

Mise en ligne : 19 novembre 2020.
Dernière modification : 10 août 2023.
www.entreprises-coloniales.fr

GEORGES-FÉLIX FRANTZ

DJIBOUTI.
Œuvre Française.
AVANT, PENDANT, APRÈS
LE CONFLIT ITALO-ÉTHIOPIEN

Les Éditions Lugdunum,
54, rue Centrale, Lyon, 1937.

À l'acteur anonyme,
« À l'armée humble et noie
Qu'il faut pour compose une page d'histoire ».

AVANT- PROPOS

Djibouti, œuvre française renferme dans son exposé le récit des évènements qui se déroulèrent à la Côte Française des Somalis et Dépendances au cours de la période la plus délicate et la plus laborieuse de son histoire, entre le mois de janvier 1935, marqué par la mort héroïque de l'Administrateur Albert Bernard, et le mois de mai 1937, à la fin duquel le Gouverneur titulaire partit en congé.

Nous nous sommes efforcé de présenter ces évènements d'une manière objective, avec le constant souci de ménager des susceptibilités légitimes, mais avec la conscience de nos responsabilités d'écrivain pour qui la vérité est le bien suprême.

C'est en égard à ces dispositions — sur lesquelles point n'est besoin de s'étendre — que nous demandons au lecteur de nous dispenser son appréciation sans réserves.

Qu'on nous permette seulement d'ajouter encore à cette place, un mot de remerciement envers toutes les personnes qui nous ont facilité notre tâche, en particulier M. le chef de la Colonie, M. l'administrateur en chef Jourdain, M. le Capitaine Seguin, ainsi que MM. Dupleix, Ernst, La Rougery, Lucas, qui ont eu l'obligeance de nous passer quelques photographies pour illustrer le texte.

G.-F. F.

L'Œuvre d'Ensemble

I LE SOL ET LE CLIMAT

Nous ne saurions dans un livre comme celui-ci qui prétend — sans vanité aucune — à donner une idée générale de la Côte Française des Somalis et Dépendances à la fois sous un jour pratique et instructif, être en même temps un guide attentif et un mémoire fidèle, un souvenir et une espérance, négliger de tracer, dès l'abord, une ébauche géographique des lieux.

Compte tenu de nos écrits antérieurs et des pages nombreuses parues à ce sujet, nous traiterons brièvement ce chapitre, nous efforçant de présenter seulement l'essentiel, de broser à grands traits le fond ; de manière suffisante, toutefois, pour que le lecteur qui ne saurait rien de la colonie, et que de semblables ouvrages intéressent davantage par le contenu substantiel que par le côté romanesque, ne se trouve pas dérouté aux premiers pas, faute du fil d'Ariane.

La Côte Française des Somalis et Dépendances porte ce nom depuis le 20 mai 1896.

[12] Son territoire contourne le golfe de Tadjourah, au sud-ouest de la mer Rouge. Ses côtés s'étendent sur environ 400 kilomètres, succession de falaises escarpées, arides et desséchées, pour la plupart, et entre lesquelles s'ouvrent des vallées et des plages. Sa superficie totalise 23.000 kilomètres-carrés, en chiffres ronds. Les pays limitrophes sont l'Erythrée, l'Éthiopie et le British Somaliland.

Trois agglomérations d'inégale importance bordent la mer : Obock, Tadjourah, Djibouti.

Entre le ras Doumeirah et le ras Ali, en plein détroit du Bab-El-Mandel — la porte de la désolation — émergent sept îlots rocheux : les Souabes ou « les frères », très redoutés des navigateurs à la voile ; en descendant sur Djibouti, on longe le groupe des îles Musha et Mascali.

Au ras Bir commence le golfe de Tadjourah, dont le fond constitue le Ghubbet-Kharab. Le Chubbet-Karab, qui semble être un ancien cratère, est à peine ouvert par un goulet. C'est une vaste et morne baie, longue de 13 milles sur 6 de large, d'une superficie de 157 kilomètres carrés. De hautes montagnes volcaniques l'entourent jusqu'au goulet, large de 750 mètres, où saille un îlot rocheux de 3 mètres de haut, sur 150 mètres de long et 120 mètres de large, divisant ainsi l'entrée en deux passes. L'une, de 450 mètres de large a de 1 à 2 mètres de profondeur ; l'autre, de 150 mètres de large, a de 27 à 35 mètres.

Les courants de marée sont très forts : 13 kilomètres à l'heure. Et il faut attendre l'étalement des marées, qui dure de 5 à 10 minutes, pour entrer.

Cette curiosité de la nature, aux eaux quasi dormantes, couvre des fonds qui dépassent 300 et 400 mètres et — vu le climat — semble couvrir du feu.

[13] Qu'on s'étonne, dans ces conditions, que des voyageurs aient songé à considérer le Ghubbet-Kharab comme un gouffre de l'enfer, et des géographes, à désigner les deux îles, sentinelles formées de débris volcaniques aux teintes rougeâtres qui émergent de ses flots, sous le vocable de petite et de grande île du diable !

*
* *
*

La Côte Française des Somalis est une région montagneuse. Cependant, au voisinage de la mer, le sol est souvent plat, sablonneux, aride, couvert par endroits d'une végétation maigre et clairsemée. On rencontre même dans certaines vallées, où coulent accidentellement par grandes pluies de véritables rivières, quelques oasis qui prouvent l'existence d'un réseau de nappes d'eau souterraines.

Plus avant, dans l'intérieur, se dressent de petites collines de formation volcanique qui, d'abord groupées et enchevêtrées, se divisent ensuite et montent pour aboutir à de puissants massifs, premiers contreforts de l'Éthiopie.

Courant parallèlement à la côte, au nord du golfe de Tadjourah, deux chaînes montagneuses atteignent des sommets déjà considérables — les monts Mabla, à l'occident d'Obock, dominés par les 1.250 mètres du mont E'heul, et les monts Gouda, à gauche de Tadjourah, couronnés par l'Eguera Leyta aux 1.775 mètres et point culminant de la colonie.

Jusqu'à présent on avait cru que ce point culminant était constitué par les pics Deloncle et Lagarde, auxquels on attribuait 1 654 mètres.

Le service topographique de l'Armée, qui vient de terminer la carte de la Côte Française des So- [14] malis, a détrôné ces pics, tout en élevant cependant leur altitude.

La pointe n° 2 — E du Bar Bar'i (pic Deloncle) est à 1687 mètres, la pointe n° 1 — W (pic Lagarde) est à 1714 mètres.

Ce ne sont donc pas les deux échancrures du trapèze des Gouda qui forment le plus haut point de la colonie, c'est la ligne même du trapèze, vers il ouest, et qui à enflé légèrement.

À l'œil nu, de Djibouti, on s'en rendait mal compte. Et pourtant, bien des gens que ce magnifique horizon intéresse hésitaient à accorder la préséance aux deux pics.

Ce point d'histoire est désormais fixé.

Sur les Gouda et les Mabla se condensent les vents de mer chargés d'humidité. Aussi ces chaînes qu'arrosent des pluies relativement fréquentes ont-elles un aspect verdoyant qui contraste avec le désert rocailleux alentour. On y trouve des forêts, des pâturages, des ruisseaux permanents, et la température, vers les sommets, y est souvent délicieuse, jamais excessive.

À côté de ces deux géants jumeaux, ceints de verdure, les principaux massifs montagneux sont :

À l'est, les massifs bordant le Ghubbet-Kharab : plateau de Hamed ou Dalhad 1.107 mètres (et non 1.010, voire 212 sous le terme de Djebel Ghubbet Kharab), et mont Garbi 1.667 mètres (et non 1.000), en allant vers le lac Assal.

Au sud, le monte Dareh (ex-massif d'Ombouli, terme impropre), dont la plus haute cime est l'Akaleh à 1.282 mètres.

D'autres hauteurs, telles que celles des monts Farah, Dekka et Dimber, au sud-ouest ; de la Table, Weima et Sissaouli au nord-est, sont loin de [15] pareilles poussées et se remarquent surtout par leur aridité.

Dans l'ensemble, la Côte Française des Somalis est un parterre d'énormes tables basaltiques, disloquées par des effondrements provoqués par les séismes ou l'érosion des eaux, coupées par des vallées taillées à pic et surmontées soit par le cône de quelque ancien volcan, soit par des crêtes déchiquetées.

Entre les zones verdoyantes, quelques plaines : les unes argileuses et sans végétation, comme les plaines de Bara d'une attitude de 500 mètres et de Karta ; les autres sablonneuses, comme celles de Cobad à 300 mètres, de Henlé, d'Asbaré, de Gagadé où poussent des nombreux tamarins.

Les vallées sont généralement à sec. Quelques rivières, cependant, telles que le Kouri, le Kellon, la rivière de Gobad, et les ruisseaux des monts Gouda et Mabla coulent toute l'année.

Dans la région de Djibouti sourdent des rivières souterraines qu'alimentent les infiltrations venues des montagnes. C'est à l'une de ces rivières, l'Ambouli, que Djibouti emprunte l'eau nécessaire à sa consommation.

Il existe dans notre possession plusieurs lacs dont les plus importants sont les lacs Abbé, Hally (ou Haguena), Hallol et Maghdoul. Ces lacs ne sont que les derniers vestiges des bouleversements volcaniques qui ont crevassé le sol, ouvrant des failles où se sont englouties les eaux.

Un lac salé, le lac Assal, est célèbre. Situé à 185 mètres au-dessous du niveau de la mer, et à 8 kilomètres et demi à l'ouest du Ghubbet-Kharab, il est large de 4 à 5 kilomètres, long de 8 à 10 et solidifié sur le tiers environ de son étendue.

Ce lac, autre curiosité de la Nature, semble un [16] miroir bleu d'azur. Il est entouré de roches grises et d'un croissant de sel de 12 kilomètres de tour. Son niveau a tendance à baisser insensiblement par suite de l'évaporation supérieure à l'alimentation des sources de fond.

Le sel du lac Assal, d'une excellente qualité, dur, est une ressource pour les indigènes qui ont le droit d'en extraire des blocs pour la consommation.

La Société des Salines de Djibouti, autrement, en possède la concession, sans avoir cru devoir, toutefois, l'exploiter rationnellement. En l'état actuel de la contrée, les frais, en effet, seraient trop élevés.

Et Arthur Rimbaud, poète prodigieux avant de devenir agent de factorerie modeste, a eu raison — il y a cinquante ans — à une époque où les précurseurs avaient cru y trouver un nouveau Pérou — d'estimer que le jeu n'en valait pas la chandelle.

Ce qui ne nous fait pas dire que, plus tard, avec des moyens perfectionnés, on ne pourra pas tirer plus efficacement partie de cette richesse rutilante au soleil.

*

* *

Quant à l'étude géologique de la région, elle a été entreprise par le géologue Dreyfus, qui a passé deux ans à explorer la colonie où il se rendit au début de 1929. Ses travaux ont permis de signaler la présence de bauxite, de gypse, de calcaire, de sels de consommation et de sels associés dont les gisements pourraient nous servir si l'absence de facilités d'extraction et de combustible local n'était là un obstacle à une entreprise prospère.

Un certain nombre de permis de recherches minières ont été délivrés, mais les prospections sont restées à l'état rudimentaire.

[17] Ajoutons, pour ceux que de nouvelles tentatives intéresseraient, que le décret du 6 juillet 1899, portant réglementation sur la recherche et l'exploitation des mines dans les colonies, a été promulgué à la Côte Française des Somalis par arrêté du 31 mars 1902, que le décret du 27 février 1924 a été rendu exécutoire à la colonie par arrêté du 31 juillet 1929, qu'un arrêté local du 27 novembre 1929 classe les matières minérales susceptibles d'une exploitation minière et qu'un décret du 16 février 1932, fixe le régime des hydrocarbures liquides.

*

* *

Le sol n'est pas aussi impassible qu'il en a l'air. Il est à l'occasion parcouru de frissons sismiques, mais presque toujours brefs et de faible durée, même quand ils sont répétés. Au début de 1929 et à la fin de 1930, les secousses furent plus importantes et causèrent quelques dégâts. En 1936, au cours d'une nuit d'août, on en perçut deux nettement caractérisés par leur grondement souterrain et le craquement des immeubles.

C'est pour cette raison qu'il ne faudrait peut-être pas bâtir de maisons trop hautes et peu solides. Le port d'Assab, en 1929, plus fortement touché encore que Djibouti au cours du même tremblement de terre, ne fut-il pas victime d'écroulements qui obligèrent nos voisins à une reconstruction massive ?

*
* *

Le climat de la colonie se range dans les climats torrides. Le cycle annuel comporte néanmoins deux saisons bien marquées ; l'une qui va de la première quinzaine d'octobre à la seconde quin- [18] zaine d'avril est très supportable, l'autre, à part de rares journées, est vraiment pénible.

Au cours de la saison d'hiver, à Djibouti, le thermomètre oscille entre 20 et 32°. Au cours de la saison d'été, il va de 30 à 40 à 42 à 45°, quelquefois plus.

Djibouti a le privilège d'être la ville coloniale française où, d'après des tableaux comparatifs déjà anciens, la moyenne de la chaleur est la plus élevée.

Cette moyenne varie entre 29 et 30°. Tombouctou et Kayes ne viennent qu'ensuite.

Quant au régime des pluies, malgré la grande humidité de l'air, il est à proprement parler inexistant. D'après les mêmes tableaux comparatifs, si Djibouti possède le record de la chaleur il détient également celui de la sécheresse. La moyenne d'eau tombée chaque année, calculée sur 17 jours, n'y atteint pas 11 centimètres, alors qu'à l'inverse Tamatave-ts trois mètres, pour 10 jours, Fort de France, moitié moins pour 219 jours.

Pas une journée qui soit, à proprement parler, sans soleil. Et il est inexact de répandre que les pluies tombent plus fréquemment à Djibouti aujourd'hui qu'autrefois. L'examen des observations météorologiques ne permet pas une affirmation péremptoire. Si l'on compte une inondation au village indigène, bâti au ras de la mer, en 1927, l'eau pénétrant difficilement dans le sol comme givré de sel — on traverse de temps à autre des périodes de sécheresses anormales. C'est ainsi qu'en 1936, après quelques heures de pluie au début de l'année, il n'est pas tombé d'eau jusqu'au 31 décembre. Les mois de février et de mars 1937, par contre, ont été passablement arrosés.

[19] Ceci compense cela.

À l'appui de nos dires, voici, en centimètres, la hauteur des pluies enregistrées par l'office météorologique de la colonie, ces cinq dernières années, et le nombre de jours :

1932, pluie tombée : 21,87 sur 25 jours.

1933, pluie tombée : 7,48 sur 19 jours.

1934, pluie tombée : 8,18 sur 19 jours.

1935, pluie tombée : 11,22 sur 13 jours.

1936, pluie tombée : 3,95 sur 9 jours.

C'est frappant. La moyenne d'eau tombée aujourd'hui comme autrefois ressort à moins de 11 centimètres et la moyenne des jours de pluie reste à 17 jours. Et l'office

météorologique compte les jours où la hauteur de pluie ne dépasse pas un quart de millimètre.

Il est heureux que le régime des vents soit favorable à une large aération, ce qui n'empêche pas qu'à certaines heures plates, on cuise.

D'une chaleur excessive, d'une humidité qu'aggrave encore la proximité des salines, surexcitant en raison des quantités d'iode et de brome que la brise apporte de la mer, tel se présente le climat du chef-lieu du territoire. Mais le soleil qui brille toute la journée, sans cesse — à ces exceptions près qui confirment la règle — brûle les miasmes ; la croûte de sel du sol étouffe les germes malsains. Et — au point de vue sanitaire, Djibouti jouit d'une situation satisfaisante. Les épidémies y sont à peu près inconnues. L'action lente du climat tropical développe, néanmoins, certains troubles : anémie, affections gastro-intestinales, congestions du foie, souffles cardiaques, irritation du système nerveux.

[20] Aussi telle contrée ne saurait-elle être considérée comme une terre de peuplement, et l'Européen doit venir se retremper périodiquement au sein de la Métropole s'il veut rester debout, vaillant, solide au poste.

Et accomplir avec fruit sa mission civilisatrice.

II

LE PORT

Le Djiboutin qui s'arrête un instant sur le parcours du boulevard de la République et tourne ses regards du côté du golfe a vu bien des changements depuis le début du siècle.

Certes, le vaste horizon, l'horizon millénaire, présente la même succession de montagnes ardoisées sous le ciel limpide ou bouché de lointains orages, mais, presque devant lui, tant la ligne est unie, une barre parallèle au boulevard, et d'aspect nouveau, trace depuis 1936, un trait noir sur les flots. C'est la nouvelle jetée, la jetée du large.

À l'arrière, les majestueux paquebots s'immobilisent tandis que les chalands et les petits navires abordent sous les grues qui manœuvrent leurs énormes bras d'acier au milieu des marchandises entassées sur les quais ou chargées dans les wagons et les camions.

Pendant une dizaine d'années, le « Fontainebleau », des Messageries Maritimes, étala son ventre épais de cachalot gigantesque échoué dans la rade. Aujourd'hui, le monstre a disparu. Comme, après les plus audacieuses tentatives, sa carcasse corrodée par la rouille n'avait pu être renflouée, ses flancs ont été bourrés de tonnes de ciment, et le « Fontainebleau » a été incorporé à la jetée. Ses adieux — épique réminiscence — ont métamorphosé le fier vapeur barrant la route, en un énorme pilier, barrant la mer.

De sorte que pour se rendre au débarcadère [22] appelé lui aussi à disparaître — à la pointe de la jetée Vigouroux ou du Gouvernement, qui conserve encore ses houris, ses boutres, et le va-et-vient incessant des « nacoudas » et matelots arabes et danakil, les vedettes n'ont qu'un étroit passage, secoué, parfois, par les lames de fond, sans qu'un danger réel, cependant, paraisse à craindre.

La situation naturelle de la rade de Djibouti est, en effet, très sûre. La grande houle du large est brisée à l'est par les trois plateaux madréporiques qui supportent la ville et par l'île du Héron qui leur est reliée. Au nord, les vents du large heurtent l'écran formé par les îles Musha et Mascali. À l'ouest, le fort clapotis que la mousson d'été pousse dans le golfe de Tadjourah expire sur deux bancs madréporiques, le banc du Météore et le banc du Pingouin.

Profonde de 12 à 17 mètres, la rade peut abriter une vingtaine de navires au mouillage. Elle est garantie contre l'envasement par un courant marin venant de l'ouest du golfe et longeant la côte méridionale. L'accès en est facilité par l'alignement des phares Ayabélé et Ambouli. Elle-même est délimitée par des balises, protectrices des récifs et qui portent la nuit les feux réglementaires.

Pour assurer le maximum de sécurité aux bateaux, des phares ont été construite aux points les plus dangereux : ras Bir, Musha, Mascali. Munis d'appareils à éclipse modernes d'une portée lumineuse de 15 à 20 milles, ces phares répondent parfaitement aux nécessités de visibilité du parcours.

Les commandants de navires peuvent, d'ailleurs, obtenir auprès de l'officier de port tous les renseignements concernant la navigation dans les parages. Il leur est également

loisible de consulter les « Avis aux Navigateurs » que transmet régulièrement, à chaque courrier, le département de la Marine.

Comptant une quarantaine d'années d'existence, le port, avec ses agrandissements successifs et son raccordement à la voie ferrée, est à même de satisfaire aux nécessités d'un trafic accru.

Il rend actuellement des services sans prix pour la reconstruction de l'Éthiopie.

Lorsque l'aménagement que comporte son programme sera achevé, avec ses accostements pour grands navires, ses tanks à mazout, ses entrepôts, son outillage perfectionné, le port de Djibouti n'aura rien à envier aux ports les plus modernes.

*
* *

Au plateau du Marabout, la Compagnie de l'Afrique Orientale, qui pratique l'acconage, possède un atelier de réparations, une fabrique de glace et un réservoir d'eau.

Depuis 1900, époque à laquelle fut terminée la canalisation d'eau, les quais actuels sont dotés de bornes fontaines où chaloupes et boutres viennent s'approvisionner. La Société Industrielle de Djibouti, filiale de la Compagnie de l'Afrique Orientale, qui a ouvert une station de pompage à Ambouli, fournit l'eau aux navires par des chalands citernes.

La glace est également distribuée en grosse quantité aux bateaux. Jusqu'à l'époque de l'occupation italienne au Harrar, le ravitaillement en légumes frais, en bêtes de boucherie et en volailles s'est fait en abondance et à des prix bas toute l'année. Il n'en est plus de même pour le moment. Les besoins de l'occupation ne permettent pas l'aisance du trafic. Et c'est surtout à la Somalie britannique, du moins pour le bétail, que les ravitailleurs de navires ont recours.

[24] Un parc à charbons d'une contenance de 10.000 tonnes a été aussi installé à la jetée du Marabout, dite jetée Duparchy, à l'endroit où s'amorce la jetée du large, par les soins de la Compagnie de l'Afrique Orientale, appelée plus communément la C. A. O.

Enfin, les ateliers de cette Compagnie et ceux du chemin de fer Franco-Éthiopien offrent toutes facilités pour les petites réparations — en attendant mieux. Car il est à souhaiter, si les circonstances s'y prêtent, que la construction d'un bassin de radoub soit entreprise dans notre port afin de pouvoir, comme à Aden, port concurrent d'Asie, effectuer les gros travaux.

*
* *

Le mouvement du port est constitué par les services de la navigation, par les charbonniers, par les navires de guerre et de commerce et par les boutres indigènes.

