

Bulletin No : 33  
octobre 2009



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

## SOMMAIRE:

- *Le Pere Huc*
- *Georges-Louis Haskell, premier représentant officiel de la France à Hong Kong*
- *Hong Kong, une « étape asiatique » du Gouverneur Angoulvant*
- *Les lieux de sépultures des Français de Pékin*
- *Le cimetière français de Zheng Fusi à Pékin décrit par Mme de Bourboulon*
- *Mémoire de Lecture: Les Chemins de fer de la France d'Outre-Mer (6 et fin)*
- *Chronique historique de la présence française en Chine: La ligne de chemin de fer Pékin - Hankow (Wuhan),*
- *Les écrivains de l'Indochine Jean Jacques NEUVILLE*

# S'ENGAGER POUR DES VALEURS ET LES TRANSMETTRE

Les grandes dates du Souvenir, et le rappel des grands moments de notre histoire, sont pour nous des moments privilégiés pour partager la Mémoire et l'occasion pour chacun d'entre nous de nous souvenir une fois encore de ce qu'après tant de vies qui nous ont précédés, tant de sang parfois versé, tant d'efforts et de douleurs, la vie nous a apportés.

Nous devons rendre hommage à ceux qui, par choix ou fatalité, sont partis au loin pour nous tracer le chemin, ou bien ont dû prendre les armes pour défendre les plus belles valeurs humaines. Ils avaient le sens du courage et de l'honneur. Ils étaient souvent très dignes, très courageux et généreux. Ceux de nos compatriotes qui ont fait leur devoir, se battaient pour qu'à leur tour leurs enfants, nous-mêmes, n'aient pas à rougir de ce qu'auraient accompli leurs pères.

Ils se battaient aussi pour leur transmettre cette fierté d'être français. Nous devons apprendre à nos enfants à ne pas être prisonniers du passé. Mais nous devons aussi apprendre à nos enfants à être fiers de leur pays, à être fiers de la France, de ce que les générations qui les ont précédés ont accompli de grand, ont accompli de noble, ont accompli de beau.

Rendons hommage à nos prédecesseurs qui à des moments de notre histoire ont eu la force et le courage de poursuivre les chemins difficiles et souvent aussi dire « non ». Ce qu'ils ont fait ne doit pas seulement relever de l'Histoire. Ce qu'ils ont fait doit continuer de faire partie de la mémoire vivante de notre pays. Ne rien oublier...

En France, soucieux de transmettre leur expérience et leur engagement aux générations futures, des résistants et anciens déportés ont manifesté très tôt leur volonté de témoigner dans les établissements scolaires. En 1961, une circulaire de Lucien Paye, alors ministre de l'Éducation nationale, transforme un simple concours d'origine associative en un concours d'envergure nationale : le CNRD est né.

Le Concours National de la Résistance et de la Déportation (CNRD) est ouvert aux collégiens et lycéens, en France comme dans nos écoles à l'étranger. Il permet de sensibiliser les jeunes Français à une période douloureuse de l'Histoire et de réfléchir aux valeurs de ceux et celles qui en furent les héros et les martyrs. Il donne également l'occasion à ces jeunes de connaître, parfois pour la première

fois, l'action des résistants et le sort des déportés, les invitant ainsi à une véritable démarche civique.

Nous nous sentons solidaires de cette initiative et encourageons la participation de nos enfants, même à l'étranger.

Pour le concours de 2010, le jury national a arrêté le thème suivant : « L'appel du 18 juin 1940 du général de Gaulle et son impact jusqu'en 1945 ».

A partir des circonstances et du contenu de ce texte fondateur, les candidats étudieront la portée de l'appel du 18 juin, ainsi que les engagements qu'il a suscités en France, dans l'empire français et à l'étranger.

Le CNRD permet de sensibiliser les jeunes Français à cette période douloureuse de l'Histoire et de réfléchir aux valeurs de ceux et celles qui en furent les héros et les martyrs.

Les collèges et Lycées français de Chine, ainsi que le Souvenir Français de Chine, sont à la disposition de ceux qui voudraient en savoir plus.

●  
**Claude R. Jaeck**

# **Le Père Huc ou le Triomphe de la Foi**

(première partie)

*“Le Père Huc est le premier français à pénétrer au Tibet en 1846 ; et l'un des premiers Européens à en sortir vivant... de 1841 à 1851, il parcourt la Chine, la Tartarie, le Tibet, « accroupi sur une misérable brouette » ; « hissé sur un énorme charriot auquel se trouvait attelés pêle-mêle des chevaux, des bœufs, des mulots et des ânes » ; « à califourchon sur un petit âne gris » ; à dos de chameau ; en jonque ; sur ses jambes, qu'il a « rarement trouvées complaisantes » ; et même sur son derrière, seul moyen d'atteindre une vallée glissant du haut d'une montagne glacée.”*



Adoptant le costume, les usages des contrées traversées, le père Huc affronta, avec une vigueur et un humour inaltérables, le sable, la boue, la neige, la glace, les naufrages, les ponts délabrés, les précipices, les brigands, les aubergistes, et les tracas de l'administrations ... Il brossa à son retour un tableau irremplaçable de la vie quotidienne en Chine. Ce prodigieux témoignage, véritable roman d'aventure parut en 1850 alors que le père Huc était encore en Chine, puis en 1854 sous les titres « Souvenir d'un voyage dans la Tartarie et le Thibet » et « L'Empire Chinois ».

Régis Evariste HUC est né le 1er juin 1813 à Caylus (Haute-Garonne), passe son enfance à Nègrepelisse avant d'être admis au Grand Séminaire. Désireux de servir les missions étrangères, il obtient

son transfert à Paris dans la congrégation des Fils de Saint-Vincent-de-Paul, dit des « Lazaristes ».

Ordonné prêtre le 28 janvier 1839 par l'archevêque de Paris, il ne perd pas de temps et embarque le 6 mars au Havre, à destination des missions de Chine.

Par une lettre à ses « bons et biens chers parents », il leur annonce son arrivée le jour-même à Batavia, port de l'île de Java. Il est encore à deux mille six cents kilomètres de sa destination, la petite colonie fondée en 1517 par les portugais à Macao.

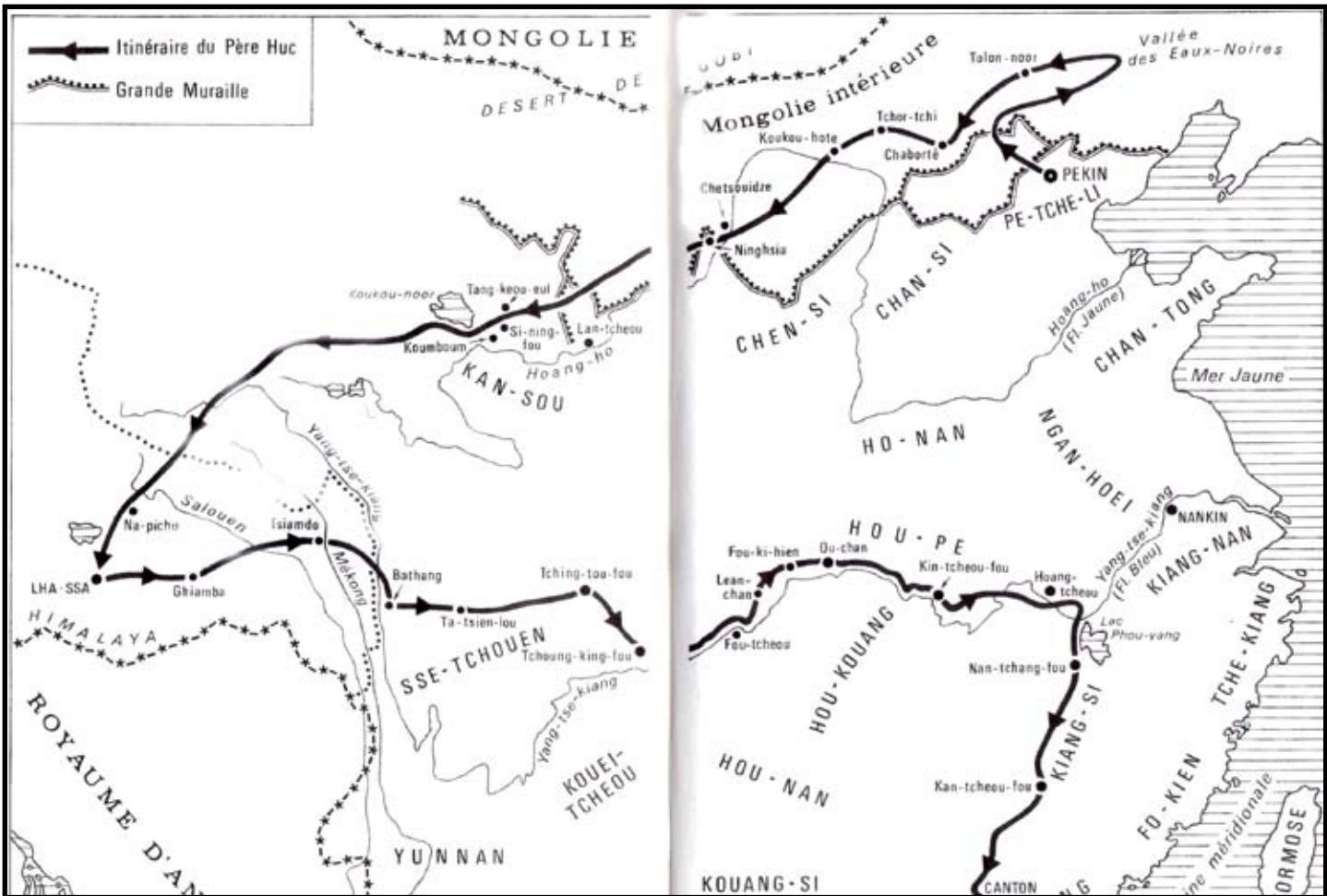
C'est là que les Lazaristes ont établi les quartiers généraux de leurs missions de Chine. Macao est alors une des rares portes de l'empire du Milieu entrouverte aux Occidentaux. Monsieur Huc, ainsi le nomme-t-on désormais, selon

