fondateur de l'Institut Ricci de Paris, Mademoiselle Elisabeth Rochat de la Vallée et Monsieur Michel Deverge, il fonde l'Association Ricci du Grand Dictionnaire

Français de la Langue Chinoise afin de mener à bien les deux étapes suivantes du projet.

En 1993, il contribue à la fondation de l'Association Internationale Ricci dont le but est de coordonner les travaux en sinologie des Pères jésuites et d'autres sinologues.

En 1974, il est l'un des initiateurs des Colloques Internationaux de Sinologie, dont il demeure l'un des principaux animateurs. Un hommage spécial lui a été rendu, lors du Colloque de 1995, au centre culturel Les Fontaines, à Chantilly. En 1999, un dictionnaire « moyen » de 3 500 pages, 4 000 caractères (mots chinois)

et 23 000 expressions sort chez Desclée de Brouwer.

En 2000, le Grand Dictionnaire Ricci de la langue chinoise (10 000 pages – 13 390 caractères – 300 000 expressions) est publié.

Cependant, si le dictionnaire chinois-français marque un axe essentiel de sa vie culturelle, ses nombreux ouvrages et articles de spiritualité témoignent qu'il était loin de ne faire que cela. C'est dans le courant des années soixante-dix que sa réputation d'écrivain et de directeur spirituel se confirme et s'étend. Il continuera ce travail au cours des décennies suivantes, entretenant une correspondance suivie avec des amis du monde entier.

Auteur de plus de vingt-cinq livres et de plusieurs dizaines d'articles de théologie spirituelle parus et traduits en chinois, français, anglais, espagnol, portugais, italien, allemand, hollandais et russe, il fut toute sa vie un écrivain prolifique et un infatigable prédicateur de retraites.

« Ceux qui l'ont connu, ont pu apprécier la vigueur de son optimisme et l'ouverture confiante de son discours ». Il nous a quitté le 9 décembre 1998. ■



Françoise et Georges Raguin

Membre du Souvenir Français

François de Plas, marin et jésuite en mer de Chine

Le capitaine de frégate François de Plas est à la fois officier de marine et jésuite. Entre 1851 et 1858, il commande deux missions de surveillance de la mer de Chine. La première le conduit à bord de la corvette à vapeur «Cassini». Il découvre Hong Kong.

En 1888, le Commandant de Plas meurt à Brest. Sa disparition crée un vif émoi parmi les officiers de marine et chez les jésuites. Après 45 ans de carrière dans la Marine et dans la Compagnie de Jésus, l'homme est salué comme un exemple. Le Révérend Père Mercier entreprend alors sa biographie. En réunissant des lettres du marin adressées à sa mère et des rapports de l'officier à sa hiérarchie, l'auteur compose le portrait d'un homme à la fois droit et sensible.

Début octobre 1851, le « Cassini » arrive à Hong Kong. Le marin y repère immédiatement « vingt-trois navires de commerce et deux bâtiments de guerre, une corvette et un brick ». Puis il s'attarde sur le paysage qui s'offre à lui :

«Hong Kong, vu de la rade, présente un aspect très pittoresque. Cette petite île ne donnait autrefois asile qu'à de pauvres familles de pêcheurs chinois ; elle possède maintenant près de quarante mille habitants. La ville de Victoria, fondée depuis dix ans à peine, au moment de l'occupation des Anglais, renferme déjà plus de dix mille habitants. Elle est située sur le penchant d'une haute montagne, au pied de laquelle on aperçoit de fort belles maisons. La grande rue, sur le bord de la mer, dans le quartier européen, est formée des deux côtés de vastes magasins entrecoupés de

distance en distance par de véritables palais. La rade est sûre, le port profond, en sorte que Hong Kong, malgré l'insalubrité de son climat en été, aura bientôt ruiné le commerce de la colonie portugaise de Macao, île voisine et rivale. » François de Plas



continue à naviguer entre Macao et Hong Kong. Il reçoit parfois des nouvelles de France où les dérives monarchiques de Louis-Napoléon Bonaparte inquiètent. Quelques mois plus tard, il raconte que la proclamation de l'Empire est accueillie sans enthousiasme par l'équipage. Lui est ouvertement favorable à ce retour d'un pouvoir fort. Il déplore au passage la situation en Chine, en proie aux révoltes contre les Qing : « La Chine me paraît tout aussi malade que notre pauvre France ». Sa position est encore bien plus claire lorsqu'il reçoit à bord un diplomate français

dont il tait le nom mais qui doit être Bourboulon, en poste à Macao.