Il a été prévu dans la rade neuf postes de mouillage numérotés de 0 à 8 et qui ont les affectations suivantes :

N° 0, pour navires de guerre de très grand tirant d'eau et pour le cas éventuel de quarantaine ;

N° 1, 4, 5, pour courriers postaux de préférence ;

N° 2, 3, 4 (également), pour grands navires n'ayant qu'une hélice ;

N° 6 et 7, pour petits navires de faible tirant d'eau ;

N° 8, pour navires charbonniers ou prenant des chargements de sel.

Le nombre des entrées de navires à vapeur, qui variait en 1900 entre 20 et 30 par mois, a augmenté d'une manière appréciable, ainsi que le chargement.

Les plus récentes statistiques mentionnent :

[25]

MOUVEMENT DES MARCHANDISES PAR MER

Années	Vapeurs	Voiliers	Marchandises débarquées		Marchandises embarquées		Total du mouvement	
			Poids	Valeur	poids	Valeur	Poids	Valeur
1932	503	536	55.315	151.531	42.337	171.757	97.652	323.288
1933	476	485	50.067	131.044	51.627	118.415	101.546	226.249
1934	465	662	49.919	107.834	45.968	159.463	96.035	290.507
1935	478	615	46.642	124.129	96.912	147.809	143.554	271.938
1936								
1 ^{er} trim.	116	157	20.324	39.794	9.215	36.763	29.539	76.557
2 ^e trim.	118	152	20.613	75.246	15.212	52.925	35.825	128.171
3 ^e trim.	164	136	48.586	111.590	13.457	30.035	62.043	141.625
4 ^e trim.	183	172	49.528	180.084	5.380	28.086	54.908	208.170
Total	581	617	139.051	406.714	43.264	147.809	182.315	554.523

N. B. — Le poids est calculé en tonnes métriques ; la valeur, en milliers de fr.

[26] En partageant l'année 1936 en quatre trimestres, nous avons voulu marquer la transition entre l'époque abyssine et la période italienne. Un bond vertical hausse les entrées à partir du septième mois, une chute précipitée abaisse dès octobre les sorties, déjà fort ralenties depuis le début de l'année.

Le mouvement des passagers, dont la statistique a été établie pour la première fois en 1936, s'élève à 1.220 Français à l'entrée et à 1.751, à la sortie, contre 18.119 étrangers à l'entrée et 14.190 à la sortie. La plupart des étrangers furent des Italiens en transit.

Les chiffres des premiers mois de 1937 restent sensiblement les mêmes, et il appert que les importations ne tarderont pas à atteindre leur plafond. Quant aux exportations, le relèvement s'en effectuera, c'est certain, mais pas avant longtemps. Et l'on ne peut prévoir dès aujourd'hui la date de la reprise.

Mais les besoins nouveaux de Djibouti ne sont pas tous liés au sort de l'Éthiopie.

Il ne faut pas perdre de vue que notre port est un des plus importants relais de notre empire colonial. C'est l'escale de nos possessions tropicales la plus fréquentée par nos navires, un carrefour sur les lignes françaises de l'Extrême-Orient et de l'océan Indien.

À ce titre aussi, ne l'oublions pas, le point nous est précieux.

Et suffisamment, sans aucun doute, pour empêcher que de n'importe quel côté on nous le chicane. Le cas échéant, du reste, une réorganisation rationnelle de notre économie ne nous le rendrait pas plus coûteux que son objet.

[27] C'est pourquoi il ne nous viendrait pas à l'idée d'insister sur le prix que chacun de nous, du premier au dernier, y attache.

III

LA NAVIGATION

Point d'escale et de transit, carrefour de routes maritimes, Djibouti est desservie par de nombreuses lignes de navigation françaises et étrangères.

Mais les bateaux français y tiennent la première place.

S'il a fallu l'été de 1936 pour que le pavillon de l'Italie, en raison des nécessités du ravitaillement et du mouvement des corps d'occupation, se montrât quasi journellement, le drapeau bleu blanc rouge continue à couvrir les navires du plus fort tonnage et flotte au mât de nos luxueux nautonaphtes.

Les courriers sont représentés dans le port :

Par les Messageries Maritimes dont les paquebots assurent des relations régulières entre la France et l'océan Indien et l'Extrême-Orient. Ces paquebots font escale à Djibouti une ou deux fois par semaine, tant à l'aller qu'au retour. Des cargos-boats appartenant à cette compagnie s'arrêtent aussi fréquemment.

(L.a compagnie des Messageries Maritimes occupe au plateau du Marabout un vaste emplacement où elle a édifié, avec ses bureaux, deux grandes maisons d'habitation. Ses services sont justement appréciés. Et les premiers colons n'oublent [30] pas qu'elle a coopéré au balisage et à l'éclairage de la rade.)

Par la Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale pour les navires de la Havraise Péninsulaire (océan Indien), pour ceux des Chargeurs Réunis (Extrême-Orient) et de quelques lignes étrangères.

*
* * *

Rappelons, ici, les origines de la Compagnie de l'Afrique Orientale, dont la « Maritime » est une autre filiale, et qui font un peu partie de l'histoire de la Colonie.

Ces origines remontent à 1884. époque à laquelle un marché fut passé entre Félix Faure, alors Sous-Secrétaire d'État au Ministère de la Marine, et M. Jules Mesnier, gérant de la Société en commandite Poingdestre et Mesnier, en vue des fournitures de charbon aux bâtiments de l'État, à Obock. Ce marché fut renouvelé sans interruption par les différents ministres de la Marine jusqu'au jour où le Gouvernement transféra d'Obock à Djibouti le chef-lieu de la Colonie, en 1896. Entre-temps, MM. Poingdestre et Mesnier avaient cédé leurs établissements d'Obock à la Société Commerciale d'Affrètement qui les géra, soit seule, soit en participation avec la Société Générale. En 1896, elle abandonna ses installations d'Obock et transporta son matériel naval à Djibouti dans le but de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires qui apportaient les matériaux de construction du-chemin de fer.

Lorsque celui-ci commença à fonctionner, la Société se mit en mesure de proportionner son outillage et ses moyens d'action à l'importance des transactions prévues ; c'est dans ce but qu'elle [31] fonda avec quelques concours particuliers, la Compagnie de l'Afrique Orientale en juin 1900.

Tout en continuant les opérations de la Société d'affrètement, la Compagnie nouvelle s'offrit à faciliter, à l'aide d'un service spécial de cabotage, les transactions commerciales qui s'effectuaient entre les divers ports du golfe d'Aden. Elle acquit, à cet effet, un vapeur jaugeant 300 tonnes, le « Binger », qui assura un service régulier entre Djibouti et les ports voisins : Aden, Hodeidah, Zeilah, Berbera, Périm.

Ayant cessé ce service de cabotage, la C. A. O. s'est, d'année en année, ouvert un champ d'action lucratif dans les opérations de chargement et de déchargement des navires. De plus, sous le nom de Société Industrielle de Djibouti, on l'a vu, elle les ravitailla en eau potable, en glace et en charbon.

Possédant, en outre, de nombreux immeubles sur la place et se livrant encore à des transactions choisies, la C. A. O. est l'entreprise économique la plus importante de la Colonie, après le Chemin de fer. Sa flotte de remorqueurs et de chalands pour l'acconage est puissante et répond aux besoins du jour.

La conquête italienne ne l'a point surprise. Dès les premiers jours, elle est entrée en pourparlers avec l'importante maison Gondrand frères, de Milan (d'origine française), et a créé avec sa participation une entreprise nouvelle qui a pris le nom de « Société Franco-Italienne de transit Gondrand frères — Afrique Orientale », et dont elle attend pleine sécurité pour l'avenir.

[32] Parmi les courriers étrangers, il convient de citer ceux de l'Italie que les circonstances ont mis en vue et qui sont appelés à remplacer d'autres lignes.

« La Société Coloniale Italienne » représente :

L'Adriatica ;

Le Lloyd Trêstino ;

La Flotta Réunite ;

La Tirenica, etc.

M. Pivetta, transitaire, gendre de Madame Répici, depuis longtemps à Djibouti où son sérieux et sa serviabilité sont légitimement appréciés, est l'agent de la « Ignazio Messina et Cie ».

*

* *

Le service maritime côtier est assuré par deux compagnies d'Aden :

La Compagnie « Cowasjee, Dinshawand Brothers », indi-anglaise, qui relie chaque semaine Aden-Djibouti-Zeilah, au moyen de petites vapeurs jaugeant 200 à 700 tonnes.

Le « Halal Shipping and Co », commandité par une maison de commerce française, la maison Besse, et chargé d'un service postal hebdomadaire entre Djibouti-Aden et vice-versa.

Ces deux compagnies ont une agence à Djibouti.

Enfin, parmi les Compagnies étrangères dont les transports font escale à Djibouti, il faut encore retenir :

La Nord Deutscher Lloyd, La

Rotterdamesche Lloyd,

La Scandinavia East Africa Linie,

La Swedish East Asiatica Co Ltd,

[33] La Ellerman and Bucknall Steamship Company,

La Hamburg Amerika Linie,

La Nederland, etc.

*

* *

Les marchandises destinées à l'Éthiopie ainsi que celles provenant de ce pays pour une destination directe à l'extérieur sont exemptées de taxes locales autres que celles afférentes aux marchandises en transit.

Ces marchandises sont transportées du navire au chemin de fer ou du chemin de fer au navire par les soins des maisons transitaires de Djibouti.

Toutefois, pour faciliter les opérations commerciales sur la place, un régime d'entrepôt fictif a été institué à Djibouti. Les négociants peuvent ainsi, sous caution, être autorisés à placer certaines marchandises dans leurs magasins de commerce sans avoir à payer, sur le moment, les droits y afférents. Mais chaque fois qu'ils font sortir de ces magasins, tout ou partie de ces marchandises, ils sont tenus de verser au Trésor, sur déclaration acceptée, le montant des droits correspondants aux sorties.

La durée de l'entrepôt fictif ne peut excéder une année. Passé ce délai, les droits sont liquidés et versés au Trésor ; des prolongations sont cependant accordées.

Un décret du 1^{er} février 1901 a autorisé à Djibouti la création d'un entrepôt réel des Douanes sous la protection des mêmes lois, ordonnances, décrets et règlements que les douanes françaises, avec cette restriction cependant que le délai d'entrepôt est ramené de trois à deux ans.

[34] Un autre décret pris à la même date a porté création à Djibouti de magasins généraux destinés :

A) À opérer la garde, la conservation et la manutention des matières premières, objets fabriqués, marchandises et denrées que les commerçants voudront y déposer.

B) Favoriser la circulation des marchandises et le crédit basé sur leur nantissement, par l'émission de récépissés et de warrants réglementaires.

Mais c'est le 1^{er} mai 1910 seulement que cette institution a commencé à fonctionner.

La C. A. O. a été concessionnaire de ces magasins généraux jusqu'à ce jour. Un nouveau mode d'exploitation, par la Colonie, a été envisagé, le contrat arrivant à expiration.

Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur les avantages attendus d'une solution qui s'adapterait comme un gant à la situation nouvelle.

Il existe, en outre, des entrepôts spéciaux pour les pétroles, benzines et autres carburants volatils. Le dernier qui vient d'être édifié à Boulaos offre les meilleures garanties de conservation et de sécurité.

IV L'INDUSTRIE

La population autochtone étant essentiellement pastorale et nomade, l'industrie indigène n'existe pas. À peine trouve-t-on quelques artisans mal prisés pour la fabrication des poignards, fers de lance, bâts, chaussures, paniers, nattes, tresses. Toumals (forgerons), midgams (cordonniers), appartiennent aux fraction inférieures.

Quant à l'industrie européenne, encore peu avancée, on peut dire, néanmoins, qu'elle a reçu, avec une remarquable facilité d'adaptation, le développement que comportait, d'une part, les maigres ressources locales, d'autre part, les impérieux besoins de Djibouti.

Cette facilité de se mettre à la portée des circonstances est la caractéristique du génie de notre possession de la mer Rouge.

Aussi pouvons-nous être d'ores et déjà persuadés — et les preuves en abondent à chaque page de cet ouvrage — que ce n'est pas elle qui manquera à sa tradition, à sa renommée, à sa raison de vivre. Elle continuera à jouer son rôle avec toute la rapidité voulue, tout le soin désirable, toute l'élasticité indispensable ; avec sagesse, avec mesure, avec à-propos.

[36] Les ressources naturelles de la Colonie sont aisées à dénombrer. Son sous-sol est incomplètement connu mais les prospections tentées à différents endroits n'ont pas eu à s'entourer de mystère, elles laissent peu d'espoir d'y découvrir des richesses minières de quelque importance. Nulle part on n'a relevé de trace d'or, de carburant ou de houille. On connaît, surtout, l'existence d'huîtres perlières dans la baie de Tadjourah et, à quelque distance de la côte, les immenses dépôts de sel du lac Assal, pratiquement inépuisables. — Quant à envisager la création de vastes pêcheries dans l'espoir d'alimenter l'Éthiopie en marée et l'Europe en conserves de poissons, c'est de l'enfantillage. Toutes les côtes des cinq parties du globe peuvent plus ou moins procéder à des installations de ce genre. À moins d'avantages particuliers naturels — ce n'est pas, malheureusement, notre cas —, la concurrence tuerait la tentative dans l'œuf : les gros mangent les petits.

Dans un intérêt immédiat, il faut donc regarder ailleurs, il faut poursuivre notre équipement en fonction de l'escale et du transit — et à travers l'amélioration des conditions de vie de la colonie.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE DJIBOUTI

Une concession pour le service d'alimentation en eau potable de la ville de Djibouti fut accordée pour une durée de 30 ans, le 1^{er} mars 1899, à la Société Industrielle de Djibouti avec laquelle nous avons déjà fait connaissance. À cette première convention en a été substituée, à la date du 1^{er} mars 1919, une nouvelle dont la validité expire le 29 février 1940.

[37] La fourniture d'eau, qui était précédemment de 300 mètres cubes par jour, dépasse actuellement 1.200 mètres cubes. Elle peut être étendue, car la réserve d'eau dans la masse alluvionnaire de l'Ambouli est très importante ; en effet, l'eau qui alimente la ville de Djibouti provient de la rivière souterraine d'Ambouli qui coule entre deux couches d'argile et dont le débit est pratiquement illimité. Les travaux de captation commencèrent au début de 1898 ; depuis le 14 juillet 1900, les canalisations sillonnent la ville. Les eaux amenées par des galeries souterraines aboutissent à une station de pompage d'où elles sont refoulées dans les conduites de distribution. Deux réservoirs à compartiments d'une contenance de 800-mètres cubes ont été établis au plateau du Serpent afin de donner une pression suffisante pour monter l'eau aux étages dans les différents quartiers de la ville ; enfin deux autres réservoirs de 400 mètres cubes sont installés au plateau du Marabout, près de la mer, et reçoivent une réserve d'eau en vue de l'alimentation des navires en rade.

Dans le village indigène, des fontaines publiques sont installées aux principaux carrefours. Les porteuses d'eau s'y réunissent en foule, les entourant de mille cris aigus et de mille couleurs changeantes. Dans la ville, l'abondance du précieux liquide et le bon marché de l'abonnement à l'Administration permet l'arrosage des rues, des jardins et des arbres plantés dans les principales avenues.

Sans que l'eau ait vraiment manqué au cours de l'été 1936, il a fallu, pour la première fois, fermer les canalisations la nuit.

Aussi a-t-on envisagé la construction de nouveaux réservoirs, placés à une cote suffisante pour [38] alimenter toutes les maisons de la ville dont certaines ont doublé de hauteur, et l'installation à l'usine de pompage d'appareils permettant le refoulement aisé en moins de 18 heures du cubage consommé par jour au moment de la période torride.

L'eau de Djibouti saine, exempte de tout microbe, de tout germe pathogène, renferme cependant des chlorures de sodium et de magnésium dont on n'a pas encore pu entièrement la débarrasser. Mais quelle différence déjà avec l'eau fournie il y a une dizaine d'années, qui déposait dans les verres, et dont les passagers ravitaillés au port se plaignaient jusqu'à Colombo, Mombassa ou Port-Saïd !

Concessionnaire du service des eaux de la ville, la Société Industrielle exécute toutes les installations sanitaires et de distribution dans les immeubles publics et privés et dispose d'une fabrique de glace alimentaire réservée à ses agents, au ravitaillement des navires et au frigorifique qu'elle a établi pour la conservation des denrées nécessaires à ces navires.

La glace alimentaire pour la population qui saurait difficilement s'en passer, surtout l'été, est fournie par les distributeurs de l'énergie électrique qui ont joint à leur industrie principale la fabrication de la glace, de la limonade et des sodas.

SUCCESSION REPICI

Grâce à l'initiative d'un Italien très estimé de nos compatriotes qui l'aidèrent, M. Répici, une usine électrique fut édifée en 1916, en pleine guerre, avec des moyens de fortune.

Toutefois, malgré son insuffisance, elle a pu [39] donner aux habitants la lumière, la ventilation et la glace d'une façon assez continue.

La période de guerre terminée, l'Administration, jugeant utile de doter la ville d'une usine électrique suffisamment outillée, fit un appel d'offres et un contrat fut passé le 15 août 1919 avec M. Répici dont l'installation répondait aux conditions imposées.

Les boulevards, les rues et les quais furent éclairés dès le 21 novembre 1921. C'est une date blanche dans l'histoire de Djibouti.

Un réseau de distribution dessert actuellement les différents points de la ville et du village indigène (bender Djedid et bender Salam) et satisfait aux besoins de la population.

Les deux postes de T. S. F., la Côtière et les Ondes -Courtes, peuvent s'alimenter eux-mêmes, en cas de panne.

La Société des Salines et l'Hôtel Continental se fournissent le courant par leurs propres machines.

L'énergie électrique de la succession Répici est produite par une centrale technique et distribue un courant continu de 220 volts. La consommation est en augmentation constante et peut être évaluée comme suit pour 1936 :

Courant lumière et ventilateurs : 300.000 kW.

Courant industriel : 120.000 kW.

Courant pour installations frigorifiques : 30.000 kW.

La centrale est bruyante. Et l'échappement produit un battement continu comme le balancier inexorable d'un colossal pendule.

Ce bruit résonne dans toutes les maisons voisines et devient, par moments, une obsession.

[40] Il serait facile, pensons-nous, de le faire cesser par un arrangement ingénieux analogue à ceux imposés dans les grands centres métropolitains. Sur simples démarches autorisées, nous sommes certains qu'on obtiendrait satisfaction, et avec la meilleure grâce.

Le concessionnaire, vieille figure djiboutine, est décédé le 17 novembre 1935.

M. Antonio Répici avait eu des débuts modestes. Fils d'un forgeron calabrais, il s'intéressa de bonne heure à la mécanique, quitta la Péninsule et se fit embaucher sur les chantiers du Chemin de fer franco-éthiopien au début de sa construction. Sa ténacité et son intelligence, son autorité et sa bonhomie, son entregent, sa perspicacité et son labeur le firent bientôt remarquer. Et petit à petit, il parvint à une situation enviable en ces lieux pour lui fraternels et qu'il ne quittait jamais que pour de rares vacances.

C'est à la fin de son effort, au moment où la soixantaine approchant il pensait à se reposer, et à l'heure où le conflit qui se déroulait à nos portes faisait battre son cœur d'espoir et d'anxiété, que le fils du forgeron calabrais fut frappé brutalement par la mort — coup de marteau sur l'enclume — après une demi-journée de lit.

La veuve et les enfants, dont plusieurs sont devenus Français, ont pris la suite du père en attendant le règlement de la situation. Et l'usine est dirigée par un fils, né à Djibouti, M. Alphonse Répici, figure des plus sympathiques.

Une invention dont la portée pratique peut bouleverser les conditions d'habitat sous les tropiques est celle du radiateur à refroidissement. Ainsi [41] qu'on a trouvé le système des glacières et des frigidaires, on est parvenu à refroidir les chambres de quelques degrés suffisants pour les rafraîchir.

À l'heure actuelle, l'installation d'un radiateur par la succession Répici reviendrait dans les 7.000 francs pour une pièce, le prix du courant ne dépasserait point la somme de 7 à 8 francs par jour.

Il existe au sud-est de la ville, entre la route d'Ambouli et la mer, une très importante concession de terrain mise en valeur par la « Société des Salines de Djibouti ». L'industrie des Salines, créée presque au début de la fondation de Djibouti par M. La Fay, s'est développée de la façon la plus brillante.

La Société, constituée le 21 novembre 1911 au capital de 1.500.000 francs, reprit à cette date, en vue de les développer, les petites salines locales fondées en 1900 qui produisaient annuellement environ 5.000 tonnes par l'exploitation de 40 hectares de bassins. L'essor en fut favorisé par la construction du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba.

En effet, l'Abyssinie qui importait par caravanes de 2 à 3 mille tonnes par an de cette denrée de première nécessité, a trouvé par le rail une facilité d'approvisionnement autrement considérable. Mais les Salines ne s'en sont pas tenues là. Pour faire face aux demandes suscitées par ailleurs, la Société a multiplié ses tonnages et accru ses moyens de production. Les surfaces nivelées et mises en bassin se sont étendues de 40 en 1911 à 400 hectares en 1931 et la production de 5.000 au commencement a dépassé 100.000 tonnes en 1935.

[42] Le capital social qui après apports successifs avait atteint 12 millions en 1928 a été porté au début de 1937 à 24 millions par distribution gratuite de 120.000 actions de 100 francs, provenant d'un prélèvement de 12 millions sur les réserves constituées par primes lors des diverses augmentations de capital.

Avant de suivre les Salines aux divers pays où elles exercent leur activité, revenons au lac Assal dont nous savons qu'elles ont également la concession.

Cette concession a simplement couvert la Société contre une concurrence possible. Cependant il est certain que le lac Assal renferme des richesses inestimables et que ses eaux mères si elles étaient traitées chimiquement donneraient de très intéressants produits.