l'usage des missions, débarque à Macao le 31 juillet 1839. Il y restera dix-huit mois. Le temps de se familiariser avec la langue, le climat. Et avec les dangers du pays... Six semaines après son arrivée, des persécutions se déclenchent contre les missionnaires. Loin d'intimider le jeune Toulousain, la nouvelle renforce sa détermination.

On le juge prêt à rejoindre son affectation : la Tartarie (la Mongolie) qu'il évangélisera sous la direction du vicaire apostolique Mgr Joseph Martial Mouly.

*« Il fut décidé que je partirais le samedi 20 février [1841], vers les sept heures du soir. Vers les six heures, on me fit la toilette à la chinoise, on me rasa les cheveux à l'exception de ceux que je laissais croître depuis bientôt deux ans au sommet de la tête ;*

>>>

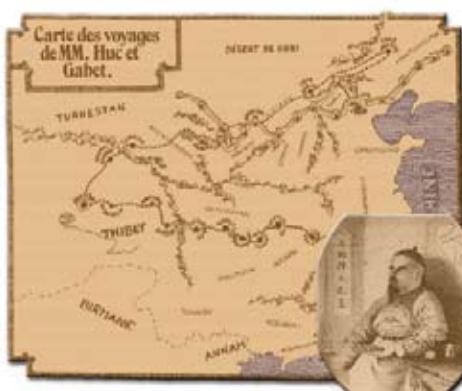


>>> on leur rajouta une chevelure étrangère, on tressa le tout et je me trouvais en possession d'une queue magnifique qui descendait jusqu'aux jarrets.

Mon teint passablement foncé fut encore rembruni par une couleur jaunâtre ; mes sourcils furent découpés à la façon du pays ; de longues et épaisse moustaches que je cultivais depuis longtemps dissimulaient la tournure européenne de mon nez ; enfin, les habits chinois vinrent compléter la contrefaçon. »

Ce déguisement a l'avantage de le faire passer inaperçu et le rendre le moins différent possible des gens auxquels il va porter la bonne parole.

Il s'adaptera ainsi à tous les milieux par où il passe - Mongolie, Chine, Tibet - adoptant à chaque fois la langue, les vêtements, les usages, la cuisine, la manière de vivre.



Ainsi déguisé il mettra 3 mois pour atteindre Pékin pour arriver aux portes de la Mongolie le 17 juin 1841.

Il y travaillera 3 ans se préparant à enfin partir pour la grande aventure le 10 septembre 1844 en compagnie de Joseph Gabet (1806 - 1854), un confrère originaire du Jura ; d'un jeune lama ; de trois chameaux ; un cheval blanc ; un mulet et un gros chien nommé Arsalan, ce qui veut dire Lion en mongol.

Voilà l'équipe que Mgr Mouly a chargé d'évangéliser la Tartarie.

Les deux hommes ont compris que, pour opérer des conversions et agir sur l'âme chinoise, il fallait étudier la religion bouddhiste.

Après s'être familiarisés avec sa doctrine, il leur fallait parachever leur enquête en allant à Lhassa, ville sainte et capitale du Tibet où une longue et difficile errance les amena, le 29 janvier 1846.

Bien accueillis dans cette ville par les Tibétains, ils seront très vite suspects à l'autorité chinoise. Ki-Chan, le représentant de l'empereur au Tibet, prononce leur expulsion au bout de six semaines.

Ainsi s'achève la première partie de l'aventure du père Huc, racontée dans les deux volumes de Souvenirs d'un voyage dans la Tartarie et le Thibet, parus en 1850.

Ils étaient les premiers étrangers à visiter

Lhassa depuis Thomas Manning en 1811-1812 et 85 ans avant le passage de la première femme occidentale, Alexandra David-Neel.

Claude R. Jaeck



Inspiré de l'excellente préface de Francis Lacassin dans la réédition des ouvrages du Père HUC, Edition Omnibus.

Illustrations :

- Evariste Huc en 1839, avant son départ pour la Chine
- Itinéraire du Père Huc

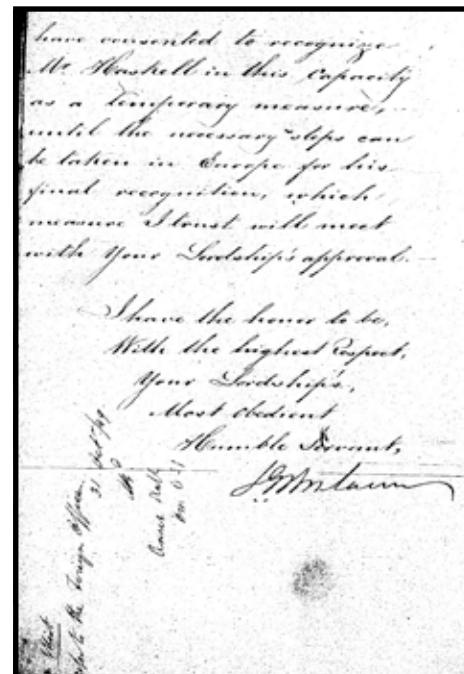
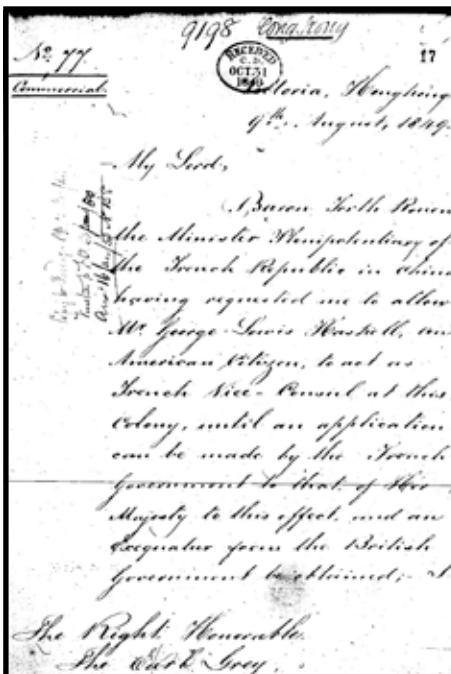
# Georges-Louis Haskell, premier représentant officiel de la France à Hong Kong

En août 1849, afin de prendre en compte le développement rapide du port de Hong Kong et son rôle croissant comme carrefour d'échanges en Asie, le ministère des Affaires étrangères décide d'y nommer un «agent consulaire». Georges-Louis Haskell, citoyen américain et agent maritime, devient ainsi le premier représentant officiel de la France à Hong Kong.

Dans une dépêche envoyée au ministre des Affaires étrangères le 15 juillet 1848, le baron Alexandre Forth-Rouen, «Envoyé et Chargé d'affaires en Chine» en poste à Canton, argumente en faveur de la nomination d'un agent consulaire à Hong Kong.

Il s'agit en effet pour la France de la IIe République de prendre en compte rôle croissant de Hong Kong comme carrefour d'échanges en Asie : «il y aurait grand avantage à ce que notre agent consulaire pût être placé à ce point central de l'arrivée et de l'expédition de la correspondance entre la station navale et le ministère de la Marine et entre le Département des Affaires étrangères, la légation de Canton et l'agence de Shanghai».