« J'ai une conversation assez vive avec le nouveau ministre [plénipotentiaire] qui me paraît être républicain fanatique. Il réclame l'émancipation de la pensée, la liberté illimitée de

la presse... Que sais-je ? Je suis destiné à l'avoir à bord ; ma position vis-à-vis de lui sera nécessairement embarrassante ; enfin, Dieu y pourvoira ». Les accrochages se multiplient effectivement. La République et l'Empire s'affrontent aussi en Mer de Chine !

L'un des plus beaux souvenirs du marin jésuite à Hong Kong semble être la célébration de la messe pour la Sainte-Barbe dans son bateau ; il ne peut s'empêcher toutefois de regretter les sarcasmes de ses hommes qui ne sont guère pieux. Il est assez peu friand de toutes les mondanités. Les repas chez l'agent

consulaire Haskell finissent systématiquement en houleuses conversations politiques... De Plas est bien plus à l'aise avec le protocole lorsqu'il rend visite au gouverneur anglais, au contre-amiral de Sa Majesté et, surtout, lorsqu'il est reçu par les Missions Étrangères.

En mai 1853, le « Cassini » est de retour dans les eaux de Hong Kong. Cette fois, le climat est moins cordial avec les autorités. « Le caractère d'imprévu que portent tous les actes de Louis-Napoléon me fait craindre qu'aujourd'hui, on se batte en Europe ». Le conflit contre les Anglais est perçu comme imminent ; c'est le branle-bas de combat sur la corvette, les hommes sont prêts à ouvrir le feu contre la « Cléopâtre » qui garde le port. Les nouvelles d'Europe arrivent lentement et partiellement. Prudent, De Plas fait mouiller son navire près de Macao. Rien ne se passe... pour cette fois. ■

Sources et gravures tirées de La campagne du Cassini dans les mers de Chine, par le RP Mercier, éditions Rétaux-Bray, 1889. Remerciements à M. Yves Azéma et son inépuisable librairie d'ouvrages anciens sur l'Asie, 89 Hollywood road - Hong Kong



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

Chronique historique de la présence française en Chine

Le Conseil Municipal de Changhai: organe de gestion de la concession française sous la haute surveillance du Consul Général

Le premier Consul de France Charles de Montigny et son successeur Edan avaient eu à surmonter toutes les difficultés liées à la création et au développement de la concession à partir de rien. L'augmentation du nombre d'habitants et la multiplication des problèmes financiers liés à l'assainissement, aux travaux et à l'ordre public, obligea le consul à faire appel à la collaboration des propriétaires fonciers.

En 1860, la population étrangère était alors de 100 personnes. 9 maisons de commerce françaises y étaient représentées ainsi que 8 maisons étrangères. Le 29 avril 1862, le consul convoque le premier Conseil Municipal.

Il sera formé de 5 propriétaires éminents de la concession et présidé par lui-même. La tâche donnée au conseil sera de « régler et administrer toutes les affaires relatives à sa juridiction, en veillant au bon ordre, à la salubrité et au bien être public... ».

Le consul délègue les pleins pouvoirs au conseil pour l'administration de toutes les affaires.

Le procès verbal de l'assemblée du 5 mai 1862 établit de fait le véritable acte de naissance de ce conseil : commence alors une vie de 80 ans qui prendra fin le 31 juillet 1943 à la mise en application de l'acte de rétrocession signé par le gouvernement fantôme de Wang Ching-wei à Nankin et celui de Laval à Vichy.

La tâche du conseil est immense : les besoins d'assainissement, d'aménagements urbains et de sécurité sont énormes et les caisses sont presque vides. Sa première tâche fut d'organiser la police qui ne comprenait que

3 cadres, 18 agents, un geôlier et un « écrivain »... Le corps de police deviendra progressivement la « Garde Municipale » qui à l'aube de la deuxième guerre mondiale comprendra jusqu'à 3000 hommes. Sa deuxième tâche fut de

un lever de boucliers des propriétaires voyant évidemment d'un mauvais œil de devoir mettre la main à la poche.... Sa troisième tâche fut de nommer un inspecteur des routes et des travaux publics.