L'histoire ou plutôt les vicissitudes de cette concession méritent d'être connues :

En 1886, à la suite d'une demande d'exploitation présentée par MM. Bonnet et Chefneux, l'ingénieur Suais¹ fut envoyé par le ministre de la Marine et des Colonies [l'amiral Aube] pour étudier les conditions dans lesquelles il pourrait leur être donné satisfaction. Le rapport remis au Ministre fut concluant, et un décret du 28 mars 1887 accorda la concession pour 50 ans, et sous diverses conditions stipulées dans un cahier des charges. Les concessionnaires devaient notamment verser à la Colonie une redevance annuelle de 30,000 francs plus, suivant les résultats de l'exploitation, une taxe allant de 1 fr. à 1 fr, 50 par tonne de sel exporté. D'autre part, l'État n'était tenu d'intervenir en aucune façon pour la sécurité du personnel et de l'exploitation. Un délai de deux ans était accordé pour mettre la concession en valeur.

[43] De son côté, l'Empereur d'Éthiopie, Ménélick II, possédant encore un droit de souveraineté sur les régions du lac Assal, accordait aussi, par contrat du 9 septembre 1891 à M. Chefneux l'un des concessionnaires, le droit d'exploiter le lac Assal pour une durée de 20 ans.

Mais ce contrat devint caduc, du fait que le 20 mars 1897, la délimitation de la frontière franco-abyssine attribua entièrement la région du lac Assal à notre possession de la mer Rouge.

Malgré la sécurité légale apportée par ces contrats, les concessionnaires ne purent même commencer à mettre leur concession en exploitation dans les délais impartis par le décret du 28 mars 1887. La déchéance fut prononcée.

M. Chefneux reprit l'affaire pour son propre compte, et un décret du 4 août 1892, suivi d'un nouveau cahier des charges, accueillit sa demande. Il fonda la « Société du lac Assal » laquelle, par décret du 15 septembre 1897, fut autorisée à céder ses droits aux

¹ Abel Suais (1848-1926) : inspecteur des travaux publics des colonies devenu en 1897 directeur de la Cie impériale des chemins de fer éthiopiens. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Cie_imperiale_chfer_ethiopiens.pdf

Chemins de Fer éthiopiens dont le conseil d'administration était présidé par M. Chefneux.

Enfin, suivant décision du ministre des Colonies [le Charentais Maurice Raynaud*] en date du 21 juillet 1914, l'acte de concession des salines du lac Assal fut transféré à la « Société des Salines de Djibouti » sous les conditions et réserves stipulées au cahier des charges annexé au décret du 4 août 1892. La concession expire le 4 août 1942. Le gouvernement français aura, alors, à prendre des décisions sur lesquelles il ne nous appartient pas d'anticiper.

Au point de vue commercial, la société, qui s'était d'abord uniquement consacrée au marché abyssin, porta ses efforts vers les exportations par mer jusqu'en Amérique.

[44] Avant de traverser l'Atlantique, des avances et des replis marquent les étapes de son développement.

Sous l'effet de la crise, les Indes, l'île Maurice, les possessions italiennes cadenassent leurs portes. Mais en dépit de la fermeture de ces marchés, les Salines, à l'aide de filiales, étendent d'autres côtés leur champ d'activité.

Elles concluent, en 1934, avec la « Port-Saïd Salt Association », un accord industriel et commercial qui aboutit à la création d'un organisme commun, « la Compagnie commerciale des sels marins », dans lequel les Salines de Djibouti participent pour plus des deux tiers.

La nouvelle société ouvre trois agences : à Alexandrie, à Diégo-Suarez et à Sfax.

Cette politique d'accords est étendue — retour des événements — au groupe des salines Italiennes de l'Afrique Orientale, par acte signé à Rome le 2 décembre 1936. Un des aspects de l'entente intervenue est caractérisé notamment par le fait que la filiale des Salines de Djibouti qui portait le nom de « Société franco-éthiopienne », s'appellera désormais Société italo-éthiopienne pour le commerce du sel ».

Enfin, les Salines qui, entre-temps, parviennent à fournir le Japon, créent encore deux nouvelles filiales : « La Nordsk-Lager-Stevedoring Co » destinée à desservir la Norvège et, aux États-Unis, la « Standard Salt Co » qui a établi quatre dépôts sur l'Atlantique.

Les Salines de Djibouti tendent à devenir de la sorte un holding de salines débordant de plus en plus le cadre primitif qu'elles s'étaient tracé.

[45] Notre stricte indépendance d'informateur scrupuleux dont le but est de renseigner objectivement le lecteur, sans entrer dans les moindres considérations d'affaires, ne peut que nous inciter à mettre l'accent sans commentaires mais avec force, sur l'extension extraordinaire d'une société qui a vu le jour au bord d'une plage désertique et brûlée du soleil.

[47]

La Colonie ne produit rien, sauf du sel. Aussi limiter l'examen du développement commercial de la Côte Française des Somalis à son commerce propre serait donner une idée inexacte de son activité économique.

Djibouti, avec son port, avec sa voie ferrée, avec sa route, est le canal normal de l'exercice commercial de l'Éthiopie. Il y a entre le développement économique de ce pays et le nôtre un rapport de cause à effet. Et surtout aujourd'hui, où, malgré des efforts parallèles, l'Abyssinie, tributaire de l'extérieur pour tous les produits ouvrés des manufactures, fait passer la majeure partie de ses importations par Djibouti considérée comme la voie la plus sûre et la plus-rapide (75 à 80 % d'après le « Rassegna d'Oltre Mare » de Gênes, numéro 1 de janvier 1937).

La conquête italienne est en passe de bouleverser les conditions d'importation trop profondément pour que nous puissions tirer un enseignement pratique de marchés qui se ferment.

Relativement aux exportations, pendant longtemps encore elles seront — nous l'avons envisagé — très réduites.

[48] Là aussi, c'est un bouleversement profond qui se produit.

Et si nous en touchons un mot, c'est qu'elles apportent un parfum du pays, qu'elles nous donnent une leçon, aussi, en révélant un état de fixation économique désuet qui nous aide à comprendre les causes primordiales de l'effondrement politique de l'Éthiopie.

Les exportations en effet, n'ont guère porté du temps du régime antérieur — sorte de féodalité — que sur cinq ou six sortes de marchandises d'inégale importance

1. Les cafés qui, par ordre de qualité et de provenance, se répartissent en :

a) Premier groupe : Cafés du Tchertcher, Harrari, Arrousis. Ce café est connu en France sous le nom de « Long Berry ».

La production annuelle de ce premier groupe était de 7.000 tonnes environ, dont près des 9/10 pour les Harrari et Tchertcher réunis.

b) Deuxième groupe : cafés Lekemti, Djimah, Sidamo, Sidamo-Tigré, Goffa.

Ce deuxième groupe donnait également une production annuelle de 7.000 tonnes environ.

Les cafés du premier groupe parvenaient à Djibouti triés et ne nécessitaient qu'une légère ventilation. Les cafés du second groupe arrivaient au contraire, non triés, tels qu'ils étaient cueillis, après un simple décorticage à la meule. Les sous-produits résultant du triage (kécheur, magbourah, brisures, grains noirs et grains blancs) étaient revendus sur place, principalement aux traitants arabes qui les exportaient dans le cercle du Golfe Persique ou l'Égypte.

[49] 2. Les peaux de bœufs qui se divisent en deux catégories bien distinctes :

a) Les peaux dites d'Abyssinie. expédiées d'Addis-Abeba qui en était le principal marché.

b) Les peaux de bœufs du Harrar (régions basses d'Abyssinie).

3. Les peaux de chèvres et de moutons.

Djibouti devenait de plus en plus le marché central des peaux de chèvres et de moutons, tant de l'Abyssinie que de la côte. Le restera-t-il ?

En voici les principales provenances :

a) Les peaux de chèvres dites « Addis-Abeba » venant de diverses régions d'Abyssinie, mais en général des plateaux abyssins hauts de 2 à 3.000 mètres.

b) Les peaux de chèvres « Harrar » provenant de régions à altitude beaucoup plus basse et donnant un classement inférieur.

Les deux catégories ci-dessus ont fourni, en moyenne, un peu plus de 2.000.000 de peaux annuellement.

c) Les peaux de chèvre de Bâti :

Bâti est une ville d'Abyssinie assez proche de la frontière dankalie, dans la fertile région de l'Aoussa. Cette région donne une catégorie de peaux très appréciée. Plus

lourdes que les Addis-Abeba, elles ont été réparties sur Djibouti, via Tadjourah, et sur Aden, via Assab.

La production annuelle atteignait environ 400.000 peaux.

d) Peaux de chèvres, somalies :

Cette catégorie de peaux, vendue sous le nom de peaux de Berberah, provient des régions des diverses côtes somalies. La production annuelle est de : 2.000.000 de pièces environ. L'Amérique [50] puis la France en furent les principaux importateurs.

e) Peaux de chèvres danakile :

D'un classement inférieur, ces peaux remplacent la qualité par la quantité. La production annuelle varie de 5 à 6 millions.

Les peaux de moutons comprennent :

a) Les peaux de moutons d'Addis-Abeba.

Ce sont de grandes peaux de belle apparence qui ont pourtant donné bien des déboires aux tanneurs, car il faut compter sur une perte variable au chaulage.

b) Peaux de moutons « Black-head ».

Ce curieux mouton, appelé quelquefois mouton somali ou mouton du « Choa », a une tête noire et une grosse queue ; il donne une des plus belles qualités de peaux du monde, appréciée dans les centres de ganterie.

Djibouti fournit à elle seule une bonne partie des exportations soit directement, soit par Aden.

4. L'ivoire, en provenance de diverses provinces éloignées et dont Addis-Abeba était le centre de vente.

Les achats se font sur une classification qui est à peu près la suivante, mais qu'il est nécessaire, cependant, de débattre chaque fois avec le vendeur :

a) Grosses défenses de 6 à 8 kilos et au-dessus, payées pour leur poids réel.

b) Moyennes, de 4 à 6 kilos, payées pour la moitié de leur poids réel.

c) Petites, de 1 à 4 kilos, pour le quart de leur poids.

d) En-dessous de 1 kilo, pour le 1/8 de leur poids.

[51] Les principaux marchés sont : Anvers, Liverpool et Hambourg.

Le classement opéré par un manutentionnaire assermenté se divise en :

- Ivoire à billes.

- Ivoire susceptible de fabriquer des objets d'une certaine épaisseur, sans cassures.

- Ivoire pour marquetterie, sans cassures.

- Ivoire fendu.

- Ivoire mort (qui ne peut être travaillé).

5. La civette, qui provient principalement des provinces-du-Djimmah et du Walaga. Une partie de la production de cette dernière province s'expédie sur l'Europe via Khartoum.

Malheureusement ce produit est très fréquemment fraudé, par adjonction d'os broyés, de bananes, de beurre, etc., mélanges dont la plupart sont quand même faciles à déceler.

6. La cire, récoltée surtout aux environs d'Addis-Abéba et dans le Djimmah.

Ce produit est également fréquemment fraudé par les indigènes qui y ajoutent du beurre, du suif, de la paraffine, etc.

La production totale d'Abyssinie était environ de 400 tonnes.

*

* *

Pendant trente années consécutives, la progression du commerce général de la Colonie a été constante. Partie à 4.415.861 francs en 1899, la valeur s'en élevait à 1.165.791.645 francs en 1928 pour 597.657 tonnes de marchandises.

En 1929, légère descente, le milliard n'est plus dépassé que de 16 mille francs. En 1930 la des- [52] cente s'accroît, la valeur n'atteint plus que 871 millions. Puis c'est la chute de moitié.

1933 marque la date du plus faible tonnage. Voici, dès lors, les chiffres globaux :

COMMERCE GÉNÉRAL

Années	Tonnage métrique des marchandises	Valeur en milliers de francs
1933	175.220	336.905
1934	195.069	332.205
1935	236.111	332.959
1936	229.063	520.597

Les marchandises importées par l'Italie représentent une valeur plus appréciable que les articles d'exportation. C'est ce qui explique le montant élevé de 1936 pour un tonnage d'ensemble à peine supérieur.

*
* *

On ne saurait clore un chapitre de telle importance sans le vivifier par une énumération des principales maisons de commerce, sur lesquelles repose la fortune des échanges dont Djibouti est la halte, ou qui fournissent simplement la place.

La doyenne de ces maisons est une maison française, la maison Marill.

Le *Journal officiel de la Côte Française des Somalis*, en date du 15 février 1903, nous apprend le débarquement la veille, par le « Caobang » de M. Marill.

M. Marill, qui continue l'exercice de son commerce depuis trente quatre ans et jouit d'une santé de fer, fit partie pour la première fois du Conseil d'administration de la Colonie en 1905. Au cours de sa longue carrière, il s'est occupé activement de la pêche des trocas, de la nacre et des perles, des peaux et cafés, ainsi que du transit.

[53] Présentement il est associé, pour partie de son affaire, à un Italien, M. Nocera, débarqué à Djibouti sitôt la victoire.

Citons une autre maison française importante, la maison Bertrand et Cie, qui tient un grand magasin de nouveautés, place Ménélick.

Puis la maison Spiro Louzis, les maisons Barozzi, Vosikia, Kalos, Minassian, Milas, Bata, Jagjiivand et Mankanjee, Sobbhogand, Jagmandas Hiradchand, Tob Yacob, qui ont des magasins de détail des mieux achalandés ; Mohamedally, Anderjee Manekchand, Arabian Trading, Besse, Livierato, Comptoir Européen, Davis, Parthog, Eliazarian, Ahmed Mohamed Cassin, Dandee Khinchand, Bhikladas Kishanlai, Bhagwandas Laxmichand, Mooljee Nathoo, Saleh, Mahmoud et Othman Farah.

Accordons une mention particulière à MM. Ali Coubèche et Nadji Mohamed, ravitailleurs de navires en vivres frais. et fournisseurs aussi des particuliers.

N'oublions pas Salem Mooti, ex-concurrent de Henry de Monfreid, dont les boutres sillonnent la mer Rouge, et le plus gros propriétaire de Djibouti.

Et ajoutons l'installation en avril 1937, de l'imprimerie Costa (Constantin Papadopoulos), qui nous rendra de grands services à un moment où les imprimeries d'Éthiopie ne peuvent pour ainsi dire plus nous fournir.

*
* *
*

Voici maintenant — car nous devons porter un égal intérêt à la foule, base de l'œuvre — une nomenclature des commerces pittoresques qui fleurissent dans le milieu indigène.

[54] Marchands d'eau, marchands de thé, marchands de limonade, marchands de riz bouilli, marchands de fèves, marchands de dattes, marchands de bétel, marchands de kathe (plante enivrante du Harrar et- des côtes d'Arabie), marchands de tabac en feuilles.

Ce sont les Arabes qui tiennent la plupart des petits commerces. Les Somalis autochtones possèdent à peine quatre ou cinq gargottes ou débits de thé dont, à deux sous la tasse, il se fait une consommation générale... et souvent abusive pour les nerfs.

Les commerces étrangers sont allés en s'accroissant sans cesse. Et sans nous arrêter aux installations nouvelles dont le caractère ne peut s'affirmer qu'à la longue, on peut dire qu'on se trouve en présence d'un phénomène qui appelle quelques explications.

Il n'y a pas à douter du fond de l'entreprise. Djibouti est bien une œuvre française, mais une œuvre de rayonnement qui s'étend à tout le monde.

La pensée, les plans, l'orientation, le développement, sont marqués de notre empreinte, sans conteste possible. Ceux qui en conviendraient sans comprendre le reste, c'est qu'ils ne connaîtraient pas ou qu'ils auraient oublié le caractère d'universalité de notre génie, héritier des lointaines civilisations les plus authentiques.

La place prépondérante qu'occupe — presque paradoxalement pour les esprits superficiels — un centre de surface minuscule comme Djibouti, au seuil d'un vaste empire, s'éclaire à l'aide de ce flambeau dont la lumière est irradiante. Que le vent souffle, le flambeau grésille, et, au lieu de s'éteindre, la flamme monte.

[55] C'est dans la souche humaine, profondément, que la France puise sa sève. Ce n'est pas nous, ce sont ceux qui s'en écarteraient autrement qu'en langage, qui voudraient effectivement se replier sur eux-mêmes, dans un racisme étroit où ne peuvent naître de vrais apôtres, qui seraient appelés à étouffer, à mourir.

VI

L'HOTELLERIE

L'hôtellerie, auparavant prospère, subit également les durs effets de la crise. Mais alors que les préparatifs de guerre gênaient les transactions commerciales habituelles, l'hôtellerie connaissait une nouvelle prospérité qui ne s'est plus démentie.

L'hôtel de Djibouti le plus célèbre est l'Hôtel Continental, place Ménélick.

Son propriétaire, M. Athanase Rhigas, est le doyen de la Colonie et porte allègrement ses 72 ans. C'est un Hellène extrêmement sympathique qui débarqua à Obock en 1883, un an avant M. le Ministre Plénipotentiaire Lagarde.

Hormis les congés qu'il prit en petit nombre, M. Rhigas compte donc 54 ans de séjour à la Colonie ou en Abyssinie.

Il y a deux ans, le Gouvernement de la République lui décernait la croix de la Légion d'honneur.

Il faut entendre M. Rhigas raconter sa vie et parler de M. Lagarde et de l'Empereur Ménélick qu'il mélange dans sa vénération.

La terrasse de l'Hôtel Continental est le rendez-vous du Tout-Djibouti, les dimanches, entre 18 et 20 heures, même pendant les plus fortes chaleurs de l'été.

En face se trouve l'Hôtel de l'Europe qui ne compte que sept ans d'existence, mais qui se développe rapidement.

Place Lagarde se dresse l'Hôtel des Arcades, dont les fondations remontent au début de Djibouti.

[58] C'est une excellente maison, à la terrasse et aux chambres bien aérées.

À côté de ces trois hôtels de premier ordre, il convient de mentionner l'Hôtel Cristal, l'Hôtel Colonial et l'Hôtel de l'Empire — ces deux-ci de fondation récente.

Tous les hôtels font café-restaurant. Quant aux restaurants proprement dit, il n'y a guère que les gargottes indigènes. Notons cependant le restaurant Terminus, près la gare, où l'on mange convenablement.

Un seul café digne de ce nom : « Le Palmier en Zinc » dont la maison Bertrand déjà citée, est propriétaire ².

« Le Palmier en Zinc » est surtout un bar chic, encore qu'on y fasse aujourd'hui restaurant. Dans son déploiement immobile, au milieu de la salle, le palmier en zinc authentique qui a prêté son nom à l'enseigne concrétise la légende du seul arbre qui ornait le palais du Gouverneur à l'origine.

Comme toutes les légendes, la légende du palmier en zinc de Djibouti est enracinée dans les esprits. Elle a même ce privilège d'être connue de l'univers entier.

Que vaut-elle ?

Une notice officieuse parue à l'occasion de l'exposition coloniale internationale de Paris, en 1931, va jusqu'à révéler, gravement, que cet article de bazar provenait des Établissement Allez frères, au Châtelet.

Personne, cependant, ne l'a jamais vu.

² Depuis, un second café dont l'installation est parfaite, « l'Oasis », s'est ouvert, rue du Port.

Mais nous parions qu'un jour, quelque chercheur fébrile, outré de notre contestation irrespectueuse, finira par nous en retrouver la facture !

[59]

*
* *

Deux cinémas parlant où les actualités passent sans trop de retard ont été ouverts en 1935 et en 1936.

Le premier, le « Cinéma Excelsior », le « Ciné Gleyze » est celui d'un brave, jovial et entreprenant Méridional qui vécut vingt-cinq ans à Addis-Abeba où il tint les meilleurs hôtels ; le second, le « Ciné Olympia », a été aménagé en plein air, avec beaucoup d'attraits par la Maison Bertrand.

*
* *

À l'oasis d'Ambotdi, à trois kilomètres au sud de la ville, un dancing prospère : « La Pergola ». On s'y rend en voiture. Le cadre, au clair de lune, sous les palmiers mollement bercés par les vents alizés, y est enchanteur. Et les couples, tard dans la nuit, s'enlacent avec souplesse au son des musiques langoureuses...

Deux autres établissements, « Le Pré Fleuri » et « Le Cabanon », ne furent que des tentatives modestes qui ne laissent plus qu'un agréable souvenir...

On a sérieusement envisagé, l'installation d'un casino au bord de la mer. À quand le grand tourisme ?

VI

L'AGRICULTURE ET L'ÉLEVAGE

Rappelons, en quelques lignes, et en le complétant, ce qui est disséminé déjà dans d'autres ouvrages.

Le sol, extrêmement aride ne se prête guère à l'agriculture. Sa constitution sablonneuse ou caillouteuse, le manque d'eau, l'intense chaleur, les vents brûlants, sont autant d'obstacles à une culture généralisée.

Toutefois certaines régions de l'intérieur — et mise à part la fertile région montagneuse dankalie — que l'administration a dotées d'un programme, peuvent devenir des centres maraîchers.

Aux alentours de Djibouti, à Ambouli, à la Douda, à Dikkil, à Tadjourah, les légumes poussent vite et bien durant la saison tempérée. Il suffit d'avoir à sa disposition des jardiniers laborieux et des puits en suffisance. À l'ombre des palmiers, la culture maraîchère est même drue.

On trouve à certains endroits des petites d'encens et de la gomme.

*
* *

L'élevage est naturellement pratiqué par les peuplades qui n'ont d'autres ressources que leurs troupeaux de moutons et de chèvres, de chameaux et de bœufs.

[61] Comme l'alimentation de ces animaux dépend essentiellement des pluies, le pasteur est nomade et il se transporte tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, ici en territoire français, là en Éthiopie ou au Somaliland, à la recherche du meilleur pâturage... On peut, néanmoins, délimiter les tribus et reconnaître les siens.