A cette époque, la fonction d'agent consulaire correspondait à celle connue aujourd'hui sous l'appellation de consul honoraire. A la différence d'un consul, l'agent consulaire n'était pas un diplomate de carrière du pays qu'il représentait. Il pouvait être de nationalité étrangère et exercer une profession, éventuellement celle de diplomate d'un autre pays. Du fait de ses qualités et de son «honorabilité», la personne désignée comme agent consulaire se voyait confier par le ministère des Affaires étrangères la mission de défendre les intérêts de la France. Le choix du premier agent consulaire de la France à Hong Kong, justifié par Forth-Rouen dans une dépêche du 21 juin 1849, se porte ainsi sur Georges-Louis Haskell : «sujet américain et associé d'une des premières maisons américaines de Hong Kong, il a longtemps habité en France et parle parfaitement bien le Français. Nous avons deux petits commerçants français établis dans la colonie anglaise mais aucun d'entre eux n'était en mesure d'être revêtu d'un caractère officiel». Intéressante précision qui montre que, sept ans après la fondation de Hong Kong, deux marchands français sont déjà installés sur place mais, aux yeux du diplomate français en poste à Canton, il leur manque les qualités recherchées chez un agent consulaire. Citoyen américain,



Georges-Louis Haskell, lui, est employé par deux maisons de commerce américaines établies à Hong Kong. La première est la compagnie de courtage maritime Williams Anthon & Cie, «comptée à Hong Kong parmi les plus respectables et ses membres y sont individuellement fort considérés. Ses opérations consistent à recevoir des navires à consignation, en commission ou en courtages». La deuxième maison de commerce pour laquelle travaille Georges-Louis Haskell est la maison Bush & Cie. L'exequatur de Georges-Louis Haskell est demandée à Londres. De son côté, le Gouverneur de la colonie, par lettre du 9 août 1849, informe sa capitale de la procédure de nomination d'un «vice-consul» par la France, traduction de la fonction d'agent consulaire. Et, le 26 août 1849, le ministère des Affaires étrangères, suivant ainsi les arguments du baron Alexandre Forth-Rouen, nomme Georges-Louis Haskell premier agent consulaire de la France à Hong Kong. Il exerce cette fonction pendant sept ans puis quitte Hong Kong en octobre 1856 pour s'établir à Singapour.

Quelques mois plus tard Duns, consul de Suède et de Norvège, lui succède mais il démissionne en 1857 car il estime que, ne parlant pas Français, il ne peut pas accomplir sa fonction de manière satisfaisante. Albert Vaucher, citoyen helvétique, de la maison Vaucher Frères de Canton, accepte alors de reprendre la charge d'agent consulaire, pour l'exercer jusqu'en mars 1862. La fonction est ensuite assumée par José d'Aguilar, consul d'Espagne, qui la conserve jusqu'au 1er décembre 1862, date à laquelle il remet les archives de l'agence consulaire à Ernest-Napoléon Godeaux, premier diplomate de carrière nommé consul de France à Hong Kong.



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

Sources :  
Archives du ministère des Affaires étrangères, Paris.  
Crédits photographiques :  
Archives du Gouvernement de Hong Kong

# Hong Kong, une « étape asiatique » du Gouverneur Angoulvant

En 1930, Gabriel Angoulvant publie «Etapes asiatiques», un récit de voyage après plusieurs mois passés à arpenter l'Asie deux ans plus tôt. Ce haut fonctionnaire français a dévoué une grande partie de sa vie aux colonies et donc, à voyager dans le monde entier. Il porte bien souvent un regard blasé sur ce qui l'entoure, mais il est impressionné par Hong Kong et le pouvoir qui en émane. Une puissance sérieusement ébranlée par les récents conflits sociaux (1925) sur lesquels l'administrateur colonial ne manque pas de revenir.



lieutenant-gouverneur Angoulvant lors de son passage en Côte d'Ivoire.

Tonkin, Chine, Djibouti, Congo, Guadeloupe, Saint-Pierre-et-Miquelon, Inde, Côte d'Ivoire... la vie de Gabriel Angoulvant, administrateur colonial, n'est qu'une succession de destinations aux quatre coins du monde. En 1920, il prend sa retraite et devient, un peu plus tard, député des Indes françaises... jusqu'à sa déconvenue électorale de 1928. Pour s'occuper, et se consoler, il entreprend alors un périple en Asie. «En trois mois et dix jours, j'ai pu parcourir l'Indochine en automobile, de la frontière de Siam à celle de Chine, monter par le rail jusqu'à Yunnan-Fou, visiter les grandes villes chinoises du littoral, et en plus Nankin et Pékin, pousser de Dalny jusqu'à Kharbine en Mandchourie, et gagner de là Vladivostock, point de départ du Transsibérien, par la Corée et le Japon.» Ce long voyage qui donne lieu, en 1930, à la publication de l'ouvrage «Etapes asiatiques». Hong Kong est l'une de ses étapes.

Dès la première ligne au sujet de la colonie britannique, Angoulvant en dit long sur l'activité dominante de la ville «avec ses seize grandes banques étrangères et ses cinquante banques chinoises». L'administrateur colonial, ancien gouverneur de Côte d'Ivoire puis gouverneur général d'Afrique équatoriale française, promène un œil expert sur ce que les Anglais ont fait de «Hong Kong, autrefois îlot désert et dénudé, aujourd'hui verdoyant, peuplé et plein d'une vie intense». Au cours de sa longue carrière, et surtout avant l'entente cordiale de 1905,

le fonctionnaire français a été amené à rudoyer la perfide Albion, mais il reconnaît qu'il a sous les yeux «l'une des plus belles façades que l'Angleterre ait su se donner dans le monde, l'une des œuvres les plus impressionnantes que le travail des hommes ait fait jaillir du néant».

Et le voyageur d'être sous le charme. «Quand le soir tombe, le spectacle est réellement féerique; de la rade, on voit sur la rive les voies de la ville brillamment éclairées avec, de place en place, dans les quartiers de plaisir où la vie nocturne bat son plein, comme un véritable embrasement : jusqu'au sommet du pic, les lumières des villas blotties dans la verdure s'allument, piquant de petites étoiles la nuit qui vient, tandis que les phares des autos montant ou descendant les routes en lacets semblent des serpentins animés.» Gabriel Angoulvant est tout simplement admiratif, lui qui s'est essayé de nombreuses fois à la gestion des territoires colonisés. «C'est, en même temps qu'une véritable fête pour les yeux, l'évocation lumineuse d'une puissance attestée par les immenses travaux qui ont transformé un roc stérile en une cité moderne et prospère, où la beauté s'allie harmonieusement à la force.»

Gabriel Angoulvant n'oublie pas l'envers de ce magnifique décor. En 1925, une grève généralisée «à l'instigation des bolchevistes russes de Canton» a paralysé l'économie de Hong Kong. «Le port s'est vidé de ses navires, qui ne pouvaient plus ni charger ni décharger [...] les services publics - eau,

électricité, transports en commun – ont cessé de fonctionner,» raconte l'ancien haut fonctionnaire, en renvoyant à la lecture des Conquérants d'André Malraux, qui revient longuement sur ces événements. Ces grèves parfaitement organisées et menées avec discipline ont fortement ébranlé la colonie britannique. «Hong Kong n'est pas encore remis de ses pertes, n'a pas reconquis jusqu'ici sa prospérité d'autan ; la valeur des immeubles a baissé de près d'un tiers.»

«Malgré la médiocrité des temps nouveaux, la vie mondaine est toujours fort animée,» reprend-t-il plus positivement. Angoulvant décrit une ville dynamique qu'il compare avec lucidité aux possessions françaises, trop endormies selon lui. «Au lieu de se tenir à l'écart, figée dans son splendide isolement comme en Indochine, la colonie chinoise se mêle au mouvement moderne.» Il rédige au passage le portrait d'un jeunesse autochtone aisée qui s'occidentalise.

Avant de partir, Gabriel Angoulvant s'autorise encore quelques balades. Il découvre le pic par le funiculaire en notant que «démocratiquement, son Excellence le gouverneur y prend place quatre fois par jour.» Puis il visite «Kow-Loon [où] une cité importante s'est bâtie qui abrite les employés de Hong Kong fuyant les loyers trop élevés de la grande ville.» Il rend enfin visite aux Missions étrangères «qui trouvent chez le gouvernement anglais un aide budgétaire dont l'importance fait contraste avec la modestie de nos subventions.» Une fois encore, avec lucidité sur les choix de son propre pays et impartialité au regard de sa couleur politique (de gauche radicale et anticléricale), l'ancien gouverneur reconnaît que les missions «ont beaucoup contribué à l'essor de Hong Kong.»

## François Drémeaux

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

Sources : Sources : Gabriel Angoulvant, *Etapes asiatiques, Les éditions du monde moderne, 1930* ; [http://fr.wikipedia.org/wiki/Gabriel\\_Louis\\_Angoulvant](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Louis_Angoulvant)  
Crédits photographiques :  
<http://www.partie-ecologique-ivoirien.org> pour la photo du lieutenant-gouverneur Angoulvant lors de son passage en Côte d'Ivoire.