Sa première initiative fut

Les Règlements Municipaux: Depuis de nombreuses années le consul de France était sous la pression constante des anglais et des américains qui incitaient le gouvernement français à ratifier les « Land Regulations » établies en 1854 et qui juridiquement auraient officialisé un alignement de la concession française sur le mode fonctionnement de l'International Settlement (la concession internationale).

D'autre part, le conseil, fort de la délégation de pouvoirs qui lui avait été donnée, avait abusé de ses prérogatives et avait eu très rapidement le don d'énervier le consulat.

Le nouveau consul de France, le vicomte Brenier de Montmorand arrive le 22 Décembre 1864. Homme fort de caractère et très conscient de son rôle, il pressa le Ministère des Affaires Etrangères qui planchait sur un texte de règlements. Poussé par le consul et interpellé par Londres, celui-ci refusa catégoriquement l'alignement sur les règles de l'International Settlement et donna enfin à Brenier de Montmorand son accord sur le texte définitif. Le 11 Juillet 1866, Brenier put enfin proposer au conseil les « Règlements d'organisation municipale de la concession française de Changhai » >>>



Le Consulat de France sur le quai de France (le Bund) à Shanghai (années 30)

nommer un collecteur d'impôts. Les recettes venaient essentiellement des patentes, des impôts sur les restaurants et débits chinois, des fumeries d'opium et des « maisons et bateaux de filles » ainsi que des maisons de jeux qui s'étaient multipliées sur le territoire de la concession. Elles viendront ensuite de toutes les autres activités commerciales et bien entendu de l'impôt foncier, ce qui ne manquera pas de créer à chaque révision

d'acheter un terrain pour la construction d'un Hôtel Consulaire dont la construction commencera en juillet 1863 et qui fut achevé 15 mois plus tard. Il était situé à l'angle de la rue du consulat et du Quai de France et ne fut démoli qu'en 1982. (Jinling lu/ Waitan).

Ce département deviendra le « Service des travaux publics » et bénéficiera pendant des années du quart du budget de la concession.

>>> Ces règlements, à l'opposé des « Land Regulations » consacraient le rôle « délibératif » du conseil et l'emprise étroite du consul général sur les affaires de la concession.

Ils établissaient un conseil composé de 4 français et 4 étrangers rééligibles tous les 2 ans.

Était éligible tout français ou étranger (non chinois) âgé de plus de 21 ans et possédant un titre de propriété, étant locataire ou étant résident de la concession depuis plus de 3 mois et jouissant d'un revenu annuel minimum de 4000 Francs.

Avec quelques modifications relatives au statut juridique des étrangers et à la cohérence avec les « Land Regulations », la version définitive des règlements fut publiée le 14 avril 1868 et ratifiée par les consuls anglais, américain, russe et allemand le 24 septembre 1869.

Ces règlements consacraient donc le contrôle direct par le consul général sur les finances et l'ordre public, au grand dam des conseillers et de l'assemblée des propriétaires fonciers qui reprocheront pendant des années au consulat l'opacité des comptes et le manque d'autonomie du conseil.

Derrière les coulisses, les consuls généraux n'auront cependant cessé de consulter les propriétaires les plus influents et l'histoire montrera que leurs arbitrages seront très souvent de nature à favoriser le commerce et la bonne marche des affaires.....

Les chinois ne furent admis au conseil municipal qu'en 1898 et ce, avec un rôle consultatif. Ce n'est qu'en 1914, à l'occasion de la



Facade sud sur la rue du Consulat.



négociation du dernier agrandissement de la concession, que le consul de France de l'époque, Roland Kahn, se verra imposer la présence de chinois au conseil.

Le plus grand pouvoir du consul général fut cependant celui de révoquer les conseillers ou le conseil en entier et ce, dans des situations de conflit ouvert ou de danger.

Ce pouvoir fut exercé dès 1865 pour changer les conseillers, en 1898 à la suite de la deuxième affaire de la pagode de Ningbo et enfin en 1927 lors des troubles liés à l'arrivée des troupes du Kuomintang à Shanghai et l'insurrection ouvrière qui la précéda. ■



Charles Lagrange
Membre du Souvenir Français
Résident de Pékin