LA FLORE ET LA FAUNE

Les épineux, des épineux rabougris, tordus, poussiéreux, larges comme des parasols — mimosas, acacias, gommiers — sont les rois de la flore. Quelques herbes dans le lit des torrents où sur les hauteurs fertiles ; sur les bords de la mer, des massifs noueux de palétuviers ; ça et là des cactus. Telle est, au milieu des cailloux noirs, la note dominante de la brousse, dont des étendues judicieusement choisies supporteront le reboisement.

À Djibouti la flore est plus représentative : Bonnets d'Evêque, parkinsonias, tamarins, lauriers roses, filaos, liserons, fuschias, voisinent avec les palmiers des espèces les plus variées. Mais il faut les entretenir avec soin.

Quant à la faune, outre la faune domestique moutons, chèvres, bœufs, chameaux, maigre volaille, chiens errants, chats étiés, elle est composée dans l'ensemble, parmi les carnassiers, de léopards, de chacals, d'hyènes, de renards, de chats sauvages ; parmi les animaux paisibles, de quelques ânes et de quantités de singes ; parmi le gibier — à

poils — d'antilopes, de phacochères, de lièvres à plume — de perdrix, de gangas, d'outardes ; parmi les oiseaux respectés du fusil, à l'intérieur, autour des agglomérations, de colombins, de passereaux, de rapaces, sur les rivages, d'échassiers et de palmipèdes.

[63] La faune marine est abondante et variée : poissons, crustacés, coquillages.

Dans le même ordre d'idées, mais sur un autre plan, si l'on subit les inévitables souris et rats, on rencontre peu de reptiles ou autres bêtes venimeuses.

Dans la ville de Djibouti, on ne signale que quelques scorpions et de rares scolopendres.

*
* *

La chasse est réglementée par le décret du 13 avril 1935, promulgué à la colonie par arrêté du 13 mai suivant.

L'exercice de droit de chasse est lié à l'obtention d'un permis valable l'année en cours et sur tout le territoire.

Animaux protégés de façon absolue en tous temps et dont la capture sont interdites :

Ânes sauvages, tous les vautours, cerfs, indicateurs, hirondelles et tous les oiseaux insectivores utiles à l'agriculture, singes, aigrettes, aigles, autruches.

Animaux protégés de façon partielle et dont la chasse n'est autorisée qu'aux porteurs de permis scientifiques :

Bœufs sauvages, grands et petits koudous, gazelles, chameaux.

Le décret sur la chasse est complété par un arrêté du 31 mai 1935, constituant en réserve de chasse pour une durée de 5 ans :

Les îles Musha et Mawali, les plaines de Cobad et de Courtimaleh.

VII

LE RAIL

Il est juste de nous étendre quelque peu pour rendre hommage au rail.

Le rail, jusqu'à maintenant, n'a-t-il pas été, en effet, la raison d'être de Djibouti ?

« Le sort de Djibouti, écrivions-nous en 1930, ce n'est pas un paradoxe, tient au roulement d'une douzaine de petites locomotives. Sans ces machines, la ville n'existerait pas ; sur son emplacement, on y chasserait encore la gazelle ».

« La vapeur a créé Djibouti ».

Aussi rappellerons-nous avec émotion et fierté les étapes de cette création grandiose, qui fait honneur à notre esprit d'entreprise, à notre courage tranquille, à notre ténacité inébranlable et à notre bonne volonté.

À la suite de deux voyages entrepris en 1839 et 1841 par Rochet d'Héricourt dans les régions du Choa, voyages qui lui permirent de passer un traité avec le roi du pays, un grand nombre d'Européens vinrent en Abyssinie chercher fortune, et beaucoup s'y installèrent en qualité de colons. L'un [66] d'eux, Armand Savouré, à la pensée de l'essor commercial que pourrait prendre un jour ces contrées inexploitées, eut alors l'idée de la construction d'un chemin de fer, et, le 6 décembre 1889, après y avoir intéressé Ménélik, il écrivait au nom de ce monarque au Président Carnot pour lui demander, ou plutôt lui proposer, une entente en vue de la création d'un chemin de fer entre la mer, le Harrar et le Choa.

Cette requête n'ayant pas eu de suite, un autre pionnier, Léon Chefneux, reprit cette idée en 1892, et forma avec diverses personnes, dont un ingénieur suisse, M. Ilg, conseiller de la Cour, et deux entrepreneurs, MM. Vigouroux et Duparchy (les mêmes qui ont donné leur nom à la jetée du Gouvernement et à la jetée du Marabout), une société privée pour la construction d'un chemin de fer. Le 9 mars 1894, l'Empereur Ménélik II accordait par contrat à M. Ilg, la concession d'un chemin de fer devant être construit en trois tronçons qui relierait Djibouti à Harrar, Harrar à Entotto, la capitale de l'Éthiopie à cette époque, et Entotto au Nil Blanc à travers le Kaffa. La construction du premier tronçon devait être entreprise dans un délai de deux ans à partir de la signature de l'acte de concession.

En association avec l'ingénieur Chefneux, le bénéficiaire fonda la « Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens » dont le siège social était à Paris. Cette société obtint par convention du 12 mars 1897, l'autorisation de construire une ligne sur le territoire du protectorat de la Côte française des Somalis pour compléter le tronçon Djibouti-Harrar.

Entre-temps, les études préliminaires ayant démontré les grosses difficultés à surmonter pour [67] atteindre Harrar, la Compagnie avait obtenu de l'Empereur Ménélik, par lettre du 5 novembre 1896, l'autorisation de fixer le terminus provisoire de ce premier tronçon au pied de la montagne de Harrar, à l'endroit qui, depuis, est devenu la cité de Diré-Daoua, fondation française.

En octobre 1897, le premier coup de pioche fut donné à Djibouti sous la direction les entrepreneurs généraux, MM. Duparchy et Vigouroux, et les travaux commencèrent à se dérouler dans un pays aride et difficile, au milieu de tribus somaliennes hostiles. Celles-ci voyaient dans le futur chemin de fer, à la fois un ennemi de leur sécurité et un concurrent sérieux pour leurs vagues entreprises de transports caravaniers.

Malgré les subventions données aux chefs, la tranquillité sur les chantiers fut fréquemment troublée. C'est ainsi, notamment, que le 22 février 1899, le chantier établi au kilomètre 62 fut assailli par des Issas. L'agent de la Compagnie, M. Cormuz, fut tué, et cinq ouvriers européens ainsi que des indigènes subirent le même sort. Ce massacre occasionna une panique parmi les travailleurs qui refusèrent de reprendre la pioche et des mesures de sécurité supplémentaires ramenèrent seules le calme dans les esprits. Les postes de la voie ferrée furent solidement armés, et, au kilomètre 56, l'Administration fit construire un fortin susceptible de défendre la région du Louré et tout le territoire avoisinant.

Dans la ville même de Djibouti, on craignait, à la suite de ce combat, une attaque des Issas. La note suivante, extraite du journal local du 4 mars 1899 (à cette époque Djibouti possédait un journal) montre cet état d'esprit :

[68] « Dans la ville de Djibouti, la population ne se sent pas en sécurité. De toutes les personnes bien renseignées sur les mœurs des Issas, il est puéril de penser que des guerriers armés de lances songent jamais à venir faire le siège de maisons construites en pierre de taille et dont les portes se ferment avec du fer. Cela n'empêche pas que chacun s'est muni d'un bon fusil et que les principaux établissements de Djibouti entretiennent des corps de garde particuliers qui veillent chaque nuit. L'Administration du protectorat a eu beau multiplier les postes de soldats entre les routes de Zeïla et d'Ambouli et organiser à l'improviste des milices avec les éléments qu'elle a pu recruter, les habitants qui ne dorment que d'un œil, sont les plus nombreux. »

Aussi, malgré le loyalisme certain des soldats de couleur, la présence d'une troupe européenne française dans ces parages paraissait nécessaire pour en imposer au besoin. C'est en mars 1899 qu'un détachement d'infanterie de marine, depuis longtemps réclamé, fut envoyé à Djibouti. Ce détachement se composait d'une soixantaine d'hommes commandés par un officier, le lieutenant Pines. La vue des troupes régulières ranima tous les cœurs, et un grand nombre de travailleurs remontèrent aux chantiers de la ligne.

À la même époque, un aviso, l'« Étoile », ayant à bord 80 hommes dont cinq officiers, vint stationner en rade pour soutenir le détachement colonial.

Ces mesures prises, la sécurité des travailleurs dans les chantiers fut complète, et le 26 octobre 1899, M. Lagarde, qui venait d'être désigné comme ministre de France à Addis-Abeba, et M. Martineau, gouverneur de Djibouti, purent visiter les [69] travaux de la ligne de Djibouti-Harrar jusqu'à l'extrême avancement de la pose des rails.

M. Martineau désirait ainsi manifester son parfait accord avec M. Lagarde.

Ce fut vers huit heures du matin qu'eut lieu de la gare de Djibouti en construction, avec toute la solennité voulue, le départ vers les chantiers.

D'abord le voyage ne manque pas de pittoresque. La plaine d'Ambouli, que traverse le rail, offre un aspect nouveau sous la torréfaction constante du soleil. L'œil vient se reposer sur la verdure conquise, aux abords de la rivière à sec, par le labeur opiniâtre des jardiniers arabes, tandis que les lignes des plateaux où s'élèvent les divers quartiers de Djibouti s'abaissent de plus en plus au ras de l'horizon, fondus entre le bleu du ciel et le bleu de la mer.

Jusqu'au viaduc du Chébelé, le pays est aride. Les pierres noires pointillent comme un tableau d'impressionniste la vaste étendue monotone. Les volcans firent, jadis, pleuvoir dans ces parages une telle averse de basaltes que la végétation a peine à pousser. Seuls des épineux bas étalent leurs branches tourmentées, entre les tas de pierres.

Le Chébelé est un lit de torrent. Les eaux, quand il y en a — ce n'est pas souvent —, roulent entre deux escarpements taillés à pic. L'aspect brûlé de ce site étrange ne manque pas de grandeur.

Arrivé devant le pont du Chébelé, le cortège officiel descend et gagne à pied le bord opposé du précipice.

La contemplation du viaduc, superbe ouvrage d'art, donne le vertige. Les piles et les travées paraissent être le chef-d'œuvre d'une grosse araignée ayant tissé sa toile pour barrer la vallée. C'est solide, pourtant, et d'un aspect assez gracieux. L'ouverture totale du viaduc mesure 156 mètres et les grandes palées du milieu ont une hauteur de 18 mètres au-dessus des massifs de maçonnerie.

Le pont est partagé en deux, une moitié en passerelle et l'autre en fosse béante bordée de rails. La passerelle est pourvue du côté de l'abîme d'une forte balustrade où la main glisse et se cramponne nerveusement; mais le trou après le premier rail, et où l'on aperçoit l'audacieuse escalade des croisillons entre les arbalétriers, donne le vertige à qui ose le sonder d'aplomb.

Le train ayant repris ses voyageurs continue sa route jusqu'au kilomètre 32, dans une contrée plus montagneuse où les cimes se couronnent de mimosas gigantesques.

Au point terminus, un banquet est offert en l'honneur de M. Lagarde et, au champagne traditionnel, M. Martineau lève son verre pour saluer le Ministre de France et pour déclarer que cette visite officielle aux chantiers prouve combien les autorités françaises s'intéressent à cette œuvre de pénétration pacifique en Éthiopie. Puis il affirme qu'une politique d'entente réciproque se poursuivra pour activer la construction du chemin de fer.

Six mois après les travaux sont poussés jusqu'au kilomètre 52 et l'achèvement du grand pont du Holl-Holl incite le gouverneur par intérim, M. Angoulvant (qui, plus tard, deviendra gouverneur général du Congo) à inaugurer officiellement cet ouvrage d'art, le plus important de la ligne Djibouti-Harrar.

Le dimanche 22 avril 1900, le gouverneur, accompagné des fonctionnaires de la colonie, du haut personnel de l'Entreprise, des commerçants et des principaux notables indigènes, prend le train pour le Holl-Holl, cette fois, où un déjeuner de cent couverts est préparé.

[71] Malgré la chaleur d'une matinée sans brise, nous rapporte la chronique, le voyage est gai. Des Françaises qui n'ont pas craint d'affronter les rigueurs d'un climat sans adoucissements pour vivre aux côtés de leurs maris, apportent leur grâce et leur charme à cette pittoresque fête.

Après une courte halte au pont du Chébelé, le train s'arrête un peu plus longuement aux chantiers du Holl-Holl où les Issas sont accourus en foule, puis passe majestueusement sur le pont pour continuer sa marche un peu au delà.

L'inspection des derniers travaux terminée, le cortège officiel revient au Holl-Holl pour prendre part au banquet.

Au dessert, M. Jacoulet, directeur de l'Entreprise Générale, exalte les résultats et donne rendez-vous au kilomètre 110 pour y fêter le 14 juillet prochain et inaugurer la gare de Daouenlé.

M. Angoulvant, l'âme de cette féconde étape, répond par un discours où il magnifie notre œuvre civilisatrice et exprime sa foi en l'avenir.

*
* *
*

La prospérité de Djibouti semblait donc s'ouvrir après cette inauguration officielle du pont du Holl-Holl.

Un chemin de fer, d'ailleurs, disait au milieu d'un groupe une personnalité anglaise, finit toujours par rapporter ; une route coûte toujours. Car le premier doit être

considéré non pas seulement comme un collecteur du commerce existant, mais surtout comme un créateur de trafic.

Et c'est en caressant ce rêve de prospérité que fonctionnaires et colons regagnèrent le chef-lieu, heureux de cette journée grandiose.

[72] Le 20 juin de la même année, le général Gallieni, de passage à Djibouti, en rejoignant Madagascar, tenait à voir de ses propres yeux les progrès accomplis.

Après avoir visité en détail les constructions de la Compagnie impériale et manifesté son approbation, tant pour les dispositions de la gare elle-même que pour l'atelier de réparation, le hall à machines, la belle allure et la qualité du matériel, le Général prit le train pour se rendre au viaduc du Chébelé. Il put détailler, apprécier et admirer en conscience, ce splendide ouvrage d'art, si bien qu'à son retour, il ne se lassait pas de louer les efforts magnifiques accomplis sur ce territoire désert par les ouvriers de la première heure. Et il s'y connaissait celui qui devait, 14 ans plus tard, sauver Paris à la bataille de l'Ourcq !

Enfin, un mois après, le 22 juillet, avec un décalage de quelques jours sur les pronostics, avait lieu l'inauguration de la première section des Chemins de fer éthiopiens : Djibouti-Daouenlé, 108 kilomètres.

Mais l'ère des difficultés allait s'ouvrir. Les prévisions budgétaires de la Compagnie avaient été insuffisantes, et les dépenses beaucoup plus élevées que celles escomptées l'amènèrent à faire appel à de nouveaux capitaux qui lui furent procurés par les milieux anglais, lesquels se constituèrent en un groupe portant le nom de « Ethiopian Railway Trust and Construction Co ». Puis le gouvernement français, par convention du 6 février 1902, attribua à l'entreprise une subvention de 500.000 francs par an, pendant 50 ans. Cette subvention fut capitalisée par une opération financière, ce qui permit d'achever, ou à peu près, le premier tron- [73] çon jusqu'à Diré-Daoua. L'exploitation en fut ouverte le premier janvier 1903.

Cependant l'œuvre, insuffisamment soutenue, menaçait de rester inachevée au milieu de difficultés politiques et financières. Tout un groupe d'intéressés réclamait l'internationalisation du chemin de fer, et, d'autre part, ce chemin de fer qui traversait un désert pour s'arrêter en un lieu-dit, jusque-là inhabité, sans productions autochtones, ne semblait pas à beaucoup susceptible d'un développement intéressant.

[73] Après des vicissitudes diverses, et comme abandonner à moitié chemin eût été un désastre, une nouvelle Compagnie, exclusivement française, fut fondée, la « Compagnie du Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba », sous la garantie du gouvernement français (loi du 3 avril 1909) qui reprit du gouvernement abyssin la concession de la frontière à Addis-Abeba et de l'ancienne Compagnie, en liquidation, le tronçon de ligne déjà construit. Cette nouvelle société fortement constituée au point de vue financier, attaqua immédiatement les travaux au-delà de Diré-Daoua, et le 31 décembre 1913, la ligne était en exploitation jusqu'au fleuve Aouache, à 238 kilomètres au-delà de Diré-Daoua, soit à 540 kilomètres de Djibouti.

Dès que l'œuvre reprit son essor, il se produisit un mouvement commercial très net ; les négociants ayant à nouveau confiance dans l'achèvement de cette voie de pénétration, prirent leurs dispositions pour l'utiliser et pour développer leurs affaires dans le sens que leur offrait ce nouvel instrument de pénétration pacifique.

Et le 7 juin 1917, en pleine guerre européenne, le rail étirant son ruban d'acier jusqu'à Addis-Abe- [74] ba point terminus, ouvrait toutes ses voies au trafic.

Ainsi s'achevait sur le terrain principal, cette entreprise hardie et méthodique, digne du génie français, qui relie la capitale de l'Abyssinie à la mer sur un parcours de 783 kilomètres 256.

Que cette réalisation — qui en amorce d'autres — ait été un grand bienfait, nul n'en doute, qu'elle ait donné, à l'encontre de tant de réseaux, des résultats financiers palpables, incomparablement supérieurs même à ceux qu'on pouvait espérer au début, rien ne le prouve mieux que des chiffres :

[75] TRAFIC DU CHEMIN DE FER FRANCO-ÉTHIOPIEN

Ex.	Voyageurs	Importations (t.)	Exportations (t.)	Recettes brutes totales (fr.)	Dépenses brutes totales (fr.)
1922	63.568	14.281	13.490	9.898.563,86	6.758.989,97
1923	80.077	22.962	15.191	13.202.821,37	6.914.478,30
1924	103.893	18.693	23.855	17.019.919,72	8.454.018,18
1925	119.339	25.474	26.571	26.830.253,14	10.266.649,82
1926	166.365	33.843	24.082	34.932.112,38	17.351.956,20
1927	252.983	41.719	25.353	33.619.742,10	16.068.138,94
1928	307.756	47.724	24.416	41.678.191,97	15.223.928,38
1929	328.966	49.092	21.538	39.224.058,09	18.787.220,95
1930	194.040	42.162	24.950	38.330.957,57	20.942.896,69
1931	133.376	32.685	27.792	32.625.552,34	17.088.686,90
1932	100.000	34.290	26.100	31.338.213,84	15.192.243
1933	127.309	28.115	23.877	27.894.533	14.385.378
1934	114.854	32.316	27.477	27.235.402	13.023.246
1935	110.689	21.507	28.500	26.554.681	12.715.858
1936	181.010	63.112	14.835	60.582.264	31.617.290

[76] Des chiffres ci-devant il ressort que, malgré des baisses de trafic durant les années de vaches maigres, les résultats de l'exploitation ont toujours été très fructueux.

On le doit, surtout, à une bonne gestion.

En conséquence, depuis 1924, son roulement assuré, la Compagnie n'a plus fait appel à la garantie de l'État Français et elle a pu, en outre, rembourser le montant en capital des avances qui avaient été consenties au titre de la garantie, soit plus de 24 millions de francs et les intérêts de ces avances.

Dans le même temps : 10 millions ont été consacrés à l'amélioration et au développement du matériel roulant et plus de 6 millions à des travaux divers, notamment de ballastage et de voie, la construction de la gare d'Addis-Abeba, l'agrandissement du buffet d'Afdem.

L'aménagement actuel est appelé à se développer selon les besoins du trafic dont le tonnage, par une organisation rationnelle, peut être porté à des chiffres de beaucoup supérieurs.

Le total des marchandises transportées sur le rail atteignait 10.163 tonnes en janvier 1937, 9.800 en février, 11.961 en mars. À la fin d'avril, l'envoi journalier moyen du tonnage commercial s'élevait à 350 tonnes.

*
* *
*

Pendant la période active des hostilités [agression de l'Italie fasciste contre l'Éthiopie], le personnel du C.F.E. s'est montré constamment à la hauteur de sa tâche. Malgré les multiples dangers du roulement, les accidents, les attentats, le trafic a toujours été assuré de la meilleure façon.

Se sont particulièrement distingués :

Sur toute la ligne, M. Rousset, directeur adjoint, et M. Guignot, sous-directeur de l'Exploitation.

[77] À Diré-Daoua, M. Hasard, chef supérieur du service matériel et traction, sur la poitrine duquel a été épinglée la médaille d'honneur du ministère des Affaires étrangères. Il fit, entre autres, découvrir un dépôt de munitions abyssin qui pouvait faire sauter en grande partie la ville.

M. Delcros, ingénieur du Contrôle de l'État, dont l'activité, la clairvoyance, le cran, la bonne humeur ont été remarquables.

M. le médecin-colonel en retraite Renaud, docteur du Réseau.

M. Besnault, chef du service de la voie ; M. Marchelli, chef du bureau de la voie.

M. Brunel, inspecteur de la traction, organisateur des trains de secours, d'un courage à toute épreuve.

À Addis-Abeba, M. Casolta, ingénieur de la voie, qui fit partie des trains de secours avec M. Brunel et circula en draisine. Les Italiens lui décernèrent leur croix de guerre.

M. Jeannot, qui obtint la médaille d'argent du Quai d'Orsay et, également, la croix de guerre italienne.

M. le chef mécanicien Naud qui, un jour de siège, partit seul chercher de l'eau à la citerne de Doukam.

M. Mattei, chef de dépôt.

M. Millon, chef d'atelier principal, envoyé spécialement de Diré-Daoua, et faisant fonction d'inspecteur, un ancien gars de la Marine, que le colonel Guillon, notre attaché militaire, nomma chef de poste à la gare, au moment du pillage de la région.