Remerciements à M. Yves Azémar et son inépuisable librairie d'ouvrages anciens sur l'Asie, 89 Hollywood road - Hong Kong.

# *Les lieux de sépultures des Français de Pékin*

*Le premier cimetière de Pékin comportant des tombes étrangères, notamment françaises, fut établi en 1610 sur un terrain accordé aux missionnaires chrétiens par l'Empereur. Peu à peu apparurent d'autres lieux de sépultures destinés à ces Etrangers en Chine.*



## **Le cimetière de Zhalan**

Considéré comme le plus ancien cimetière chrétien de Pékin, le site de Zhalan, situé à l'Ouest de la ville, a été donné aux jésuites par l'empereur Wanli en 1610, à l'occasion du décès du célèbre missionnaire Matteo Ricci (décédé le 11 mai 1610).

Ce prêtre et missionnaire jésuite italien, ambassadeur pour les Portugais auprès de Wanli à partir de 1601, fonda réellement l'Eglise chinoise, fit édifier en 1905 le Nan Tang -l'église du Sud-, aujourd'hui le siège de l'évêché de Pékin, et inspira la création du Grand Ricci, le plus grand dictionnaire du chinois vers une langue occidentale. Il fut ainsi le premier individu à être inhumé à Zhalan.

Par la suite, le terrain fut étendu à l'Ouest, sur une requête du missionnaire Adam Schall accordée par l'empereur Shunzhi en 1654.

Le cimetière fut détruit à deux reprises : en 1900, lors de la révolte des Boxers (1899-1901), après laquelle une église fut construite au Sud du terrain lors de la restauration du cimetière, et en 1954, lorsqu'il devint une école du Parti Communiste chinois. Plus de huit-cent trente pierres furent alors transférées sur le site de Si Pei Wang, aujourd'hui disparu.

Les pierres restantes de Zhalan faillirent disparaître à jamais en 1966, lorsque des gardes rouges, au cours de la

Révolution Culturelle, vinrent pour les détruire. Cependant, des membres du Collège auraient réussi à les convaincre que les enterrer constituait un moyen plus efficace d'en effacer toute trace, ce qu'ils auraient alors fait, aidant ainsi, à leur insu, à préserver les stèles.

En 1979, l'église ainsi que plusieurs pierres tombales furent restaurées, notamment celles de Ricci et de Schall, sur l'ordre du Parti Communiste. Un cimetière de tombes vides fut recréé, agrandi en 1984.

Aujourd'hui, Zhalan, situé sur le campus du Collège Administratif de Pékin, l'« Ecole du Parti », comporte 63 pierres tombales, dont celles de neuf missionnaires français décédés entre 1701 et 1723 : Charles Dolze, Louis Pernon, Pierre Frapperie, Jean-Charles de Broissia, Guillaume Bonjour Fabre, Bernard Rhodes, Jacques Brocard, Pierre Jartoux et Pierre Vincent de Tartre.

## **Le cimetière de Zheng Fusi**

En 1732, les jésuites français de Pékin, désirant se démarquer des autres missionnaires travaillant sous l'égide du Portugal, créèrent le cimetière de Zheng Fusi. Situé à l'Ouest de la capitale chinoise, ce site de la mission française fut ensuite repris par les lazariques, l'ordre des jésuites ayant été supprimé par le pape en 1773. Confisqué et abandonné en 1838, il leur fut restitué en 1860. La même année,

l'on y dressa un cénotaphe pour les soldats français morts lors de la Seconde Guerre de l'opium (1860).

Saccagé en 1900 lors de la révolte des Boxers, le site fut restauré en 1906 et l'on transféra les sépultures non militaires au cimetière de Si Pei Wang, au Nord-Ouest du Palais d'Eté, alors que le cénotaphe et les tombes militaires allèrent au Pei Tang.

La chapelle de Zheng Fusi fut détruite en 1976 et la population locale s'est progressivement réapproprié l'espace, construisant des habitations sur les vestiges, utilisant parfois les stèles funéraires pour cela. Cependant, une quarantaine de pierres tombales de missionnaires aussi bien jésuites que lazariques furent préservées et transférées en 1990 au temple bouddhiste Wutasi, le « Temple des Cinq Pagodes ».

Depuis peu, autour de ce temple a été créé le Musée des pierres gravées de Pékin. Ce musée en plein air présente plus de cinq-cents pierres, dont trente-six pierres tombales chrétiennes, parmi lesquelles figurent notamment celles de Joachim Bouvet (1656-1730), Dominique Perrenin (1665-1741) et François-Xavier Dentrecolles (1664-1741), des missionnaires et scientifiques français de renom envoyés à la Cour de l'empereur de Chine Kang Xi en 1687 et 1693 par Louis XIV, ou encore le célèbre missionnaire jésuite Jean-Marie Amiot (1718-1795), prêtre mais également astronome et historien français, notamment chargé de la formation de scientifiques chinois. Le musée, qui présente nombre d'autres trésors relatifs à diverses religions, cultures et dynasties, est désormais ouvert au public.

>>>



>>> Quant au cimetière de Zheng Fusi, lorsque Marie-Josephe Ghislain, parente du lazariste Jean-Joseph Ghislain (décédé en 1812), s'est rendue sur place en 1999, il en restait encore des traces, notamment des stèles enfouies. Malheureusement, le site a depuis été transformé ; il s'agit désormais d'un terrain de golf. En Chine, lorsque l'espace d'anciens lieux de sépultures est réutilisé, c'est généralement sous forme de parcs, parfois de golfs, mais l'on évite de reconstruire des habitations ou des immeubles dessus, à cause du Feng Shui et de la crainte des esprits des morts. Ici, le cimetière, la chapelle et les stèles ont disparu. Un seul ancien bâtiment subsiste, utilisé comme petite église catholique, seul vestige rappelant le passé du lieu.

### **Le cimetière de Pei Tang et Si Pei Wang**

D'autres lieux de sépultures françaises ont existé à Pékin, des lieux dont il ne reste quasiment plus rien. C'est le cas des cimetières de Pei Tang et de Si Pei Wang. En 1901, les dépouilles des soldats et des volontaires tués durant les « 55 jours de Pékin », le siège des légations étrangères présentes dans la ville commencé le 20 juin 1900 dans le cadre de la révolte des Boxers (1899-1901), furent exhumées et transportées dans le cimetière de Pei Tang, pour y être inhumées à nouveau. Parmi les victimes françaises, figuraient plusieurs matelots des navires Le Descartes et Le d'Entrecasteaux, ainsi que l'attaché aux Douanes Impériales chinoises Edouard Casimir Albert Wagner et l'interprète à la Compagnie franco-belge du chemin de fer de Pékin à Hankéou André Louis Gruintgens.

Situé au Nord-Ouest de la ville impériale, le cimetière de Pei Tang aurait été fondé en 1693, puis vendu à un prince en 1826, avant de tomber en ruines pour être reconstruit et rouvert à la fin du XIXe siècle. En 1906, l'on y transféra le cénotaphe et les tombes militaires du cimetière de Zheng Fusi.

Près d'un demi-siècle plus tard, en 1952, le Pei Tang fut désaffecté et transféré sur le site de Xi Jing Yuan. Quant au cimetière de Si Pei Wang, l'on sait simplement qu'il était jadis situé au Nord-Ouest du Palais d'Eté, que les sépultures non militaires de Zheng Fusi y furent transférées en 1906, tout comme un grand nombre de stèles de Zhalan dans les années 1950. Aujourd'hui, ce site a totalement disparu, il n'en reste plus trace.

### **Le cimetière de Xi Jing Yuan**

Le cimetière civil actuel de la communauté française de Pékin est celui de Xi Jing Yuan, le cimetière des « Sept Arbres »,



*Le cimetière de Pei Tang*

consacré aux Etrangers de la cité. Localisé à l'Est de Pékin, entre les quatrième et cinquième périphériques, il fut vandalisé durant la Révolution Culturelle, les tombes militaires qui y avaient été transférées de Pei Tang en 1952 furent détruites et les signes religieux enlevés. Actuellement, il regroupe quinze tombes françaises ainsi qu'une urne funéraire. Cela concerne François Lanoe (1885-1961), Louise Nan née Preaux (1906-1958) et son époux, Hélène Quilichini (1940-1958), probablement parente de l'ancien employé consulaire du même nom, Jeanne Julie Lebreton née Bourgaisse (1884-1957), Léon Marius Maille (1870-1950).

Il y a également les stèles de Jeannine Ho (1936-1949), Paul Pascal Cros (1876-1948), Lucien Joseph Bernard Sans (1880-1944), Michel Arnoult (1944-1948) et Ernest Arnoult (1878-1941), probablement parents. Parmi les pierres les plus anciennes figurent celles de la famille Amouroux, avec Joseph (1878-1937), son épouse Hélène, née Teng (1882-1935), leur fille Marguerite, décédée à l'âge de quatre mois (1916-1917) et sa grand-mère Rosa Teng (décédée le 4 octobre 1921 à l'âge de 58 ans), ainsi que celle d'Anne-Marie de Boisseson décédée le 2 août 1942), fille du diplomate français Robert de Boisseson qui fut en poste à Pékin à partir de 1939.



*Le cimetière de Xi Jing Yuan*

Enfin, le dernier français inhumé à Xi Jing Yuan fut Marcel Roux (9 avril 1936-14 juin 2006), qui fonda l'association Datong en 1999 afin d'aider les orphelins très pauvres des provinces chinoises de Hubei, Gansu et Shaanxi. Cette association a depuis été renommée « Madai fu », faisant référence au nom chinois de Marcel Roux (« Ma » pour « Marcel », « daifu » pour « docteur »).

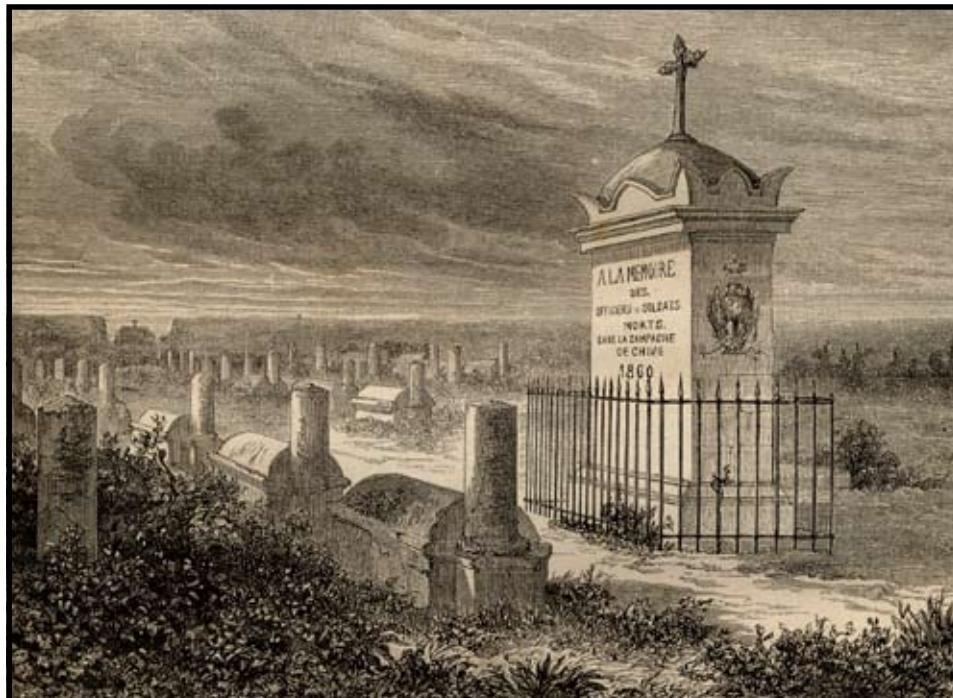
C'est l'Etat français qui prend en charge les frais annuels de concession et d'entretien de Xi Jing Yuan. Chaque année, à l'occasion du Jour des Défunts, le lendemain de la Toussaint, des membres de l'Ambassade et de la communauté française se rendent sur le site pour une cérémonie du souvenir, fleurissant les stèles restantes, afin de ne pas laisser ces personnes tomber dans l'oubli.

**Viviane Callerand**

*Sources : Archives de l'Ambassade de France en Chine ; CRIVELLER (Gianni), MAHEU (Betty Ann), « A Tale of two cemeteries in China » (article en ligne) ; GLUCKMAN (Ron), « In Memoriam. Beijing tombstones mark early Jesuits' impact on China » (article en ligne) ; LUCBERT (Manuel), « Le Cimetière des Etrangers à Pékin », *Le Monde*, 4 novembre 1982 ; MEYNARD (Thierry), « Dans l'attente de la résurrection » (article en ligne) ; POUSSIÉLGUE (M.A.), « Relation de voyage de Shang-Haï à Moscou, par Pékin, la Mongolie et la Russie asiatique, rédigée d'après les notes de M. de Bourboulon, ministre de la France en Chine, et de Mme de Bourboulon », *Le Tour du monde*, 1859-1862 ; *L'Illustration*, n°3039, 25 mai 1901 ; Beijing Administrative College ; Compagnie de Jésus ; Holy Spirit Study Centre ; Union of Catholic Asian News.*

# *Le Cimetière Français de Zheng Fusi à Pékin Décrit par Mme de Bourboulon*

*Quand on débouche de la capitale par la porte de Pin-tse, on se trouve sur la grande route du nord-ouest qui conduit aux ruines du Palais d'été. Au pied des murailles, une enceinte plantée de grands arbres renferme l'ancien cimetière portugais, où ont été déposés les corps des victimes de l'attentat de Toung-tcheou et du général Collineau.*



A quelques kilomètres plus loin, on rencontre le cimetière français, qui contient le monument consacré à la mémoire des officiers et soldats morts pendant la campagne de Chine.

Rien de plus triste que l'aspect de cette nécropole ! On y arrive par une porte dégradée, entourée de murs qui tombent en ruines ; un frère catholique, qui est à la fois gardien du cimetière et maître d'école, y habite une mauvaise mesure entourée d'une haie de sorghos ; derrière s'étend un jardin maraîcher, où de maigres légumes croissent difficilement au milieu des gravas et des vieilles pierres moussues qui encombrent le sol.

Après le potager, viennent les tombes. Elles sont alignées à une distance égale et toutes construites sur le même modèle adopté jadis par les missionnaires : ce sont des carrés égaux coiffés d'une demi-sphère avec un rebord ; on dirait de vastes chapeaux ronds.

Ces pierres blanches sont lugubres à voir dans la monotonie de leur forme et dans la régularité de leur position. Devant chaque tombe, un monolithe dressé sur

un socle contient les inscriptions funéraires. Au loin, par les brèches de la muraille, on aperçoit au-dessus de la plaine les pics bleuâtres des montagnes. Le sol du cimetière est recouvert d'une mousse noire toute desséchée par le soleil ; on y voit d'autres arbres que d'humbles mélèzes nouvellement plantés dans les intervalles des tombes, et qui végétent à peine dans ce terrain ingrat.

Le monument expiatoire élevé à l'armée française par les soins du capitaine Bouvier se trouve près de l'entrée : Il est carré, plus haut que large, et très simplement orné ; une grille en fer en entoure la base et en défend l'approche ; devant est l'aigle impérial, derrière deux épées en croix avec la Légion d'honneur en sautoir. L'un des cotés porte cette inscription : « A la mémoire des officiers et soldats morts pendant la campagne de Chine. – 1860. » Sur l'autre, on lit les noms des victimes de l'attentat de Toung-tcheou et des officiers tués en combattant.

A quelques pas plus loin, une large pierre tumulaire est posée à plat sur le sol : c'est là qu'a été transporté le corps du lieutenant

de Damas, tombé au combat de Tchang-kia-ouang.

Il y a une mélancolie saisissante dans cet humble cimetière, où reposent, à quatre mille lieues de la patrie, quelques-uns des glorieux enfants de la France. Aucun bruit n'y rappelle le pays natal, et le nasissement des écoliers chinois, qui répètent leurs leçons, vient seul à interrompre le morne silence.

Le cimetière français est situé à l'ouest-nord-ouest, à huit kilomètres de Pékin, dans un vallon aride; plus loin, en avançant vers le village de Hai-tien, on aperçoit vers la droite le célèbre temple de la Cloche.



*Madame de Bourboulon*

*Texte tiré Voyage en Chine et en Mongolie de M. de Bourboulon, ministre de France, et de Mme de Bourboulon (1860-1861) publié en 1866 par Achille Poussielgue.*

*Proposé par Claude R. Jaeck en complément de l'article Les lieux de sépultures de Français de Pékin*

# « La Dimension d'un Mythe » (6 et fin)

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

Editions La Regordane – 1990

Après 1949, Yunnan-Fou resta longtemps isolée, et vécut sur son étoile, exploitée avec la matériel français. En 1955, les Chinois décidèrent de réhabiliter la voie ferrée dans la vallée du Nam-Ti. Ce fut un travail titanique, il fallut rouvrir les tunnels effondrés, reconstruire les viaducs, remonter les remblais, niveler une deuxième fois la plate-forme disparue dans la jungle, et réhabiliter les installations des gares. La liaison fut rétablie en 1957, et un flot de matériel commença alors à s'écouler vers le Nord-Vietnam jusqu'à l'interruption provoquée en 1979 par la rupture des relations entre les deux pays.