M. Gerbal, représentant de la Compagnie, et M. Pasteau, adjoint.

[78] Toute le personnel du C.F.E. est à montrer en exemple. Et le bénéfice de la médaille coloniale, étendu aux Français qui, à titre civil, se sont particulièrement distingués dans la protection de nos intérêts nationaux, par décret du 14 juin 1937, devrait être accordé à de nombreux agents.

VIII

LA ROUTE

Quelques jours avant de quitter définitivement son poste, un Gouverneur auquel les services intéressés demandaient d'étudier la répercussion d'une concurrence étrangère éventuelle à Djibouti, signalait, avec insistance, l'impossibilité où se trouvait la Côte Française des Somalis de répondre par des abattements de taxes qui ne seraient pas immédiatement compensés par un accroissement de recettes résultant d'une augmentation du trafic.

Et il ajoutait qu'il était bien entendu que ce qui précède n'exclut pas un effort sérieux de réaménagement des taxes déjà commencé, à condition qu'il ne s'agisse pas de renverser l'équilibre du budget.

« Mais, poursuivait-il, le problème principal ne sera pas pour cela résolu.

« La concurrence signalée prend ici la forme qu'elle a déjà prise dans maints pays d'Europe, à savoir : la lutte de la route et du rail.

« Il est inutile de se leurrer, cette concurrence existe, se développe ; elle vit ».

Les Djiboutins s'en sont bien rendus compte, moins de trois ans après, à l'aube du 16 février 1937, où une quarantaine de camions de l'entre- [80] prise « -Gontrand Trasporti » quittaient en pétaradant le parc Nocetto, boulevard de la République, pour prendre, lourds de charges, la route de Diré-Daoua, via Ali-Sabiet, qu'un arrêté venait d'ouvrir sur tout le parcours de notre territoire.

Épiloguer sur la politique routière poursuivie à l'époque d'Haïlé Selassié serait perdre son encre. La pénétration de l'Éthiopie par les troupes italiennes a bousculé tous les calculs. On s'est trouvé en présence d'une nouvelle arithmétique des transports. Et les besoins des conquérants se sont révélés du jour au lendemain tels qu'il a fallu faire flèche de tout bois, utiliser les moindres débouchés — le nôtre restant le principal puisqu'il comptait encore, au début de 1937, de 75 à 80 % du trafic total, de l'aveu même de la Presse italienne, comme nous l'avons vu.

C'est alors que la voie ferrée, malgré tous les efforts, s'est révélée, pour l'heure, insuffisante.

Un tel monceau de marchandises s'est accumulé, un peu imprudemment, dans le port, que leur évacuation a nécessité l'ouverture d'un autre chemin.

C'est à l'honneur du Gouverneur actuel, M. Annet, d'avoir compris le premier tout le parti que la Colonie pourrait tirer de la situation en améliorant le tronçon de route Djibouti-Ouéha-Ali-Sabiet et en établissant un raccord Ali-Sabiet-Daouenlé.

En quatre mois, la tâche était menée à bien et la jonction de la route Djibouti-Diré-Daoua s'effectuait sans écart, au cordeau, entre les équipes du chantier français et les équipes du chantier italien.

Nos Travaux Publics, secondés par des techniciens militaires, une fois de plus, méritaient des éloges.

[81] Au premier janvier 1937, le réseau routier de la Colonie comprenait 314 kilomètres 500 de routes en terre.

Dans ce réseau n'en pas compris la piste automobilable Djibouti-l'Aouada qui mène à Zeila à travers la brousse bordant la mer.

Depuis, au mois d'avril, la jonction de la route Tadjourah-Obock a été effectuée, ce qui allonge le réseau de 25 kilomètres et permet de traverser la montagne en automobile.

Un tel ruban est déjà convenable et mérite d'être poursuivi par le tracé d'une route Djibouti-Tadjourah qui contournerait le Ghubbet-Kharab.

Cette route Djibouti-Tadiourah a été conçue à l'état de projet à une époque où l'on n'entrevoit pas de conflit. Un embranchement devait conduire au Gouda, à une station de repos, dont l'emplacement restait à choisir.

Le projet comprenait non seulement la route, il visait aussi à l'aménagement du Ghubbet-Kharab pour la production de l'électricité.

Cet aménagement, connu sous le vocable de la « Houille d'Or », a fait l'objet d'une maquette qu'on a pu admirer au pavillon de la Côte Française des Somalis et Dépendances à l'Exposition de Vincennes.

Son auteur, M. Pierre Gandillon, narre comment il est possible d'obtenir de l'énergie électrique à bon marché par l'utilisation de l'énergie solaire.

« Des expériences de Violle et de Monthot dans le Sud algérien — et ici nous citons notre auteur — il résulte qu'il est possible de recueillir dans les pays chauds jusqu'à 18 calories par minute et par mètre carré de surface, c'est-à-dire une quantité de chaleur suffisante pour faire bouillir un litre d'eau en moins de 5 minutes. Puisqu'une [82] calorie équivaut à un travail de 425 kilogrammètres, l'action solaire sur un mètre carré représente $425 \times 18 = 7.650$ kilogrammètres par minute, soit 127 kilogrammètres par seconde, c'est-à-dire 1,6 cheval-vapeur. Ainsi l'action solaire sur le Ghubbet-Kharab correspond à plus de 25 millions de chevaux-vapeur.

« Il reste entendu que ce serait une utopie de prétendre à l'obtention totale et immédiate d'un tel travail théorique, mais, en admettant qu'on ne puisse actuellement n'en utiliser qu'une infime partie, il n'en demeure pas moins vrai que ces régions inondées de soleil constituent une source d'énergie considérable, vers laquelle tendront logiquement les recherches de la science, lorsque les sources actuelles d'énergie viendront à s'épuiser. Une partie de cet immense travail solaire se manifeste sous la forme de la puissance vive des courants marins dans la petite passe du goulet du Ghubbet-Kharab.

« En dehors de son emploi industriel, l'énergie électrique, qu'on doit désormais se représenter comme l'un des éléments essentiels et l'une des formes les plus tangibles de la civilisation, servira de plus en plus aux besoins de transports et d'urbanisme. L'outillage des ports, l'éclairage des villes, l'électrification des chemins de fer de Djibouti à Addis-Abeba, les pompes élévatoires des eaux de la nappe phréatique pour les distributions d'eau et les irrigations, la réfrigération, l'aération et l'assainissement des maisons, la création sur les hauteurs rafraîchissantes des monts Couda, d'une cité de repos et d'un sanatorium, tout ce qui est susceptible d'améliorer les conditions de la vie humaine, sont tributaires de la mise en œuvre économique de l'énergie électrique ».

Et M. Candillon de donner un aperçu technique [83] de l'installation d'un barrage et d'une usine marémotrice placée à petite passe du Ghubbet-Kharab et utilisant la vitesse exceptionnelle du courant.

Perspectives considérables que les nécessités de l'heure — si elles absorbent le meilleur de notre activité —, ne doivent pas cependant nous faire perdre de vue. Atout en faveur de notre maintien ferme dans une région dont l'exploitation pourrait devenir une source de richesses inespérées.

*

* *

Le réseau routier urbain et suburbain mesure dans son ensemble — sans compter les rues du village indigène — une trentaine de kilomètres de longueur sur une surface empierrée de 170.000 mètres carrés, et conduit jusqu'au nouveau terrain d'aviation.

La route circulaire d'Ambouli, macadamisée, s'allonge sur 9 kilomètres 740. C'est la promenade favorite des automobilistes. Elle est reposante les soirs d'été, après la fournaise accablante du jour.

*
* *

Le code de la route a fait l'objet, le 11 février 1937, d'un arrêté de 66 pages.

Cet arrêté énumère les principales dispositions en usage dans la métropole et renferme des modalités particulières à la Colonie.

L'entretien de la route empruntée par les voitures se rendant en Éthiopie est confiée à une entreprise. Le montant de la rémunération est fonction du tonnage roulant. Le coût est prélevé sur la taxe d'essence qui, depuis plusieurs années, a remplacé la taxe sur les véhicules.

[84] L'état de la route est, évidemment, loin de celui que nous connaissons en France. On ne roule pas sur un billard. Les châssis sont soumis à une rude épreuve. Et il faudra du temps, beaucoup de temps, avant de pouvoir approcher du modèle.

Néanmoins l'assise est solide, jusqu'à Aïcha, soit à près de moitié chemin de Diré-Daoua.

*
* *

Le nombre des véhicules automobiles immatriculés au premier janvier 1937 était de 510 dont 180 poids lourds, 58 taxis et 272 voitures de tourisme.

En 1936, il a été importé 20 voitures françaises d'une valeur totale de 580.000 francs, 62 voitures américaines se montant à 666.000 francs et 42 voitures italiennes ou autres représentant la somme de 461.000 francs.

Par ces chiffres, on se rend compte que le trafic routier est appelé à se développer considérablement et que le nombre de véhicules à moteur — surtout les poids lourds — augmentera en conséquence.

En vue de décongestionner les terre-pleins du port, la Maison Gondrand a mis en marche plus de 200 camions.

Au début de mai 1937, environ 300 tonnes de marchandises étaient évacuées par la route, soit presque autant que par le chemin de fer, mais à des prix fort onéreux (on a payé des 3 francs le kilo de Djiboutf à Diré-Daoua) qui ne s'expliquent que par l'encombrement du port et les besoins vitaux de la conquête.

Des demandes d'autorisation de transport en [85] nombre impressionnant sont parvenues au Gouvernement, avant même l'ouverture de la route.

On nous permettra, de conseiller la prudence aux solliciteurs.

En face d'entreprises parfaitement organisées qui disposent de plusieurs centaines de voitures et qui ont les services de l'Intendance italienne parmi leur clientèle, il est séant de réfléchir.

D'ailleurs, il faut une autorisation du consulat royal pour transiter en Éthiopie, et les marchandises doivent être chargées selon un ordre de priorité qui astreint les transitaires à une surveillance incessante.

Nulle initiative privée ne peut s'exercer sans contrôle et hors de limites étroitement réparties.

Foin du libéralisme économique au nom duquel, dans les pays démocratiques, on lance paradoxalement des partisans aveuglés dans la bataille pour des fins opposées à leur idéologie !

Ce n'est pas un jugement que nous portons sur des méthodes. Même si nous en avons l'envie — ce qui n'est pas —, nous nous l'interdirions à cette place. C'est une constatation.

Oui, il faut montrer patte blanche, être bien en cour. Le fascio veille.

IX

L'AIR

Nous ne traiterons pas à cet endroit de l'aviation militaire qui est un domaine réservé, mais de l'aviation commerciale, de l'aviation de transports, dont une ligne de l' « Ala Litoria », a été ouverte par les Italiens.

L' « Ala Litoria » emprunte le nouveau champ d'aviation au Sud d'Ambouli et a desservi Djibouti, dans les deux sens, trois fois par semaine, d'abord, puis deux fois, ensuite. Le service est devenu régulier.

Un autocar, de marque française, assure la liaison entre le terrain, la ville et le bureau situé dans la Société Coloniale Italienne.

La ligne est ramifiée aux lignes aériennes internationales et permet l'acheminement par la voie des airs dans toute l'Europe.

La concurrence aux paquebots devient sensible, surtout pour le courrier postal. Car non seulement le temps de parcours de ceux-ci est du double, mais encore ne passent-ils que 5 ou 6 fois par mois, soit à l'aller, soit au retour. Une lettre transmise par la voie maritime reste ainsi une semaine, parfois, avant de partir, tandis que les avions la prennent au moins deux fois plus vite.

[88] La taxe d'affranchissement : 2,50, n'est pas un obstacle qui résiste. L'aile domine l'étrave et la sème en se jouant.

L'avion est également une concurrence sérieuse pour le chemin de fer dans le transport des voyageurs.

Diré-Daoua est atteinte en 1 h. 30 au lieu de 12. Et Addis-Abeba n'est guère à plus de 3 heures de Djibouti au lieu de 36. Le prix des Places, compte tenu des dépenses effectuées au sol en cours de route — et le train ne roule pas toutes les nuits — s'avère de la sorte moins élevé sous les ailes que sur les roues.

Encore qu'il y ait de la marge, beaucoup de marge, sans doute, l'air — qu'on n'immobilise pas trop de capitaux à sillonner la mer, à renouveler le rail et à goudronner la terre — est la voie de transports de l'avenir. Pour y parvenir sans trop de déficit, il faut déjà coordonner efficacement tous les modes de transports, ensuite procéder à l'amortissement puis à la liquidation des plus anciens, de ceux qui se révèlent, à la longue, les plus coûteux.

*

* *

Les hydravions n'ont pas été davantage oubliés. Un plan d'eau d'amerrissage et de stationnement leur est réservé. En raison de la mousson saisonnière, ce plan d'eau a été partagé en deux zones, l'une, dite zone d'été, est délimitée à l'intérieur des jetées, l'autre, la zone d'hiver, est située à l'est de la jetée du Gouvernement, derrière le débarcadère, entre le sud du parallèle 11° 36' et le banc des Salines.

X

LA BANQUE

Il existe à Djibouti, une succursale de la Banque de l'Indochine, Société Anonyme au capital de 126.000.000 de francs.

Le privilège d'émission lui a été accordé par les décrets des 31 janvier 1875, 20 février 1888 et 16 mai 1900. Prorogé par décrets successifs depuis 1920, ce privilège a été étendu à une période de 25 ans, par la loi du 31 mars 1931.

La Banque d'Indochine fait les mêmes opérations bancaires que les autres banques coloniales (avances sur titres, sur récoltes, sur matières, chèques, escompte et encaissements d'effets de commerce, ordres de Bourse, souscription aux émissions, gardes de titres, transferts de fonds, etc.) ; elle reçoit également les dépôts de fonds, mais elle ne sert aucun intérêt. Tous les droits et privilèges en matière de prêts sur récoltes, sur toutes marchandises ou matières données en nantissement, sur titres mobiliers donnés en garantie et matière de constitution de nantissement, édictés au profit des banques régies par la loi du 21 mars 1919, lui sont conférés.

En vertu de ses pouvoirs, la Banque d'Indochine émet des billets (500 francs, 100 francs, 20 francs, 5 francs). Ce sont ses billets qui circulent dans la Colonie. Le montant cumulé des billets en circula- [90] tion et des comptes courants créditeurs doit toujours être représenté, pour le tiers au moins, par une encaisse constituée, conformément aux textes législatifs réglementaires et contractuels visant le régime monétaire des colonies où la Banque exerce son privilège, par des lingots, des monnaies ou des devises échangeables contre des monnaies ou lingots.

Les billets de la Banque de France subissent une légère perte au change. Quant à la monnaie divisionnaire, c'est tout simplement la monnaie française.

Une convention passée le 10 novembre 1929 entre les Ministres des Colonies et des Finances et la Banque de l'Indochine, ainsi que les statuts de la Banque, ont été approuvés par la loi précitée du 31 mars 1931.

Aux termes de l'article premier de cette convention, le capital social de la Banque a été porté de 72 à 120 millions de francs divisé en 96.000 actions nouvelles de 500 francs dont 48.000 sont réservées à l'État.

Conformément à l'article 7 de la loi, la Côte Française des Somalis a souscrit à un certain nombre de ces actions nouvelles et elle bénéficie des intérêts et dividendes attachée à ces actions.

L'arrêté ministériel du 27 juin 1924 désigne comme censeur administratif de la succursale de Djibouti le Chef du Bureau des Finances de l'Administration locale.

*
* *
*

Tout de suite après la guerre, la Chambre de Commerce de Djibouti avait été autorisée, sous le contrôle de l'Administration locale, à émettre des [91] jetons

métalliques. Tôt, ces jetons ont été retirés de la circulation. On en trouve encore par-ci, par-là, quelques spécimens qui font la joie des collectionneurs ou des gamins qui s'en amusent.

En égard au commerce général de la Colonie, la circulation fiduciaire ou métallique française est très restreinte. La Colonie ne produisant rien, son propre ravitaillement comme tous les articles, objets de son commerce, proviennent, pour la plupart, des pays voisins.

il s'ensuit que la très grande majorité des transactions ont lieu nécessairement en roupies (pour les relations avec Aden et le Somaliland Britannique) et en thalers ou en lires (pour -celles avec l'Abyssinie).

*
* *

La direction des Salines a, de son côté, constitué le 15 octobre 1935, avec siège social à Djibouti, une société « Le Crédit industriel Africain », dont les statuts mentionnent qu'elle pourra spécialement effectuer toutes opérations faisant partie de l'activité normale d'un établissement de banque ou se rattachant directement ou indirectement à son objet.

Il apparaît, néanmoins, jusqu'à présent, que « Le Crédit Industriel Africain » a limité son activité aux -affaires des Salines.

*
* *

Il a -été question, au milieu de l'année 1936, de créer à Djibouti une succursale de « La Banco di Roma » de Paris.

[92] Au début de 1937, les pourparlers n'avaient pas encore abouti.

La Banque d'Indochine n'ayant pas pu obtenir à la même époque, l'autorisation de s'installer à Addis-Abeba, les milieux commerçants ont estimé qu'il s'agissait d'une mesure de réciprocité et pensent qu'une entente est souhaitable.

LA CHAMBRE DE COMMERCE

La Chambre de Commerce de Djibouti a été instituée par décret du 25 mai 1912. Elle comprend 14 membres titulaires (8 français et 6 étrangers) et 6 membres suppléants (3 français et 3 étrangers).

Les membres sont élus pour deux ans. Ils sont rééligibles. Ils nomment un bureau qui comprend un président, deux vice-présidents, un secrétaire et un trésorier.

La Chambre de Commerce est investie de la personnalité civile ; elle peut être autorisée à fonder et à administrer des établissements à l'usage du commerce.

Elle est installée dans un confortable hôtel qu'elle a fait construire, place Lagarde, pour son usage.

La Chambre de Commerce est appelée à fournir à l'Administration les avis et renseignements sur les faits et intérêts industriels et commerciaux ; elle a la faculté de présenter ses vues et observations sur l'état du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, ainsi que sur les moyens d'accroître sa prospérité ; elle a un budget propre, alimenté par une imposition additionnelle au principal de [94] la contribution des patentes ; elle peut accepter tous dons et legs. Ses règles de comptabilité sont fixées par le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des Colonies.

Les vœux émis par la Chambre de Commerce de Djibouti ont été inspirés, périodiquement, par la crainte de voir le transit emprunter d'autres voies.

Gardienne, en quelque sorte exclusive, des intérêts de ses mandants, elle n'a pas hésité à jouer les Cassandre, estimant qu'il vaut mieux prévenir que guérir. C'est pourquoi elle a, parfois, anticipé sur les événements sans se rendre compte, toujours, ou des possibilités de réalisation ou des intérêts concurrents.

On n'en doit pas moins reconnaître l'importance de son activité et applaudir à ses efforts pour maintenir à Djibouti son rôle prépondérant en Afrique Orientale.

La Chambre de Commerce de Djibouti a émis trois vœux, le 19 octobre 1935, le 14 décembre 1935 et le 9 avril 1936, en faveur de la délimitation d'un port autonome.

Dès la prise d'Addis-Abeba, elle a compris la situation nouvelle qui allait naître et a émis le vœu suivant dans l'espoir que le vainqueur lui en saurait gré :

« La Chambre de Commerce de Djibouti, réunie le 14 mai 1936, en son hôtel, a l'honneur, à l'unanimité,

« Dans le but de répondre aux desiderata des commerçants de la place et de faciliter tant dans les circonstances actuelles qu'à l'avenir les relations commerciales avec l'Éthiopie,

« De prier Monsieur le Chef de la Colonie de bien vouloir transmettre au Gouvernement de la [95] République Française le vœu pressant qu'elle a formé pour que les sanctions contre l'Italie (importations et exportations), édictées par les décrets-lois du 16 novembre 1935, soient levées dans le plus bref délai possible ».

Puis elle a saisi l'importance du trafic routier qui allait découler de la conquête. De là le vœu du 12 septembre en faveur de la construction du tronçon de route Ali-Sabiet-

frontière, et qui vint appuyer opportunément la demande d'autorisation d'ouverture des travaux déjà faite au Département par le Gouverneur.

LE MONDE DU TRAVAIL

Pendant les premières années de notre installation, la main-d'œuvre indigène fit complètement défaut. Et puis, après un timide début, elle s'accrut rapidement en nombre et en qualité.

C'est ainsi que des milliers de travailleurs venus de la brousse la plus lointaine — en particulier de la Somalie Anglaise — se sont installés petit à petit à Djibouti.

L'Administration, les grandes entreprises, durant des années, n'ont eu aucun mal à trouver de la main-d'œuvre. Et l'on a vu même, fréquemment, s'élever des conflits entre travailleurs plus ou moins étrangers et autochtones, ceux-ci revendiquant le droit exclusif de bénéficier du développement du pays.

Les circonstances actuelles créent de nouvelles difficultés de recrutement. Mais grâce à l'Office du Travail, récemment constitué, ces difficultés pourront s'aplanir plus aisément.

La main d'œuvre indigène n'est pas encore suffisamment éduquée. Le Somali et le Dankali n'ont guère le sentiment de la conscience professionnelle, et le rendement est plutôt médiocre.

Il serait néanmoins injuste de leur jeter la pierre [98] à eux seuls. L'incompréhension a été tant de fois réciproque !

Mais lorsqu'ils sont commandés avec à-propos, sans brusquerie maladroite, qu'une persuasion imagée les pénètre, qu'ils obtiennent des avantages au rendement, leur travail est meilleur.

Cette main-d'œuvre est stimulée aussi par la concurrence de la main-d'œuvre arabe, excellente à tous points de vue. Les Arabes, en cette matière, sont des éducateurs pour nos protégés et fournissent les cadres indispensables des équipes, en même temps que les ouvriers d'art : maçons, charpentiers, mécaniciens, chauffeurs, etc.