Après la signature des accords de Genève, le trafic fut interrompu entre Haiphong et Pham-Xa en octobre 1954. Le Gouvernement Mendès-France limita l'évacuation de l'Indochine française aux seules personnes, et s'opposa à toute tentative de transfert de biens : outre ce qui restait de son Chemin de Fer, la Compagnie perdit ainsi des immeubles, des mines, des hangars ainsi que des participations dans diverses entreprises de transports. Repliée sur son siège parisien, la Compagnie vécut encore pendant 12 ans d'une activité résiduelle faite de gestion de biens et de location de wagons. Par le biais d'une cession de titres intervenue en 1967, la Compagnie d'Indochine et du Yunnan moribonde passa sous le contrôle de la Compagnie du Midi et disparut en tant qu'entité juridique. Les derniers vestiges de la Compagnie se résument aux archives versées en 1987 au Musée Français du Chemin de Fer de Mulhouse.

Là-bas en Chine, en moins de vingt ans, une véritable explosion démographique allait transformer Yunnan-Fou en une métropole millionnaire en habitants. En 1970, la ville fut atteinte par la voie normale en provenance de Pékin, et la voie métrique française fut alors reléguée au second plan. En 1986, il ne restait plus que deux locomotives de type 141-T garées au dépôt de Kai-Yuen. On peut alors identifier quelques voitures portant encore les lettres jaunes de la Compagnie d'Indochine et du Yunnan, mais dont les plates-formes ont été vestibulées.

Les gares ont reçu un crépis grisâtre et les parterres de fleurs ont disparu. Il ne reste pratiquement plus rien de la présence française éliminée voici de nombreuses années par le Kuomintang. Seuls les Lotos utilisent encore quelques rudiments de notre langue lorsqu'ils proposent aux touristes leurs produits artisanaux. Enfin, les restaurateurs de l'actuelle Kunming sont seuls en Chine à connaître la recette bien française des pommes de terre sautées.

La ligne du Yunnan qui fut sans conteste une des voies ferrées les plus extraordinaires de la planète a rapidement acquis la dimension d'un mythe et a ainsi fréquemment inspiré la littérature et le cinéma. Dans « La fille du Consul », Lucien Bouvard a retracé l'histoire de la construction de la ligne qu'il avait parcourue avec ses parents dans son enfance. Le « Cercle des Ombres » par O.-P. Gilbert, est un roman qui inspira à Christian Jacque son film « Les Pirates du Rail » qui mis en évidence l'incompréhension séparant les Chinois des Français dans le contexte de la poussée communiste de 1935. Lorsque les Français débarquèrent en Indochine, le réseau de communications, très rudimentaire, n'offrait aucune sécurité. En moins d'un demi-siècle, l'Administration française développa un système moderne qui, combinant le rail, la route et la voie d'eau réussit à irriguer jusqu'en Chine les régions les plus reculées.

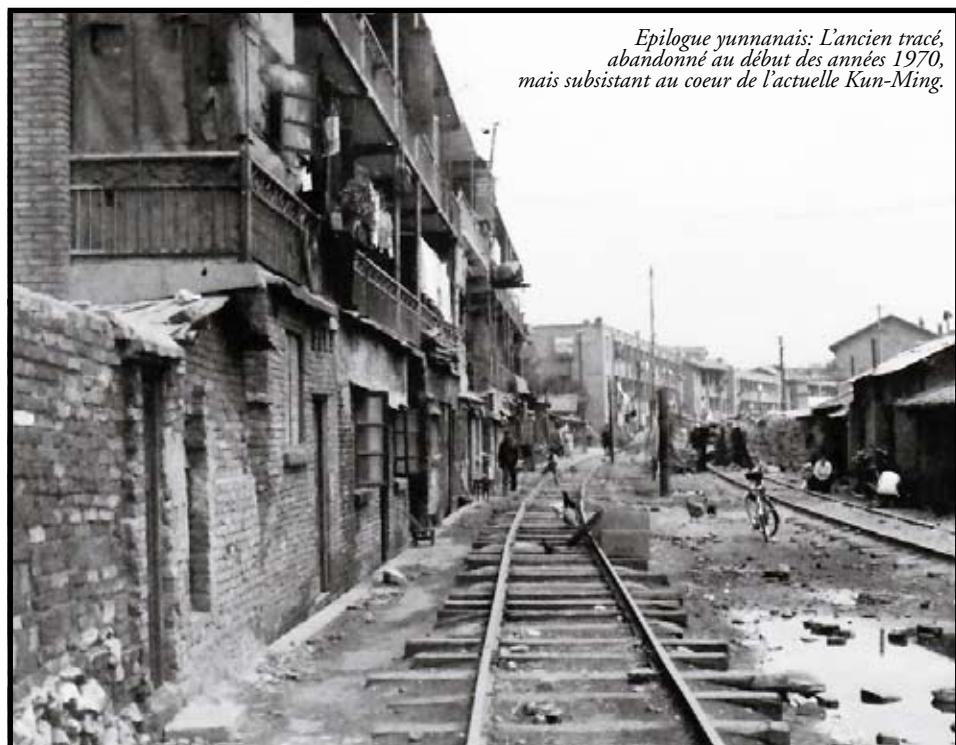
Le travail fut gigantesque, et son coût en vies humaines, tant indigènes que françaises, fut très lourd.

>>>



Une brigade de la voie procédant au remplacement d'anciennes traverses dans les quartiers extérieurs de la ville.  
Photo Frédéric Hulot

>>> Que reste-t-il aujourd'hui de cette œuvre admirable, entreprise par une poignée de français en application d'un plan lucide en avance sur son époque : beaucoup et un peu. Doumer esprit à la fois pratique et chimérique, avait compris que la prospérité ne pouvait être offerte que par un réseau ferré fortement structuré. Constraint par la raison politique, il sollicita de puissants groupes financiers pour le lancement de la ligne du Yunnan. Certes le consortium se montra âpre au gain vis à vis du pouvoir concédant, mais comparativement à la lenteur de la réalisation du Transindochinois, les délais de construction de la ligne du Yunnan peuvent encore aujourd'hui forcer l'admiration. D'aucuns ont contesté le choix de l'écartement métrique, d'autres ont regretté le maintien de la traction à la vapeur. Les Français ayant vécu dans ces régions gardent cependant un très bon souvenir de ces trains qu'ils empruntèrent souvent et dont ils se plaisaient à reconnaître la qualité des services. Sans doute faut-il voir là les effets de l'excellente coordination entre les fonctions techniques et humaines : les ingénieurs français surent parfaitement concevoir, réaliser et équiper leur Chemin de Fer. Sans la présence et la volonté de la France, ces chemins de fer n'auraient sans doute pas été construits avec le même soin. Et la foi investie dans la reconstruction ferroviaire par des régimes qui dénoncèrent longtemps le colonialisme demeure la preuve irréfutable de l'excellence des vues de Paul Doumer qui ne pouvait être plus opportunément proclamée qu'à une époque qui voit les idéologies s'effacer derrière les réalités.



*Epilogue yunnanais: L'ancien tracé, abandonné au début des années 1970, mais subsistant au cœur de l'actuelle Kun-Ming.*



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

# **La ligne de chemin de fer Pékin – Hankow (Wuhan), produit de l'opiniâtreté d'une équipe franco-belge**

*La ligne de chemin de fer reliant Pékin à Wuhan fut une des grandes réalisations du début du vingtième en Chine. Les travaux colossaux qu'elle occasionna furent inspirés par deux figures légendaires de la politique chinoise mais cette ligne vit surtout le jour grâce à la détermination d'une équipe franco-belge dirigée par l'ingénieur belge Jean Jadot, secondé par le français Eugène Bouillard.*

*Cette ligne ferroviaire est aujourd'hui la dorsale majeure du réseau chinois et si les trains ne traversent plus le Fleuve Jaune sur le pont construit à l'époque, celui qui lui a succédé a été conçu de manière identique.....*



Pont sur le fleuve Jaune

## **Deux figures importantes de la politique chinoise: Li Hongzhang et Zhang Zhidong**

### **Li Hongzhang :**

Homme politique né en 1823, il s'est distingué pendant la révolte des Taipings et a accédé à plusieurs postes de vice-roi de province. Il fut le principal conseiller de l'impératrice douairière Cixi dès 1875.

Il fonda de nombreuses entreprises dont la première compagnie de navigation 100% chinoise, réorganisa l'armée du Nord et développa les charbonnages de Kaiping (Tangshan, Hebei)

Il créa ensuite la Compagnie Impériale des Chemins de fer du Nord qui construisit une des premières lignes de chemin de fer en Chine reliant Tianjin à Tangshan, siège de l'exploitation, puis son extension jusqu'à Pékin.

Li Hongzhang tomba en disgrâce après la signature du traité de Shimonoseki qu'il avait dû aller négocier, mais il poursuivit ses activités économiques.

Il signa l'accord Sino-Russe de construction du trans-mandchourien en 1896.

A la suite de sa visite en Belgique à l'invitation de Léopold II et pendant laquelle le souverain ne manqua pas de souligner les avantages liés à une association avec un pays neutre, Li Hongzhang

appuya la première demande belge de construction de la ligne Pékin – Hankow. Viollement pris à partie par les anglais, cela lui vaudra une deuxième disgrâce....

Après la guerre des Boxers, de l'été 1900 à septembre 1901, il négocia l'accord de paix avec les alliés et il mourut 2 mois plus tard à l'âge de 78 ans.

### **Zhang Zhidong**

Politicien chinois né en 1837, c'est lorsqu'il fut nommé Vice roi du Hubei, qu'il eut l'idée de relier le Nord au Sud de la Chine par chemin de fer.

Dès 1896 il fut investi par l'impératrice douairière du rôle de négociateur avec les capitalistes étrangers pour le financement de la ligne Pékin-Hankow.

Les belges lui étaient familiers car en fondant les usines métallurgiques de Hanyang (à Wuhan) il en avait confié la direction à des ingénieurs de Cockerill.

Pendant les troubles des Boxers, il adopta une attitude neutre en négociant avec les consuls étrangers.

Dès 1904, il se rapprocha cependant des Japonais et contribua à leur introduction en Chine. Zhang Zhidong s'éteignit en 1909 à l'âge de 72 ans.

### **L'accord de construction de la ligne**

Les diplomates belges mirent deux ans à négocier l'accord de construction de la ligne.

La Société Générale de Belgique et la société Cockerill étaient les contreparties belges mais ils ne voulaient cependant pas assumer seuls les risques.

C'est donc un consortium dirigé par la Banque de Paris et des Pays-Bas qui accepta de participer au financement de la « Société d'étude de Chemins de Fer en Chine ».

Pendant toute la négociation, les belges cachèrent soigneusement la participation des français et ce, pour ne pas heurter la Chine qui était hostile aux grandes puissances, et pour ne pas heurter l'Angleterre qui voyait d'un très mauvais œil l'expansion franco-russe en Chine. La direction fut donnée à l'ingénieur belge Jean Jadot.

L'accord fut finalement signé le 26 Juin 1898.

Outre une commission sur l'emprunt, les investisseurs bénéficiaient d'une participation de 20% aux bénéfices et les sociétés à l'origine du projet devaient se voir commander du matériel.

### **La tâche**

Un total de 1200 kilomètres de ligne devait être construit et ce, en traversant des terrains à relief dans son tracé sud et un réseau hydrographique très dense dans sa partie nord,

>>>

>>> avec notamment la traversée du Fleuve Jaune exigeant la construction d'un pont de trois kilomètres sur fonds alluvionnaires.

Pour vaincre cet obstacle, ils firent reposer les 100 travées du pont sur des tubes en acier de 25 mètres de long et 1,60 mètre de diamètre dont la base était munie de spires hélicoïdales et qui furent vissés dans le lit sablonneux du fleuve....

Un autre problème de taille se présentait: une main d'œuvre pléthorique (jusqu'à 5000 ouvriers travaillèrent sur la ligne) mais de qualification très médiocre....

La Compagnie Impériale avait déjà décidé de construire la ligne de Pékin à Lugouqiao, à 15 km de là, avec un budget de 13 millions de Taël (40 million de francs).

Dans la négociation avec la Société d'étude de chemin de fer en Chine, il fut convenu que cette somme serait consacrée au premier tronçon, de Lugouqiao à Baoding, soit 145 kilomètres de ligne.

La construction de ce tronçon fut confiée à un anglais, Kinder, Directeur de la Société des chemins de fer du Nord. Il fut achevé à la fin de l'été 1899, et son exploitation fut immédiatement remise à la Société d'étude.

### Les problèmes

Problèmes d'ordre politique d'abord: les français désiraient par dessus tout prendre la direction des opérations.

Le belge Jean Jadot eut à composer et engagea le français Eugène Bouillard à la direction de l'exploitation.

L'équipe se composa alors de 22 Français et 17 Belges.

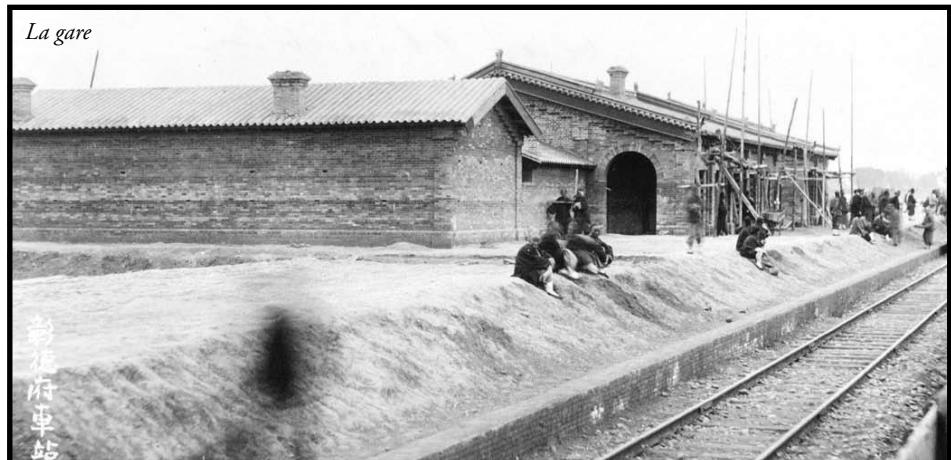
Problèmes financiers : l'incurie de son prédécesseur avait laissé les caisses vides et des propriétaires particuliers demandèrent des fortunes pour se faire exproprier au centre de Hankow, terminus de la ligne.

Problèmes techniques : la liaison Lugouqiao – Baoding était presque terminée fin 1898, et l'équipe s'attela aux premiers 247 kilomètres à partir de Hankow ainsi qu'aux premiers 127 kilomètres au sud de Baoding.

Lors de la révolte des Boxers en juin 1900, un total de 184 kilomètres de ligne étaient exploitées et 50 étaient en construction.

Au sud, dû au relief plus accidenté, l'exploitation de la section Hankow-Sinyang n'était prévue qu'en 1902.

Les travaux furent interrompus pendant les troubles et ce jusqu'à la fin de 1900, car priorité avait été donné à la reconstruction de la voie Pékin-Tianjin vers l'océan.



La Société d'étude négocia des indemnités et l'accès rapide aux fonds afin de remettre les travaux en route et prolonger la ligne jusqu'à Fengtai, aux portes de Pékin, afin de pouvoir y ramener la cour impériale.

Le retour de l'impératrice et de ses 1500 suivants fut pittoresque mais réussie. La construction de la ligne dura jusqu'en septembre 1905 et son inauguration eut lieu en grande pompe le 12 novembre de la même année.

Sur un total de 1200 kilomètres la Société d'étude en exploitait 981.

Tout au long des travaux, et aux environs immédiats de la ligne, Eugène Bouillard prit des photographies des environs, des temples, des paysages, des autochtones, ....

Fut ainsi réunie une collection unique de plaques photographiques que ses héritiers léguèrent à la Chine et qui fait partie aujourd'hui de la collection des livres rares de la Bibliothèque Nationale de Pékin.

### Les extensions du réseau

Les efforts de la société d'exploitation s'orientèrent tout d'abord vers l'extension du réseau sur les 15 kilomètres qui séparait le terminus nord de la ligne du centre de Pékin.

Ils essayèrent également de relier le réseau à la mer, par Tianjin, et de construire des branches le reliant aux charbonnages le long de la route.

L'extension fut construite fin 1900 avec le concours des troupes françaises: le 14 janvier 1901, la ligne pénétra dans Pékin après avoir fait sauter un pan de la muraille et le terminus se trouvait juste au sud de la place Tian an Men, du côté Ouest de la rue de Qianmen alors que du côté Est se trouvait celui de la ligne Pékin-Tianjin, dont la gare peut être encore admirée aujourd'hui. Pour la liaison sur Tianjin, la lutte avec la Société Anglaise des chemins de fer du nord fut très âpre et les négociations avec les autorités n'aboutirent jamais.

Des embranchements de la ligne vers les charbonnages, il en fut construit un total de 56 kilomètres jusqu'au départ de l'équipe des européens.

### Le devenir de la ligne

La ligne fut très vite profitable et dès Novembre 1905, le directeur des Chemins de fer Impériaux chinois, Sheng Xuanhuai avait demandé au trône de racheter la ligne afin d'en éliminer les concessionnaires étrangers. Pour cela il fallait négocier un nouveau prêt, et ayant eu vent des intentions chinoises, Jean Jadot décida de présider lui-même aux tractations. Il discutera des mois avec les anglais et les français.