Les salaires sont beaucoup moins élevés que dans la Métropole. Cependant les offres des entreprises nouvelles et les conséquences de la dévaluation conjuguées les ont fait augmenter de 40 à 100 % sur 1935.

Les coolies sont passés de 3,50 à 6 et même à 7 et 8 francs par jour. Quant aux ouvriers un tant soit peu spécialisés, ils obtiennent de 15 à 25 fr.

La domesticité n'a pas un caractère de fidélité et de zèle exemplaires. Mais, en général, elle est à peu près honnête (les boys ne font pas trop danser les anses du « zambil » au marché) et d'une sobriété qui n'admet pas pour ses besoins la moindre trace d'alcool, même dans les sauces.

Le salaire moyen d'un cuisinier se monte à 300 francs par mois, celui d'un boy à 250 francs. Les jeunes débutent à 120 francs. À tels prix, un serviteur n'est pas souvent nourri, mais il a droit au thé qu'il absorbe avec cinq ou six cuillerées de sucre et aux restes de la cuisine qu'il s'arrange à être suffisamment copieux pour ne pas avoir à se serrer la ceinture.

[99] Quant au logement, très rares sont ceux qui s'y accommodent. Chacun préfère rentrer au village, toujours grouillant d'une foule bigarrée et sympathique, depuis la pointe du jour où retentit l'appel à la prière des muezzins, jusqu'à 11 heures du soir.

Les femmes sont fréquemment employées à la garde de bébés des Européens ou des notables indigènes. Le triage et la ventilation du café en utilisent également un certain nombre qui s'accroupissent sous les arcades des exportateurs, emplies de bruits comme un lavoir.

Dans les récits il a été fait maints portraits des nomades et de leur caractère ancestral et dédaigneux. Ces portraits ne correspondent plus guère au noir de Djibouti, car l'autochtone qui vient s'y fixer prend à la longue les habitudes qui caractérisent le prolétariat indigène citadin sous toutes les latitudes tropicales.

Et s'il répond volontiers aux accents nostalgiques qui l'entraînent, -par moments, à reprendre le chemin de la brousse, il ressemble de moins en moins à son frère le pasteur qui néglige les travaux de la terre et aussi les autres, et qui croit que le labeur déshonore.

*
* *
*

L'Office du Travail institué par le décret du 22 mai 1937 à la Colonie, par arrêté du 6 février 1937.

Il comprend le Commandant du Cercle de Djibouti, président, l'Inspecteur du Travail, un délégué de la Chambre de Commerce, le médecin de l'Assistance Médicale Indigène, un agent du Ser- [100] vice des Travaux Publics, un notable indigène, un fonctionnaire du Cercle de Djibouti, secrétaire permanent, membres.

L'Office du Travail a pour but d'établir un barème des salaires par catégorie, de déterminer les conditions normales du travail, notamment la durée de la journée de travail et la fixation de la ration alimentaire, d'établir des formules types de contrat pour les principales catégories de travailleurs.

Un Conseil d'Arbitrage est appelé à régler les différends entre employés et employeurs.

Les fonctions d'inspecteur du Travail sont remplies par un fonctionnaire de l'Ordre administratif ou un médecin détaché hors cadres, nommé par arrêté du Gouverneur.

Cette série de mesures est appelée à améliorer considérablement le sort des indigènes et à les attacher encore davantage à nous.

Elle doit être complétée heureusement pour le personnel indigène de l'Administration par une caisse de retraites que le Gouverneur, M. Annet, a soumis à l'approbation ministérielle.

Aucune objection sérieuse ne peut tenir contre la création de l'Office du Travail en faveur de la main-d'œuvre indigène, car si, dans la vie moderne on ne peut rien faire sans discipliner les forces du travail, il n'est pas possible de discipliner ces forces sans leur accorder des avantages, sans leur consentir des garanties.

*
* *
*

La main d'œuvre européenne est, dans son ensemble, une main-d'œuvre spécialisée dont le sort est lié à la prospérité des établissements. Cette [101] main-d'œuvre bénéficiera d'améliorations d'autant plus substantielles qu'elle affirmera davantage sa cohésion.

C'est à la demande collective des employés européens qu'a été obtenue la fermeture des magasins le dimanche ³. Et cette mesure ienveillante a été étendue à toute la ville, d'un commun accord — banyans, arabes, israélites, selon le vœu de leur personnel. étant entrés ensemble dans le mouvement.

Ce personnel, qui se situe entre le personnel européen et la masse indigène, évolue avec à-propos et n'est pas davantage fermé aux améliorations sociales dont il doit, à son tour, bénéficier équitablement.

*
* * *

Le syndicalisme est encore peu développé chez les indigènes.

Il existe parmi eux un seul syndicat des gens de mer, à tendance plus particulariste que syndicale, dont le but est surtout d'obtenir pour les Somalis des places de chauffeurs sur les paquebots.

En regard, on trouve la « Société des Entrepreneurs de Vedette », la « Société Mutuelle des Propriétaires et Chauffeurs de taxis », et, tout récemment constitués, le « Groupement des Employeurs » qui englobe les grosses maisons, et le [102] « Syndicat Professionnel des Commerçants Détaillants, Hôteliers et Restaurateurs », dont les yeux sont tournés surtout du côté des entreprises tentaculaires.

De nombreux indices laissent, toutefois, entrevoir un développement rapide de l'organisation syndicale dans tous les milieux de travailleurs.

C'est ainsi que l'influence de la C. G. T. sur l'élément métropolitain de la Colonie est devenue prépondérante.

Dès la fin de 1936, il s'est créé une section d'administrateurs syndiqués, rattachée à la rue Lafayette.

Le Syndicat National des Administrateurs des Colonies, à côté de la défense des intérêts professionnels, se donne pour principale tâche de travailler à créer le minimum d'abondance indispensable à une vie plus aisée des populations indigènes de tous les pays coloniaux français à développement retardataire.

Il s'appuie sur la déclaration capitale suivante de M. Marius Moutet, Ministre des Colonies :

« Je veux avec vous, coloniaux, définir et mettre en œuvre une politique de libération économique et d'éducation culturelle des masses ».

Quant à l'Association des Fonctionnaires et Agents des Cadres Locaux de la Côte Française des Somalis, invitée à la même époque par sa Fédération à participer à un référendum sur l'opportunité d'adhérer à la C. G. T., sa réponse a été nettement affirmative.

À remarquer que le résultat du référendum a été éloquent puisque, dans l'ensemble de toutes les colonies, plus des 9/10^e des voix, prises individuellement, se sont prononcées pour le rattachement à la grande centrale cégétiste.

[103] Il n'est pas niable, en conséquence, que le syndicalisme réponde au vœu profond de la masse des travailleurs.

En s'attachant à augmenter le bien-être de ceux qui peinent, en apportant dans les méthodes de rendement une amélioration constante, en permettant, en quelque sorte, l'essor d'une économie nouvelle ouverte à tous et faite d'une abondance de biens équilibrée, en faisant preuve de largeur de vues sans pour cela dévier de sa route, en réalisant sa mission, en un mot, le syndicalisme, fruit de la sueur et de la technique, prendra sa place dans l'Histoire et deviendra un soubassement de la vie matérielle des

³ Une seule dérogation : le cas d'escale de bateaux de passagers le dimanche matin où l'ouverture est autorisée de 9 à 11 heures.

peuples dont le reste, la paix, par exemple, la paix, privilège de l'harmonie, passion des sommets, leur sera donnée de surcroît.

L'organisation administrative

XIII

LES SERVICES LOCAUX

L'autorité sur toute l'étendue du territoire de la Côte Française des Somalis et Dépendances est détenue par un Gouverneur, Chef de la Colonie.

Ses attributions sont déterminées dans le principe par l'ordonnance organique du 18 septembre 1844 concernant notre Établissement de Saint-Pierre et Miquelon — pays du gel — et qui a été appliqué à notre possession de la mer Rouge — terre de la touffeur — par décret du 18 juin 1884.

Un Conseil d'Administration, appelé à donner son avis, obligatoirement sur les matières financières, facultativement sur les questions diverses qui lui sont soumises, fonctionne sous la présidence du Gouverneur.

Trois fonctionnaires, trois habitants notables titulaires, trois habitants notables suppléants, désignés par le Gouverneur et nommés pour deux ans, font partie du Conseil, auquel un secrétaire archiviste est attaché.

Pour que l'élément indigène concoure à l'Administration locale, M. le Gouverneur Annet a en- [106] visagé l'adjonction de deux membres indigènes dont la présence démocratiserait le Conseil et répondrait au vœu de la population autochtone.

Le Conseil d'Administration se constitue, le cas échéant, en Conseil de Contentieux Administratif par l'adjonction de deux magistrats.

En dehors du Conseil d'Administration, l'organisme le plus élevé de la Colonie, se tient auprès du Gouverneur un Conseil de Défense, un Conseil Sanitaire et un Comité Colonial des Combattants.

Malgré des réclamations réitérées, des points les plus divers, notre possession n'a pas de délégué élu au Conseil Supérieur des Colonies.

L'organisation administrative comporte les mêmes rouages que dans les autres possessions françaises. Les services se composent seulement d'effectifs réduits, proportionnels au rôle qu'on attendait de notre Etablissement de la mer Rouge et qui — privés depuis l'arrêté du 3 avril 1931 du recrutement des cadres locaux européens, et secondés par des auxiliaires de fortune — ont dû fournir un effort sans précédent pour répondre au triplement soudain du trafic.

Bien des noms mériteraient d'être cités, ici, à l'ordre du jour. Nous n'en retiendrons, cependant, que quelques-uns, préférant, par scrupule, rendre un hommage collectif et sincère à tout le personnel, sachant qu'il n'est qu'une appréciation qui ne suscite d'amertume chez personne : la satisfaction du devoir accompli.

Les fonctionnaires ne viennent-ils pas, d'ailleurs, de bénéficier, après les militaires, de cette médaille coloniale si chère à la France d'outre mer ?

[107] Gouvernement. — Les bureaux du Gouvernement, où brillèrent ces dernières années, MM. les Administrateurs Garçon, Berger, Parthenay, de la Guéronnière, Bonthonneau, comprennent le cabinet du Gouverneur, auquel est rattaché le

personnel, le bureau d'ordre et les archives ; les services d'Administration Générale : Premier Bureau (Affaires Politiques et Affaires Economiques) ; le Bureau Militaire ainsi que l'Inspection des Affaires Administratives.

L'Inspecteur des Affaires Administratives, M. Henri Jourdain, est le premier administrateur en chef promu à Djibouti.

L'auteur de ce livre, qui s'honore d'avoir été son collaborateur, est heureux, en hommage, de pouvoir retracer ici la carrière exemplaire de ce colonial avisé, toujours sur la brèche aux postes les plus difficiles.

M. Henri Jourdain est né à Rocroi, le premier avril 1887. Après des études couronnées par la licence en droit, il est nommé chef adjoint du cabinet du préfet de la Haute-Vienne ; puis, en janvier 1913, à l'appel mystérieux du soleil tropical, il part pour l'Afrique Equatoriale, dans les Services Civils.

Administrateur adjoint en 1917, administrateur en 1921, il passe chef de cabinet du Gouverneur du Gabon.

Au printemps de 1928, il est désigné pour la C. F. S. Tour à tour commandant de Cercle, chef du premier bureau, inspecteur des Affaires Administratives, le premier janvier 1937, son nom figure sur la liste des administrateurs en chef, et il arbore à ses écussons la troisième étoile.

Entre-temps, le 20 mai 1935, la Légion d'honneur venait consacrer ses mérites exceptionnels.

[108] Le 23 mai 1937, jour du départ en congé de M. Annet, M. Jourdain est chargé de l'expédition des affaires courantes de la Colonie, en attendant l'arrivée de M. Pierre-Alype, Gouverneur des Colonies détaché hors cadres au Quai d'Orsay, chargé de mission à la Côte Française des Somalis dont il assumera le gouvernement par intérim.

M. Pierre-Alype est un haut fonctionnaire éminent, doublé d'un écrivain remarquable, qui connaît l'Éthiopie où il a séjourné un certain temps après la grande guerre, et qui s'est distingué en Syrie, notamment ⁴.

Secrétariat Général. — Depuis la suppression des fonctions de Secrétaire Général par décret du 25 mars 1924, les bureaux des Finances et du Matériel : deuxième et troisième bureaux, sont dirigés par leur chef respectif, avec, à la tête, un fonctionnaire désigné comme chef des Bureaux du Secrétariat Général.

Circonscriptions administratives. — La Colonie, bornée à l'est par la mer, est divisée en 3 circonscriptions administratives : au sud, le Cercle de Djibouti qui compte la ville et sa banlieue, jusqu'à l'Aouada ; au nord, le Cercle des Adaëls qui englobe le pays dankali, avec chef-lieu à Tadjourah ; à l'ouest, le Cercle de Dikkil-Gobad qui comprend le pays somali, avec chef-lieu à Dikkil.

Justice. — La justice pour les Européens et assimilés est organisée sur le modèle de la métropole.

[109] La composition de la Cour Criminelle et tribunaux est fixée par le décret du 22 août 1928.

Le Procureur de la République est Chef du Service Judiciaire.

Les litiges entre Européens et indigènes sont portés devant la Justice Française.

La justice pour les indigènes est rendue par des tribunaux spéciaux du premier et du deuxième degré et une Chambre d'homologation qui est une émanation de la Justice française. Ces tribunaux tiennent compte de la coutume en ce qu'elle n'a rien de contraire aux stipulations de notre code (décrets des 2 avril 1927 et 16 mai 1928).

⁴ M. Pierre-Alype est arrivé à Djibouti le 21 juin 1937.

Deux indigènes peuvent, par convention spéciale, demander à être jugés par un tribunal européen.

Il existe également un tribunal musulman dit du « Charia » sous la présidence du Cadi. La compétence de ce tribunal est limitée aux affaires concernant le statut personnel — actes et contestations relatifs aux mariages, aux divorces, aux successions, à la paternité, à la filiation, à la prestation solennelle de serment, aux donations et testaments, etc.

Les appels du tribunal du « Charia » sont portés devant le tribunal indigène du second degré.

Les justiciables, qu'ils relèvent de la justice européenne ou de la justice indigène, ont le droit de choisir un assistant.

Et, sur place, d'excellents avocats-défenseurs titulaires de diplômes et expérimentés, M^e Bernard Cotier et M^e Faccendini, plaident les causes.

Police administrative. — Pour les indigènes, il y a aussi un régime disciplinaire spécial dit de l'Indigénat. Les sanctions se montent à quelques francs [110] d'amende et peuvent aller de 1 à 5 jours de prison. Elles sont prononcées par des agents administratifs.

Police, Prison. — La police de la ville de Djibouti est assurée par une brigade de gendarmerie, sous les ordres d'un adjudant et par un corps indigène porté récemment de 60 à 90 agents de police ou askaris.

L'adjudant de gendarmerie a rempli, en pratique, jusqu'à ce jour, les fonctions de Commissaire de Police, à défaut de commissaire des cadres.

Le contrôle des passeports et des laissez-passer est une des occupations les plus absorbantes du Commissariat, toujours très chargé.

Un régisseur-comptable — la plupart du temps un gendarme — dirige les services de la prison et en assure l'économat. L'œuvre de secours aux nécessiteux qui distribue journalièrement une moyenne de 60 à 80 repas, et l'alimentation de la Cité Infantine sont, pour des commodités de cuisine, c'est le mot, rattachées à l'économat de la prison.

Garde indigène. — La garde indigène (ou milice ou brigade) est une troupe auxiliaire de valeur qui compte 180 unités. Elle est commandée depuis le décret du 28 janvier 1933 par un officier et des sous-officiers de l'armée coloniale, placés hors cadres. La Garde Indigène, durant longtemps, a assuré seule et sans défaillance la sécurité de la Colonie.

Depuis 1928, un peloton méhariste avec une cinquantaine d'hommes a été adjoint à la Milice Indigène ; ce peloton est placé sous les ordres d'un lieutenant ou d'un adjudant.

À plusieurs reprises, des détachements d'Infanterie coloniale ont servi à la colonie, Mais ce sont [111] les événements de 1935 qui ont amené le Ministre de la Guerre à envoyer des unités pleinement constituées, sous les ordres d'un Commandant supérieur.

Nous en traiterons plus longuement lorsque nous arriverons à la guerre Italo-Abyssine.

Inscription Maritime. — Ce service s'occupe du recrutement des chauffeurs indigènes pour nos navires. C'est une opération très importante qui soulève d'incessantes difficultés — voire des échauffourées — entre Arabes et Somalis, chacun voulant avoir une place.

Et comme il y a beaucoup d'appelés mais peu d'élus, certains se livrent à un trafic à coups de billets de mille contre lequel il est indispensable — sinon commode — de sévir. D'autant plus qu'il y a eu du sang.

Trésor. — Secondé par un personnel du cadre des Trésoreries Coloniales, un Trésorier-Payeur, représentant du Ministre des Finances, exécute les versements du budget. Il représente également la Caisse des Dépôts et Consignations.

En l'absence d'un titulaire, les fonctions de trésorier-payeur par intérim ont été assumées depuis le premier avril 1937 par M. Henri Cope, Payeur, agent du Trésor à Djibouti depuis 1921.

M. Cope jouit d'une extrême popularité qu'il doit à son obligeance de chaque jour et à sa compétence jamais en défaut.

Enregistrement, Domaines, Timbre et Conservation de la Propriété Foncière. — Étant donné son importance sans cesse accrue ce service est assuré par Lin personnel de choix.

[112] Pour connaître le régime des terres domaniales, il faut se reporter au décret du 29 juillet 1924, à l'arrêté du 8 décembre 1925 qui en détermine les conditions d'application et aux décrets des 25 août 1926 et 13 juillet 1932.

Toute demande adressée à l'Administration doit être écrite sur papier timbré à 3,60.

Douanes. — Le Service des Douanes est réglementé par le décret organique du 23 juin 1921, complété par le décret du 5 juin 1930. Bien qu'il n'existe pas à la Côte Française des Somalis de droits de douane, la perception de différentes taxes à l'entrée et à la sortie et de taxes de navigation a été confiée à un personnel douanier détaché de la Métropole auquel est adjoint un personnel local européen et un corps indigène.

Un bureau de douanes a été installé à Tadjourah le premier février 1935, pour le service du port, un autre à Ali-Sabiet, le 23 juin 1936, pour le contrôle des trains et des voitures à la frontière.

P. T. T. — Le service des P. T. T. -fonctionne seulement dans la ville de Djibouti. Il comprend :

1. Un bureau de poste de plein exercice et d'échange, doté d'un réseau téléphonique ;

2. Une station côtière de T. S. F. gérée par la Colonie ;

3. Une station de T. S. F. dite à ondes courtes, gérée par l'Administration Métropolitaine des P. T. T. Cette station est pourvue depuis le début de 1936, d'une installation ultra-moderne permettant une liaison radiotéléphonique avec Paris et susceptible, à l'aide d'un matériel approprié, de transmettre des téléphotos.

[113] Il serait à désirer que les deux stations de T. S. F. fusionnent dans un avenir rapproché.

Le Service des P. T. T. est assuré par un personnel métropolitain, secondé par des agents du cadre local et par des agents indigènes et, au besoin, par des auxiliaires.

Travaux Publics. — Le Service des Travaux Publics comprend un personnel européen et un personnel indigène.

À l'exception des lignes télégraphiques et des stations de T. S. F., l'ensemble de l'outillage économique de la Colonie relève des Travaux Publics.

Le Service des ports, rades et phares, ayant à sa tête un officier de port, lui est rattaché.

Le service de la Météorologie dépend également des Travaux Publics. Il est assuré par un ingénieur météorologue, secondé, ou remplacé pendant les congés, par un assistant.

C'est à ce service qu'on doit les, très intéressants bulletins d'observations journalières et des études techniques sur le régime des vents et la pression atmosphérique.

Aux Travaux Publics incombent, de plus, les immatriculations des véhicules automobiles et les examens des candidats au permis de conduire.

Les Travaux Publics disposent d'ateliers de réparation et de construction pourvus d'un outillage perfectionné.

Leur activité dirigée par un jeune ingénieur des Ponts et Chaussées, ancien polytechnicien, M. Meunier, est considérable.

Santé publique, Services sanitaires, Hygiène. — Le service de Santé est l'un des plus importants de la Colonie. Il a pour mission d'assurer :

[114]

1. Le service de l'hospitalisation.
2. Le traitement à domicile des malades.
3. La consultation médicale gratuite.
4. L'arraisonnement des navires et embarcations.
5. L'entretien de la pharmacie, des instruments de chirurgie et la tenue de la comptabilité.
6. La visite médicale et sanitaire (celle-ci par avion une fois par mois — décision du 2 mars 1937) des postes et la vaccination.

Enfin, d'une manière générale, il a l'initiative des mesures d'hygiène et de prophylaxie propres à sauvegarder la santé publique.

Organisé par divers arrêtés locaux, le Service de Santé est assuré par un médecin officier supérieur des troupes coloniales, chef de service; d'un médecin capitaine, chargé de l'assistance médicale indigène à Djibouti et dans les postes administratifs, de l'infirmerie, de la visite des fonctionnaires, du service médical de la Milice Indigène et de la Maison d'Arrêt, de l'Inspection des viandes et de l'arraisonnement des navires ; d'un officier subalterne pharmacien, chargé de la pharmacie et de la bactériologie et de la vente des médicaments au public.

Depuis 1928 il a été créé, pour les soins à donner aux femmes et aux enfants, un dispensaire spécial dirigé par une infirmière européenne, et placé sous le contrôle du Service Médical.

Un personnel européen et indigène (infirmiers et agents sanitaires) est à la disposition du Service de Santé qui ne comprend pas de médecins civils, aucun docteur ne s'étant encore installé ici.

*
* *

L'hôpital intercolonial de Djibouti est muni de tout le -matériel nécessaire et de tout le confort [115] qu'on puisse attendre d'un établissement aussi nécessaire sous tel climat.

Blancs, Noirs et jaunes (débarqués de la ligne d'Extrême-Orient) y reçoivent des soins éclairés et diligents.

Citons les plus récentes améliorations de l'hôpital :

Adjonctions à la salle de radiologie, située dans le même pavillon que la salle des opérations chirurgicales, d'un service de radioscopie. Donation sur les fonds recueillis par la vente du timbre antituberculeux à la Colonie, de lampes à rayons ultraviolets pour la cautérisation des plaies. Pose d'un radiateur à refroidissement dans une salle de malade où, au cours de l'été, les bourbouilles purulentes disparaissent en un clin d'œil et où les opérés et les accouchées se réconfortent, tout en hâtant leur convalescence.

Ajoutons qu'un pavillon destiné aux contagieux est en voie d'édification et qu'une maternité indigène est envisagée.

L'Assistance Médicale Indigène déploie de son côté une activité considérable. M. le Médecin-Capitaine Bergeret, un attentif docteur des équipes qui montent, nous a fait connaître que le chiffre de consultations journalières données à l'infirmierie Pascal dépassait aujourd'hui les 200, alors que celles du dispensaire féminin sont de l'ordre important d'une trentaine.

Quant à la lutte antilarvaire, elle aboutira à supprimer les moustiques — dont il ne faut se plaindre qu'à demi puisque rares parmi eux sont les anophèles, facteurs de la fièvre paludéenne — cette lutte aboutira pleinement du jour où l'empierrement ou le sablage des rues au delà de la place [116] Ménélick et l'assainissement des bas quartiers seront accomplis.

Le Service de Santé de la Côte Française des Somalis a toujours été à la hauteur de sa tâche.

Il fait honneur à notre corps médical militaire et les médecins-officiers qui se sont succédé à Djibouti ont droit à notre vive gratitude.

Et puisque cet ouvrage mentionne des noms que l'importance des circonstances doit nous faire retenir — et nous aurions aimé en faire un véritable livre d'or, encore que nous ayons scrupule, nous l'avons dit, à ne pas citer beaucoup de monde dans ce chapitre — nous n'aurions garde d'oublier M. le médecin Lieutenant-Colonel Guirriec qui passé trois ans à la tête du service de santé de la Colonie, d'avril 1934 à avril 1937.

Le docteur Guirriec, breton d'origine, était élève de l'école de Santé Navale de Bordeaux à la déclaration de la Grande Guerre.

Nommé médecin auxiliaire, son mépris du danger et son dévouement aux blessés dans les premières lignes, lui valurent la médaille militaire.

Plus tard, officier médecin de carrière dans la Coloniale, il gagna la Légion d'honneur.

Un militaire d'active à cinq galons, titulaire à la fois de ces deux décorations, surtout dans le Service de Santé, c'est très rare.

Aussi le médecin lieutenant-colonel Guirriec, promu à 45 ans, et qui est la modestie même, marque-t-il sa préférence pour la médaille militaire et incline-t-il, malgré lui, peut-être, pour les médaillés militaires qu'il soigne avec une sorte de dévotion.

Chirurgien habite, c'est un médecin complet dont le souvenir restera gravé dans nos annales.

Son successeur est M. le médecin lieutenant-co [117] lonel Roussy, qui nous est arrivé précédé d'une excellente réputation de neurologue. La prise de contact a révélé sa maîtrise, sa clairvoyance et son dévouement.

Enseignement. — On nous a demandé si Djibouti possédait un collège ou un lycée. Non, pas encore, elle en est loin. Mais elle possède un certain nombre d'écoles dont la majorité, avouons-le, est tout ce qu'il y a d'élémentaire.

L'école publique, la principale, la plus complète, est confiée à des maîtres de l'enseignement primaire détachés de la Métropole. Leur nombre varie de 3 à 5. Ils sont secondés par des moniteurs indigènes dont le rôle ne va pas cependant jusqu'à distribuer l'instruction, faute de connaissances adéquates.

De 150 à 200 élèves la fréquentent parmi lesquels la vingtaine d'orphelins de la Cité Infantine placés sous la surveillance d'un moniteur. Pour l'année scolaire 1937-1938, où cinq maîtres sont prévus, les inscriptions atteignent 250 pour 400 demandes.

Le directeur actuel de l'École, M. Vincent, a laissé une jambe sur les champs de bataille, où l'on sait que la phalange des instituteurs publics s'est brillamment comportée.

Comme la population de Djibouti est hétérogène, les types d'écoliers sont très différents. Somallis et Arabes. cependant, et à peu près en parties égales, forment le gros de l'effectif.

Sans donner une valeur impérative à notre analyse, on peut estimer que l'écolier Somali est fier, orgueilleux, indépendant, versatile et désintéressé, tandis que l'écolier arabe est simple, patient, persévérant et intéressé.

[118] Nous trouvons dans les deux races des intelligences vives et médiocres, à peu près en quantités égales. Leur capacité intellectuelle est sensiblement la même.

Le Somali, qui aime le Français, s'instruit par désir de s'élever, il veut être supérieur à ses camarades ; son orgueil apparaît. Mais peu persévérant, il veut savoir avant d'apprendre. Il pense que deux ou trois années passées à l'école seront largement suffisantes pour posséder une bonne instruction, susceptible de lui procurer une place dans l'Administration. Il est trop fier pour s'abaisser à demander des explications aux indigènes qui connaissent mieux que lui le français.

Il ne faut pas lui dire qu'il n'en sait pas assez ; vexé, il quitterait immédiatement la classe. Il ne faut pas lui dire non plus qu'il doit apprendre encore pendant plusieurs années ; il croirait ne pouvoir jamais atteindre le but.

il faut l'encourager, lui donner l'espoir et piquer sa curiosité. Si le besoin de gagner de quoi manger ne l'oblige pas à partir prématurément, il restera à l'école et parviendra au niveau du Certificat d'Études.

L'Arabe s'instruit par intérêt, comptant bien monnayer ses connaissances. Il sait que le métier d'écrivain public est lucratif. Il le fera s'il ne trouve pas encore mieux.

Il se renseigne partout, cherche à savoir auprès de n'importe qui. Il n'aura pas honte de s'adresser à des enfants plus jeunes que lui. Des hommes mêmes s'instruisent auprès de jeunes écoliers, se servant de leurs livres. Pour l'Arabe, le temps ne compte pas, pourvu qu'il arrive au but.

Ainsi depuis 1932, l'école a-t-elle pu préparer [119] des élèves au Certificat d'Études primaires métropolitain. Déjà 26 d'entre eux ont passé l'examen avec succès. Ils ont tous obtenu, en récompense, une bonne place dans l'Administration civile ou militaire.

C'est le meilleur encouragement qu'on puisse leur donner. C'est la plus belle récompense que souhaite l'instituteur.

Pareils résultats ne sont pas l'effet d'un petit travail routinier, mais celui d'un labeur intelligent, exercé par des pédagogues perspicaces et expérimentés dont nous ne louerons jamais trop le zèle et la science.

Voici une petite histoire qui montre combien le Maître doit user de tolérance et de bonté, et posséder de psychologie pratique.

Les enfants sont en classe depuis une heure.

Un élève d'une dizaine d'années se met à pleurer. Personne ne lui a parlé ; personne ne lui a fait un geste. Malgré de pressantes questions, impossible de connaître la cause de ce chagrin subit.

Au moment de la récréation, son chagrin redouble. Ses camarades qui l'interrogent n'obtiennent pas davantage d'explications.

Peut-être a-t-il perdu un membre de sa famille ?

Perplexe, on s'interroge sur ce qu'il faut faire, lorsqu'un de ses camarades vient demander la permission d'aller chercher pour lui du tabac à sa maison.

L'enfant avait perdu sa chique.

Cette habitude que son père lui a donnée depuis son jeune âge, pour qu'il devienne fort, est devenue un besoin si impérieux qu'il ne peut en supporter la privation.

L'enfant s'est remis au travail avec joie, après avoir pris la chique indispensable.

[120] La suppression de cette mauvaise habitude n'a pu se faire que progressivement; et l'enfant a mis plus d'un an pour abandonner sa chique.

Tous les élèves aiment l'Ecole et leurs Maîtres.

Ils reviennent souvent, longtemps après avoir quitté la classe, pour demander conseil.

On peut faire confiance aux membres de notre Enseignement laïque. À leur contact, nos indigènes deviennent des auxiliaires dévoués et capables qui admirent les Français. Leur collaboration intelligente est un moyen puissant de pénétration pacifique qui tient une grande place dans l'œuvre civilisatrice de la France.

Gardons-nous de laisser périlcliter l'école. Et apportons à son développement le plus grand soin. L'éducation que nous y donnons aux indigènes est primordiale.

*
* *

Un cours du soir réservé aux employés adultes des services de l'administration et des entreprises privées désireux de compléter leur instruction a été créé par arrêté du 14 février 1936. La pénurie du personnel qualifié n'en a pas encore permis le fonctionnement.

*
* *

À côté de l'école publique, une école privée des Pères de la Mission Catholique compte une dizaine de garçons. Ce sont pour la plupart des enfants abandonnés recueillis par la Mission.

L'école des religieuses franciscaines de Calais, du Comité de l'Alliance française, possède 4 classes dont une classe enfantine. Elle compte une soixantaine d'élèves des deux sexes, surtout des filles, [121] et quelques orphelines somaliennes. Leur enseignement scolaire donne de bons résultats, on s'en rend compte au certificat d'études.

Pour subsister, le Comité de l'Alliance Française touche annuellement une subvention de la Colonie.

Dans les deux benders, une vingtaine de petites écoles islamiques végètent en plein air, à la porte d'un café maure, au pied d'une paillote, contre le mur d'une mosquée ou s'entassent dans un étroit baraquement. Elles sont tenues, pour la plupart, par un vieillard plein de sagesse, qui enseigne le Coran et auquel les parents versent une obole. Les enfants ont de 5 à 9 ans. Ce sont surtout des garderies.

Les notables indigènes à la tête desquels se dépense M. Ali Coubèche ont ouvert une grande école franco-islamique qui va être transférée dans un bâtiment tout neuf sur la route d'Ambouli-Ouhéa.

Cette école a 4 classes-et 150 élèves.

Les élèves intelligents de cette école, lorsqu'ils ont appris les versets du Coran, vers l'âge de 8 ou 9 ans, viennent volontiers à l'école française. Et les meilleurs d'entre eux peuvent arriver au Certificat d'Etudes.

Ceux qui sont en retard, qui vont trouver les instituteurs vers 12 ans, ont à peine le temps d'apprendre à parler- et à écrire.

C'est qu'au, dessus de 14 ans l'indigène quitte généralement l'école, et cherche à travailler.

Une école indoue avec 25 à 30 élèves, fonctionne sous la direction d'un magister appointé par la Communauté. On leur apprend des chants, l'indouisme et la langue maternelle.

[122] Enfin un embryon d'école israélite s'est formé à l'ombre de la modeste synagogue qui s'ouvre le long du talus du bender diedid.

Administration indigène. — Appointée par nous dans une certaine mesure l'Administration indigène est représentée par le Cadi, président du tribunal du Charia (il y a un Cadi à Djibouti et un Cadi à Tadjourah) et par des Okals qui représentent les groupements ethniques.

De plus, il y a à Djibouti 6 chefs de quartiers, à Obock et à Dikkil, un Chef de village, à Tadjourah, un Grand Conseil des notables.

Le Sultan de Tadjourah est notre protégé. Le Sultan de Gobad, que ses agissements nous avaient obligés à déporter, et qui vient de bénéficier de l'amnistie, est notre sujet.

LE BUDGET

L'Administration de la Colonie vit sur les ressources de son budget local, la Métropole ne lui fournit aucune subvention.

Il a donc fallu, de tout temps, prévoir des dépenses adaptées aux recettes, ne pas se lancer à l'aventure, faire preuve à la fois de hardiesse et de pondération, selon les faces du problème.

Les résultats acquis prouvent que la méthode a du bon et que nos administrateurs ont été clairvoyants et lucides.

Le relevé ci-dessous, argument capital, fera ressortir la situation financière ordinaire de la Colonie à travers son développement.

[123]

Années	Recettes effectuées	D é p e n s e s mandatées	Excédent de Recettes à la Caisse de réserve	Déficit comblé par prélèvement sur la Caisse de réserve
1926	10.383.414,54	7.675.113,28	2.708.301,26	
1927	12.129.675,45	8.958.556,62	3.171.118,83	
1928	14.253.378,19	12.002,316,09	2.251.062,10	
1929	14.883.364,44	13.532.959,43	1.350.905,01	
1930	10.731.436,50	13.334.374,50	—	2.602.938,00
1931	9.714.458,07	13.038.520,09	—	3.324.062,02
1932	14.502.033,85	14.083.447,95	418.585,90	
1933	11.627.777,99	11.813.403,60	185.625,61	
1934	13.198.986,15	10.268.271,68	2.930.714,47	
1935	14.353.909,53	10.128.724,02	4.225-185,51	
1936	21.850.092,73	13.710.615,59	8.139.477,14	

[124] N. B. — Dans le chiffre des recettes de l'exercice 1932 est compris un prélèvement de 1.808.399 francs 55 opéré sur les fonds de réserve pour faire face aux dépenses des travaux du port à titre d'avance non réintégrée à la caisse de réserve. Les recettes ordinaires ne s'élèvent qu'à 12.693.636,30.

À partir de 1932 la diminution des effectifs, la suppression ou réduction des soldes et indemnités permettent une compression sensible des dépenses.

L'exercice 1934 a bénéficié d'une somme de 2.259.576,77 versée à la Colonie et représentant le montant du fret des marchandises du steamer « Fontainebleau », brûlé en rade de Djibouti au mois de juillet 1925.

Lors de la clôture définitive de l'exercice 1936 viendront en déduction des recettes environ 150.000 francs d'impayés.

Ce tableau ne comporte pas les charges d'emprunt des grands travaux de la Colonie ; les excédents de recettes pourront, sans doute, en couvrir, l'amortissement.

Il ne comprend pas davantage le coût de l'Armée de terre et de l'Armée de l'Air qui possèdent chacun un budget spécial sur les fonds de la Métropole.

En conséquence, que ceux qui se figurent que les excédents d'aujourd'hui sont un pactole, se détrompent !

En tenant compte des dépenses engagées par l'occupation militaire que les circonstances nous ont obligés à renforcer considérablement, l'équilibre est rompu et l'excédent de dépenses, au contraire, se monte à un certain nombre de millions.

Et si nous insistons, c'est que pareille vérité a [125] besoin d'être publiée pour couper court aux rumeurs rampantes qui vont jusqu'à répandre au dehors — véritables gaz asphyxiants — que la guerre Italo-Éthiopienne nous a enrichis !

Impôts et Taxes. — Les impôts et taxes perçus par la Colonie sont les mêmes, à peu près, que partout ailleurs.

Les taxations intéressant les droits de consommation et la taxe contributive au commerce sont fixées *ad valorem*. Elles ont l'avantage d'être modiques, incontestablement.

Les tarifs et quotités des diverses taxes et impôts figurent à la suite du projet de budget des recettes et des dépenses du service local pour chaque exercice.

[127]

XIV

LE CERCLE DE DJIBOUTI

Nous avons vu que la Colonie était divisée en trois Cercles.

Le Cercle de Djibouti, de loin le plus considérable, remplit surtout, et à la fois, en tant qu'unité administrative, un rôle de mairie et un rôle de sous-préfecture.

Le Commandant de Cercle a dans ses attributions principales :

L'Etat-Civil européen, l'Etat-Civil indigène et l'Etat-Civil des assimilés spéciaux.

La police judiciaire, générale et administrative,

Les tribunaux indigènes.

L'exécution de l'organisation défensive de la population.

Le recensement.

La salubrité et la voirie de la ville.

L'urbanisme et l'agriculture.

Le règlement des palabres.

Les enquêtes administratives.

Les impôts directs, les patentes.

La propriété foncière, la vérification des poids et mesures.

L'œuvre de secours aux nécessiteux et la cité enfantine.

La surveillance du marché.

Les demandes de permis de chasse et de port d'arme&

[128] Les laissez-passer, les cartes d'identité, les certifications diverses.

Les sociétés amicales et sociétés indigènes.

M. l'Administrateur Alemant, chef énergique, a commandé le Cercle pendant deux ans, jusqu'à son départ en congé, en septembre 1936, époque à laquelle il fut remplacé par M. Henri Jourdain dont nous venons d'entretenir le lecteur.

Au moment où M. Jourdain fut chargé de l'expédition des Affaires Courantes, le 23 mai 1937, le Cercle fut confié à M. l'Administrateur René La Rougery.

Récemment réaffecté à la Colonie, M. La Rougery n'en est pas moins le doyen de nos fonctionnaires puisqu'il exerça à la Côte Française des Somalis de 1911 à 1925.

Son intelligence, son autorité, son esprit de justice, sa compréhension des problèmes coloniaux, son expérience du pays somali et son activité se dessinent avec netteté au poste important qu'il vient d'occuper.

Les attributions des Commandants des deux autres Cercles, celui des Adaëls et celui de-Dikkil Gobad, sont de même sorte, encore que l'échelle n'en soit pas comparable. Toutefois, ceux-ci ont à mettre en jeu les multiples ressorts de l'initiative que comporte leur situation relativement isolée.

*

* *

Au premier janvier 1937, la population de Djibouti était la suivante :

Français : 334 (173 hommes, 90 femmes, 71 enfants).
Étrangers européens : 298 dont 145 Italiens et 73 Grecs.
[129] Hindous : 239.
Abyssins : 304.
Israélites : 117.
Arabes : 4.083.
Sornalis : 5.698.
Danakil : 501.
Divers : 202.
Au total : 11.776 habitants.

Depuis, ce chiffre a augmenté de quelques unités italiennes.

Le recensement général au premier juillet 1936 avait donné pour l'ensemble du territoire de la Côte Française des Somalis le chiffre de 46.121 se décomposant comme suit :

Européens et assimilés : 1.057 hommes, 378 femmes,, 203 garçons, 243 filles.
Indigènes : 15.786 hommes, 11.687 femmes, 9.869 garçons, 6.898 filles.

Le Cercle de Djibouti comptait 16.352 habitants, le Cercle des Adaëls, 7.731, le Cercle de Dikkil-Gobad 22.038.

*
* *

L'urbanisme se développe avec succès. Les terrains sont lotis selon un plan rigoureusement suivi et de nombreuses plantations de palmiers ont été faites le long des avenues et des grandes artères.

S'il nous était permis de donner des conseils, nous inviterions les propriétaires à bâtir des immeubles trapus plutôt qu'élevés, aérés par le haut, tournés carrément au nord-est et disposés en quinconce, à cause de l'aération essentielle.

Pareillement, nous recommanderions aux locataires de ne pas trop les entourer de verdure et de laisser une marge suffisante entre cette verdure et les murs, rapport aux insectes.

[130] Un sens de la circulation en ville des véhicules a été mis sur pied par les Travaux Publics, et des askaris, munis d'un bâton blanc, en surveillent l'exécution.

Bien que le projet de remplacement des paillotes par des habitations à bon marché construites en matériaux durs n'ait pas encore été mis à exécution, des améliorations sensibles sont apportées au village indigènes. Des édicules publics se montent, un système d'écoulement des eaux de pluies s'achève, des déguerpissements de paillotes désencombrent les sorties vers la partie extensible, au sud.

Il y a, cependant, encore beaucoup à faire dans cette voie. Et la réorganisation matérielle du village indigène demande à être placée au premier rang de nos préoccupations.

Le cimetière européen, dont les cercueils baignaient dans l'eau, a été déplacé sur un monticule voisin, et le cimetière indigène qui s'éparpillait au hasard, vient d'être délimité.

Un jardin de culture expérimentale prospère à Ambouli. L'Hôpital est le principal bénéficiaire des légumes et des fruits récoltés.

*
* *

Pour lutter contre la vie chère et empêcher la hausse illicite des prix, un arrêté réglementant le taux des loyers dont l'ascension devenait vertigineuse a été pris et un comité de surveillance des prix, institué.

La mercuriale des prix est affichée. Les plaintes des consommateurs doivent être adressées au Com- [131] mandant de Cercle, chargé de les instruire et de les transmettre avec son avis motivé au président du Comité.

*
* *

Une société sportive européenne dit « Le Stade », fonctionne depuis de nombreuses années. Elle a remplacé, en quelque sorte, le « Cercle de France », fondé au début de notre installation à Djibouti. Elle possède, en bordure de la Brigade, un terrain parfaitement aménagé, un kiosque avec buvette et des courts de tennis, son principal attrait.

« Le Stade », à l'occasion, organise des bals.

Une section de natation rattachée au « Stade » créa, au bord de la mer, en 1929, un établissement de cabines avec douche.

Cette section ne fonctionne plus, mais les baigneurs continuent à affluer, tant à la baie de la Brigade qu'au plateau du Serpent.

C'est que l'heure du bain de mer, les soirs d'été, surtout quand souffle le « kamsin », est la seule heure où l'on respire avec soulagement, avec bien-être, parfois, même, avec délices..

Parmi nos plus gracieuses et persévérantes ondines, évoquons : M^{mes} Ernst, Frantz, Habillon, Louzis, Martin, Rebilloud.

Du côté hommes, remarquons les intrépides nageurs : MM. Arriat, Arséguel, Brouzès, Dilon, Dutoit, Ernst, Karcher, Legrand, Nayrol, Petit, Rebilloud, Saint-Requier.