Malheureusement pendant ce temps-là le gouvernement chinois avait fait affaire avec la Hong Kong and Shanghai Bank et négocié un emprunt de 3 millions de Livres Sterling (145 millions de Francs) pour le rachat des lignes de chemin de fer en Chine et plus particulièrement celle de Pékin à Hankow.

Un accord fut signé le 3 octobre 1908 et l'exploitation de la ligne fut cédée aux autorités chinoises le 31 Décembre 1908.

**Cette ligne reste aujourd'hui une des plus importantes de Chine.**

**Le fameux pont de 3 kilomètres qui enjambait le Fleuve Jaune a été remplacé en 1958 en utilisant le même système de pieux et restera donc un bel exemple de professionnalisme et de ténacité européenne mis au service de la Chine.**



**Charles Lagrange**  
Membre du Souvenir Français  
Résident de Pékin

# Jean Jacques NEUVILLE

*Encore un bon écrivain ou- blié, mais qui heureusement nous a laissé une œuvre remarquable. Après un premier roman saharien, ‘Sous le burnous bleu’, il écrira deux beaux romans indochinois : le premier, ‘Minuit dans la jungle’ paru en 1931, va une nouvelle fois opposer un héros broussailleux particulièrement ombrageux, Mathieu Duroc, à l’administration coloniale, ici M. Blanchard, inspecteur des Affaires Politiques.*

Entre les deux, Henri Lamothe, le narrateur, jeune administrateur de la région de Cho-Bô sur la Rivière Noire, dans la Haute Région du Tonkin.

L'endroit est superbe, au bord des rapides grondants du Song Bô, au milieu de la jungle, loin de tout. Lamothe se passionne pour les différentes ethnies qui l'entourent, les Muong des vallées de Hoa Binh, et les Man, les ‘Têtes Cirées’ qui eux nomadisent sur les sommets : ‘Des hommes libres, sans servitude, aux corps sans pudeur. Sur leurs cimes, l'air est vierge. Plus besoin d'être riche pour être heureux ! Troquer le fruit de la forêt contre le riz blanc; glisser nu sur une piste, dans un site de commencement du monde !’.

Mais voilà que des visiteurs viennent troubler le paradis de notre héros. D'abord ce rustre de Duroc, ‘ce genre d'homme qui découvrent les Amériques. Un de ces imaginatifs, souvent ennemis des lois, mais qui créent des empires’.

Heureusement il est accompagné de sa fille Yvonne, jeune métisse laotienne de dix-neuf ans et de grande beauté, qui seule semble pouvoir tempérer ses moments de violence.

Duroc a pour projet de faire commerce des bois abattus par les Man lors de leurs défrichements forestiers.

Mais les résidents de la vallée du Song Bô refusent de voir les montagnards transgesser la Charte qui leur interdit de s'installer sur leurs terres.

Prévenus de l'imminence d'un conflit, Hanoï décide d'envoyer à Cho-Bô, M. Blanchard, l'Inspecteur des Affaires Indigènes, pour essayer d'appaiser le conflit des races.

Rapidement l'Inspecteur va se révéler un être odieux et va aller jusqu'à poursuivre la jolie Yvonne de sa lubricité. Tout cela se terminera tragiquement, au cours d'une rocambolesque chasse au tigre, à minuit, dans la jungle...

Le deuxième roman, ‘Trois dans un typhon’ date de 1930. C'est une superbe histoire d'amour, où deux êtres idéalement faits l'un pour l'autre, n'arrivent pas à se rencontrer.

Parti de Marseille sur le ‘Porthos’, Charles

Maurel de la Société d'Anthropologie de Paris va sympathiser avec deux autres passagers, le capitaine Louis Machault qui rejoint son poste d'attaché à Yunnanfou, et la mystérieuse marquise Dolorès d'Icaria, qui part rejoindre son mari, également à Yunnanfou.

Petit à petit, au cours du voyage, les conversations de Maurel avec Machaut, cousin mais également amant de la marquise, vont nous faire découvrir ce personnage exceptionnel de liberté qu'est la belle Dolorès.

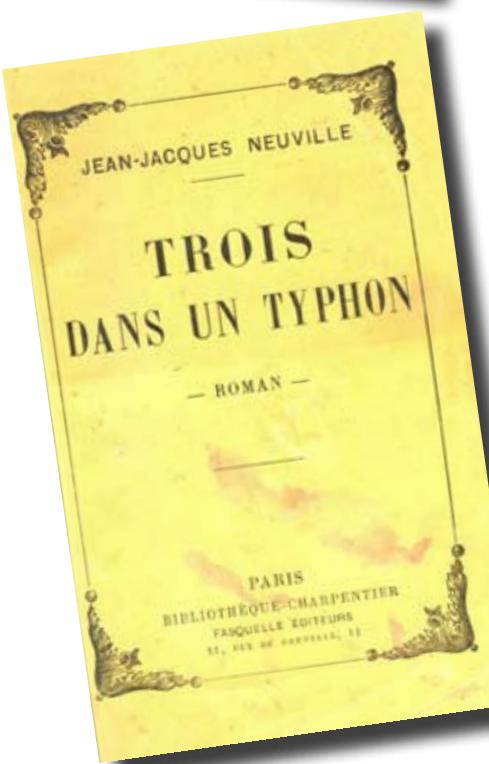
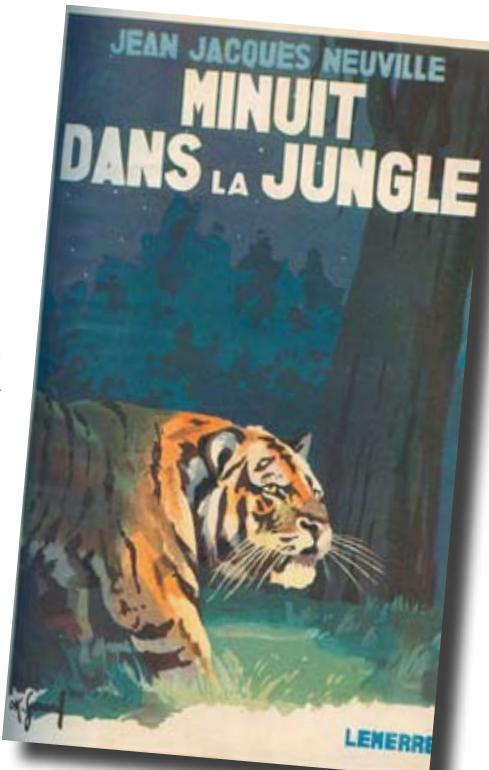
Une sorte de voyage initiatique, tout au long duquel Maurel essaie de comprendre l'histoire de cette femme qui le fascine. Les escales se succèdent, puis soudain leur navire est pris dans un tempête.

Le pauvre Machault ne supporte pas cette épreuve. Dolorès abandonne ‘le malade incurable et son odeur de saumure et de vide pneumatique’.

Pour elle, ‘l'amour n'est ni pour les geignards, ni pour les faibles’ et c'est avec Maurel qu'elle part visiter Tourane. Mais la tempête se fait typhon et le bateau chavire à l'entrée de la baie d'Halong.

Maurel sauve Dolorès de la noyade et se retrouve à l'hôpital de Haï-phong. Pas vraiment reconnaissante, la marquise s'est déjà trouvé un nouveau cavalier et disparait, donnant rendez-vous à Maurel quand il sera sur pieds dans son fief de Yunnanfou.

Rejetant derrière lui la douceur d'un amour sans histoire avec une jeune hanoïenne, il partira par le train du Yunnan rejoindre Dolorès en pleine guerre civile, ‘celle qu'il aime douloureusement et que son corps ne peut abandonner’.



**François Doré**  
Librairie du Siam et  
des Colonies - Bangkok  
[librairiedusiam@cgsiam.com](mailto:librairiedusiam@cgsiam.com)

# Demandez dès maintenant votre carte de Membre du Souvenir Français de Chine!



Cotisation : 25 euros ou 230 RMB par an

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

## DELEGATION GENERALE DE CHINE DU SOUVENIR FRANCAIS

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

### SOUS LE HAUT PATRONAGE DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

#### Comité D'honneur :

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

#### BULLETIN D'ADHESION

Nom :

Prénom :

Adresse :

Téléphone :

Portable :

Courriel :

[www.souvenir-francais.com](http://www.souvenir-francais.com)

**LSF correspondant à PEKIN :**  
M. Marc Burban,  
tel. + (86) 15810363113  
email. [marcburban1@hotmail.fr](mailto:marcburban1@hotmail.fr)

**LSF délégué général à SHANGHAÏ:**  
M. Claude R. Jaeck,  
tel. + (86) 13816506725  
email. [claude.jaeck@gmail.com](mailto:claude.jaeck@gmail.com)

**LSF correspondant à HONG KONG**  
M. Francois Drémeaux,  
tel. + (852) 6607 2607  
email. [francoisdreameaux@yahoo.fr](mailto:francoisdreameaux@yahoo.fr)