L'aide du Cercle pour établir une véritable, une profitable, une salubre organisation nautique est à réclamer. Elle ne sera pas refusée.

[132] Le ballon rond a ses fervents adeptes. Trois équipes ont été formées : l'équipe européenne, l'équipe arabe et l'équipe somalie.

Ces deux dernières brillent par leur science du jeu qu'elles exercent pieds nus. L'équipe somalie l'emporte, mais de peu.

Dans les matchs, l'une ou l'autre de ces deux équipes arrive aisément à battre malgré leurs souliers à crampons, l'équipe française, nos marins de passage et même les marins anglais dont, à l'occasion, un bâtiment de guerre vient nous rendre une agréable visite.

Parmi les autres sociétés, mentionnons « l'Amicale des Corses », fondée en 1936, et la « Société de Bienfaisance Somalie » qui pratique l'entraide avec beaucoup de charité.

Djibouti posséda, dans le temps, une fanfare. Aujourd'hui, elle s'efforce de rallier l'élément indigène à une Harmonie. Des cours d'instruments ont été ouverts le soir dans les locaux du Cercle. On ne peut pas dire encore ce que cette tentative donnera, car elle ne paraît guère se soutenir. Nous n'en devons pas moins l'encourager.

LE CERCLE DES ADAELS

Le Cercle des Adaëls est peuplé de Danakil. Sa chaîne montagneuse, qui comprend Gouda et Mabla, est fertile mais d'une pénétration difficile en raison de ses escarpements.

Si, au moyen de la « Houille d'Or » ou par l'exploitation du lac Assal, la région s'industrialisait, l'avenir, et un brillant avenir, lui serait assuré.

Pour le moment, il semble bien que l'on puisse seulement se tenir sur la réserve.

Tadjourah, son chef-lieu, où rêve le petit fils de Ménélick il, soit un administrateur, soit un officier, où séjourne une compagnie de Sénégalais fut, jadis, un lieu sinistrement renommé pour l'embarquement des esclaves. C'est resté un centre caravanier.

Mais l'importance de Tadjourah, si l'on n'envisage que la situation présente, tendrait à passer à l'arrière plan. Les caravanes d'Abyssinie semblent s'y rendre moins volontiers, et c'est le port d'Assab qui risque de drainer pour une bonne part le trafic de Tadjourah.

L'industrie de la vannerie et de la natte en taffi est pratiquée par les femmes dans la case.

Les forgerons de Tadjourah, qui sont aussi des taillandiers, sont fort habiles.

Les Danakil exploitent aussi un peu de chaux qui est expédiée à Djibouti.

[134] M. l'Administrateur Maurice Lucas, un de ceux qui ont le mieux réussi dans cette région traditionaliste qu'il commanda plusieurs années avant d'être nommé Inspecteur du Travail, a publié d'intéressants « Renseignements ethnographiques et linguistiques sur les Danakil de Tadjourah » qui ont mis en valeur son esprit méthodique, sa patience scrupuleuse, sa psychologie réfléchie et son sens de tel milieu.

D'un autre côté, M. le lieutenant Chailley, jeune, ethnologue à suivre, à bien voulu nous communiquer cette minutieuse et vivante étude, extraite de ses notes sur le pays dankali.

UN ATELIER DE FORGERON À TADJOURAH

Légèrement en dehors du village, sans doute à cause du feu, se trouve une petite toukoule aux portes plus largement ouvertes que celles d'une habitation ordinaire : c'est l'atelier du forgeron.

À l'intérieur, aucune sorte d'ornementation ; on voit seulement, pendus aux troncs d'arbustes qui soutiennent les cloisons et le toit, des poignards fabriqués, des fourneaux, des peaux vertes ou tannées et, autour de la pièce, de petits coffres cadencés ainsi que quelques vieilles caisses qui contiennent outils et matières premières.

Celles-ci semblent sorties d'un marché aux puces : des ressorts d'autos, des éclisses de chemin de fer, des boulons et des écrous, des robinets de cuivre, de vieilles douilles de 75, des courroies y voisinent avec des cornes de bœufs ou de chèvres, des billes de bois de « tamat », des os de seiche, du fil de cuivre et des clous.

Les outils sont en vrac ; ils ont une double origine, ils sont soit fabriqués par l'indigène, soit im- [135] portés de-Manchester, du Japon ou de Saint-Étienne.

Signalons, enfin, sur une caisse, dans un coin, quelques tasses de thé, car l'atelier du « toumal » est le dernier salon où l'on cause, où l'on chique et où l'on crache.

Au centre de la pièce se trouvent la forge et l'enclume.

La forge est à peu près semblable à celle en usage dans tout le Nord de l'Afrique.

Le soufflet se compose de deux outres, dépouilles de chevreaux. Largement ouvertes à une extrémité, elles sont ligaturées à l'autre, au cou de l'animal, sur deux cornes de gazelle — celles-ci s'enchassent dans un bloc de fer blanc qui, noyé dans un massif d'argile à même le sol, s'ouvre sur les braises du foyer. Un système de lacets et de baguettes très simple permet d'adapter les peaux aux mains de l'ouvrier qui peut ainsi les ouvrir ou les fermer à volonté.

Le jeu d'un pareil soufflet est facile : le garçonnet qui l'utilise adapte une outre à chaque main ; il comprime une des peaux en fermant l'ouverture par un serrement des doigts, puis en la tassant sur la corne de sortie d'air pendant qu'il maintient l'autre ouverte à son volume maximum d'un mouvement alternatif des bras et des mains ; l'air se trouve ainsi constamment envoyé sur le feu.

L'enclume, généralement petite, est de fabrication européenne ; elle est enfoncée dans une fourche d'épineux formant trépied aplati.

Pinces, marteaux, limes, râpes, tenailles, tranchets, couteaux, poinçons souvent fabriqués par le toumal, proviennent aussi du commerce.

Nous nous bornerons seulement à décrire ici ses instruments à bois, rudimentaires, mais dont notre ouvrier se sert avec une certaine virtuosité.

[136] Ce sont d'abord de petites herminettes ressemblant aux « dabas » sénégalaises ; leur fer, d'un tranchant de 5 à 6 centimètres, s'enroule sur un manche formé par une fourche d'épineux. Selon l'orientation du fer par rapport au plan du manche, l'ouvrier s'en sert soit comme d'une hache, soit comme d'une pioche.

Les vilebrequins sont de deux sortes : l'un, tout simple, se compose d'une mèche enfoncée dans un manche de bois très allongé ; pendant qu'un ouvrier appuie sur le pommeau, son aide fait tourner entre les paumes des mains l'appareil ; l'autre est le vilebrequin à arc : l'opérateur maintient la mèche verticale d'une main et avec l'autre, il joue d'un archet dont la corde s'enroulant et se déroulant autour du manche de la mèche la fait tourner.

Notons, pour terminer, quelques coupelles en fonte pour préparer le cuivre et des tubes d'encre « Lavauzelle » ainsi que des coquillages pour la préparation des couleurs, les couleurs indigènes primitives ne sont plus employées.

Quant à l'étau, il n'existe pas ; l'ouvrier assis, par terre, maintient, avec d'ailleurs une très grande précision, son ouvrage à l'aide de ses orteils.

Il existe aussi des matériels plus perfectionnés : j'ai vu à Dikkil un forgeron qui avait fixé au sol le ventilateur d'une forge portative.

FABRICATION D'UN POIGNARD

Le principal travail de notre « toumal » consiste à fabriquer des poignards.

Regardons le faire : il se frotte les mains et puis crache, et puis jette un regard circulaire ; il se décide alors à prendre une vieille lame de ressort d'auto.

[137] Il la place sur le feu, la chauffe au rouge, puis en coupe la longueur nécessaire à la fabrication de la lame de djembia.

Tantôt chauffant, tantôt martelant, il façonne la lame ; elle a alors. 30 centimètres de long environ ; au marteau, on travaille le double tranchant, puis on la reprend au feu, et on la courbe à sa forme définitive, légèrement renflée au centre.

Pour les poignards les plus simples, la lame, après avoir été conduite au dessin voulu par le marteau et le feu, est aiguisée à la lime, la soie est amenée enfin à une forme quadrangulaire.

Dans les djembias soignées, celles des Okals, par exemple, l'ouvrier ménage, de part et d'autre du renflement de la lame et sur chaque face, deux légers évidements oblongs qui en épousent le profil. On les obtient par le frottement d'une pièce en acier très dur dont on se sert à la manière d'un ciseau ; l'opération est renouvelée plusieurs fois, toujours chauffant à nouveau et aiguisant la lame à la lime ; dans toute cette opération, le foyer est entretenu, non pas avec du charbon de bois, mais avec des branches d'épineux vert ; les évidements restent ainsi teints en bleu.

Puis on fixe la poignée sur la lame ; elle est d'abord taillée dans un morceau d'épineux, dégrossie, elle est fixée sur la soie de la lame où on lui donne sa forme définitive avec deux ébauches de garde.

L'ouvrier fond, alors, les pièces en cuivre qui doivent orner le poignard et son fourreau et, en premier lieu, la calotte.

La fabrication en est assez curieuse. Le cuivre est coulé dans un moule très rudimentaire formé d'une caisse de sable fin et humide dans laquelle un gabarit en bois imprime la forme à obtenir.

[138] Une fois fondue, la calotte est limée jusqu'à ce que son aspect soit net, sans cratères et brillant ; elle est enfilée sur la soie qui est alors repliée sut elle-même.

Lame, poignée et calotte, sont ainsi assemblées.

Le forgeron fournit le poignard complet. Il fabrique lui-même le fourreau et le ceinturon : ces deux pièces sont solidaires.

Le fourreau est en peau : celle-ci, d'abord mouillée, est cousue sur le poignard lui-même, où, sèche, lorsqu'elle a pris le dessin voulu, on la découpe selon sa forme définitive.

Puis de la même façon qu'il a fait la calotte du poignard, le toulal fond le dard : dans sa caisse à sable.

Celui-ci est ensuite ciselé à la lime, puis fixé à force sur le fourreau. Il taille alors le ceinturon.

Le poignard y est fixé en oblique au moyen de lacets et d'une petite plaquette de cuir formant pochette, qui a pour but de préserver la lame du poignard de la sueur.

Reste à fabriquer la boucle du ceinturon — le forgeron prend deux os de seiche, y sculpte en creux les deux faces de la boucle ; il les assemble. Par un office ménagé entre eux, il coule du cuivre ; il achève alors à la lime son travail ; un clou recourbé forme l'ardillon.

Le poignard est terminé.

Tous les indigènes, en brousse portent le poignard.

Jusqu'aux passagers des navires sont désireux d'en exhiber un, qui n'a d'ailleurs, lui, rien de Dan- [139] kali, quoique les vendeurs le leur persuadent. Aussi cette industrie est-elle prospère.

C'est d'ailleurs la seule industrie du pays, car tous les objets de la vie courante (vannerie et sparteries diverses) sont fabriquées à l'intérieur de la famille. Le toulal se livre bien aussi à la transformation des boîtes de conserve et des vieilles touques d'essence en ustensiles de ménage. Mais c'est la fabrication des poignards qui absorbe le plus clair de son temps...

Comme dans toute l'Afrique, rappelons-le, l'ouvrier-forgeron — toulal ou malle — est peu considéré, voire méprisé ; à Tadjourah jusqu'à ces dernières années, il lui était interdit de chercher à se marier dans les tribus danakil, sauf avec celle des Aïrolasso qui les avait recueillis et protégés autrefois lors de leur arrivée dans le pays.

L'école de Tadjourah compte une vingtaine d'élèves. Le frère du Sultan et-Ménélik Yassou, le petit-fils du grand empereur, l'ont fréquentée au début, en 1932. Elle est bien installée et bien outillée, et le moniteur indigène qui la dirige reçoit les instructions pédagogiques du directeur de l'école de Djibouti, M. Vincent.

Le travail le plus considérable accompli par nos soins est, après l'aménagement d'un terrain d'aviation, la route qui relie Tadjourah à Obock, ancien chef-lieu de la colonie, à peu près complètement abandonné par l'indigène, et pourvu seulement d'un poste administratif secondaire. Le dankali vit surtout dans la montagne, au milieu de ses troupeaux.

[140] Cette montagne a toujours hanté l'esprit des Djiboutins qui la contemplent sur toute son impressionnante longueur au-delà des eaux du Golfe. D'où l'idée d'y établir un centre de repos, de s'y réfugier l'été, chez soi, dans la fraîcheur.

Durant les travaux de la route, au cours de 1936, des observations météorologiques ont été relevées dans les Mabla, à Sismo, vaste plateau situé à 950 mètres où l'on trouve de l'eau dans des mares profondes, jamais à sec, et dont le signal atteint 1.114 mètres. Nous avons consulté les graphiques. La température moyenne maximum de juin à septembre n'y est pas supérieure à 34°, alors que la température moyenne minimum se stabilise autour de 24°. Une seule fois, durant cette période, dans la semaine du 18 au 25 juin, le thermomètre est monté à 39° ; il était descendu, par contre, dans la semaine du 6 au 11 juin, à 18°, température inconnue à Djibouti, même les nuits d'hiver.

Au cours de la saison fraîche, la moyenne doit varier de 12° à 25°.

Comme la température dominante est celle qui voisine le minimum de la journée, le climat de Sismo, pour les nôtres, est, peut-on annoncer, idéal.

Là haut, on traverse de véritables forêts, on marche dans des herbes hautes, on plonge dans des cascades, on rencontre un gibier abondant : antilopes, phacochères, sangas, qui se pressent pour boire, des léopards vous fuient et des bandes de singes vous fixent de leurs yeux ronds et brunâtres comme des lentilles.

S'y installer est tentant, mais... ce n'est, du moins, pas encore l'heure.

XVI

LE. CERCLE DE DIKKIL-GOBAD

Dikkil, chef-lieu du Cercle de Dikkil-Gobad, est un poste qui a été inauguré par le Gouverneur le 17 février 1929.

Dikkil-Gobad, brousse turbulente, à la limite des terrains des Issas et des Danakil, en état d'hostilité permanente, où les rezzous sont fréquents, et-sur le territoire duquel au début de 1935. un jeune chef et les gardes qui l'entourèrent jusqu'au bout moururent jusqu'au dernier dans la mêlée sanglante.

L'évènement a fait sensation et n'est pas prêt à sortir des mémoires.

Rappelons seulement la citation à l'ordre de la nation qui, dans sa brièveté, ne laisse place à aucun détail fantaisiste et éclaire sobrement le drame :

« Le Gouvernement de la République cite à l'ordre de la Nation :

« M. Bernard (Albert-Julien), né le 31 août 1909, administrateur adjoint des Colonies, Commandant le Cercle de Dikkil-Gobad (Côte Française des Somalis).

« Ayant reçu, le 17 janvier, une demande de secours d'une collectivité qui venait d'être razzinée par une horde évaluée à huit cents individus armés, s'est porté, le même jour, avec seize miliciens et quelques partisans, au devant des agresseurs pour tenter de leur couper la route -du retour.

[142] « A livré, le 18 au matin, un violent combat de deux heures, jusqu'à épuisement complet des munitions.

« Demeuré sur place, est tombé héroïquement en donnant le plus bel exemple de bravoure et d'esprit de sacrifice ».

Une plaque commémorative à Morëïto, sur l'emplacement du combat, porte cette inscription lapidaire :

Ici le 18 janvier 1935
est tombé héroïquement
l'Administrateur
Bernard.

À Dikkil, dans la cour du poste, un médaillon de bronze rappelle les traits du disparu.

À Djibouti, par arrêté du 28 avril 1935, la place du monument aux morts de la grande guerre, est devenue la place Albert-Bernard.

Ce culte du souvenir est une des marques indélébiles du caractère français.

Il souligne notre volonté atavique de ne jamais abandonner.

Il doit être de nature à inspirer des réflexions salutaires à qui voudrait nous attaquer.

La France, qui porte le fleuron de Verdun — l'holocauste le Plus sublime qui soit dans les annales humaines — à sa couronne de sacrifice et de gloire, la France qui, sans faiblesse, tend des mains fraternelles au monde entier, la France est immortelle !

*
* *

Le Cercle de Dikkil-Gobad a été érigé en Cercle militaire par arrêté du 18 mai 1935.

[143] Il est commandé par un officier qui a de la troupe sous ses ordres.

Le peloton méhariste, qui relève de la Milice Indigène, nomadise dans les parages, sauf quand les événements l'appellent en dehors.

Assez peuplé, ce Cercle dont le sol, par places fertiles, est moins accidenté que celui des Adaëls, est constamment parcouru par nos éléments de sécurité.

D'importantes pistes automobilables le sillonnent, aux abords desquelles de nombreux puits ont été creusés par les soldats.

Le prolongement de la piste de Henlé vers le lac de Goum, par les lieux dits Daguïro et Galafi, est poursuivi avec méthode et rapidité.

L'établissement de telle piste offrira l'avantage de rendre possible le contrôle effectif de la route du sel très fréquenté par les caravaniers de l'Aoussa qui s'approvisionnent au lac Assal et revendent très cher les barres de sel à l'intérieur de l'Éthiopie.

*
* *

Ali-Sabiet, poste frontière, chemin de fer, au-kilomètre 88, a pris une importance accrue du fait de l'emploi intensif des trains pour le transport du personnel italien et de l'ouverture de la route.

Ali-Sabiet, que domine un fortin, véritable nid d'aigle dressé sur une hauteur voisine, est appelée à devenir un centre urbain.

Un levé de plan a été effectué- par le lieutenant Brun, adjoint au Capitaine Péri, Commandant le Cercle.

Le terrain réservé à cet effet est tout entier situé au nord du rail. Il est limité par une ligne pa- [144] rallèle à la voie ferrée, et située à 25 mètres du pied du talus, d'une part, et de l'autre, par des oueds qui l'entourent.

Des bornes ont été posées qui en indiquent les limites.

Un lotissement éventuel a été prévu, en tenant compte des formes du terrain et de l'utilisation ultérieure possible de certains lots (hôtels, cafés-restaurants, stations-service, garages, etc.)

Le premier occupant civil est un retraité, M. Malmassari, qui, son maximum d'annuités dépassé, a quitté l'armée de l'air de Djibouti où il servait en qualité d'adjudant-chef pilote, pour entrer dans la phalange des « vieilles tiges » et se lancer dans les affaires. C'est un pionnier qui mérite d'être poussé.

*
* *

Ali-Sabiet, est également un centre de repos pour les militaires qui l'ont adopté après essais concluants.

Des raisons de commodité l'ont fait préférer, aujourd'hui, à Sismo, milieu supérieur, mais d'accès malaisé et autrement plus coûteux.

La station d'Ali-Sabiet est située à 713 mètres d'altitude. Cette hauteur ne correspond pas au climat rêvé, mais elle est suffisante pour que la température y soit de quelques degrés moindres qu'à Djibouti. Et c'est appréciable. Les vents aussi y soufflent constamment, ce qui est la seconde condition d'une atmosphère supportable. Les tempêtes en retour y sont violentes et les toitures doivent être solidement posées.

Faute de grives... C'est, en conséquence, à Ali-Sabiet — car les tempêtes sont un mal fugace que se développera dans la période qui s'ouvre le centre de repos de la Colonie.

Aux portes du conflit italo-éthiopien

XVII

L'ÉLÉMENT MILITAIRE

C'est la perspective du conflit italo-éthiopien qui a amené le Gouvernement de la République à organiser sur des bases élargies la défense du territoire de la Côte Française des Somalis.

C'est donc à cette place, en tête de cette partie de notre ouvrage, qu'il nous a paru convenable de traiter de l'élément militaire dont le concours indispensable pour assurer notre sécurité a été en même temps précieux pour le développement de notre œuvre civilisatrice.

On a proclamé que notre armée coloniale était la plus belle du monde. Sans mésestimer en rien la puissance de la Grande-Bretagne qui, à l'abri de son insularité et grâce à ses qualités exceptionnelles, s'est hissée de haute lutte, à la première place de l'empire intercontinental ; sans méconnaître, non plus, les efforts tenaces des autres nations conquérantes, nous nous rendons compte, après examen, tout pesé, que cette proclamation est un légitime hommage.

*
* * *

C'est à partir du premier janvier 1934 que le groupe des troupes de la Côte Française des Soma- [146] lis et Dépendances nouvellement reconstitué, et primitivement rattaché au groupe de l'Afrique Orientale, dont le centre est à Madagascar, formait un nouveau groupe et que le chef de bataillon, com. mandant militaire, devenait, ainsi, commandant supérieur. Cette mesure entraînait la création de services réduits de l'Intendance et de l'Artillerie.

Après l'incident de Ual-Ual, à l'automne de 1934, et la perte de l'Administrateur Bernard, le Gouvernement décida de renforcer notre défense.

La compagnie somalie fit mouvement. sur Dikkil et une compagnie sénégalaise, embarquée sur le « Kergulelen », arriva à Djibouti, le 21 mai.

Une nouvelle compagnie sénégalaise, qui avait pris place sur l' « André-Lebon », la suivit deux mois après.

Mais les craintes du conflit Italo-Éthiopien se précisent. Une compagnie d'Infanterie Coloniale et un détachement du Génie quittent Marseille le 12 septembre afin de se rendre à Diré-Daoua, pour sauvegarder les ateliers de réparation du-chemin de fer Franco-Éthiopien et surveiller la ligne.

L'Empereur Haïlé Sélassié après avoir autorisé le stationnement de nos troupes sur cette partie de son territoire, soulève des difficultés. Et c'est seulement le 8 octobre que

le détachement commandé par le Capitaine Bastian peut entrer dans la cité, véritable ville française.

Enfin, le jour même où le contingent pour Diré-Daoua quittait la Métropole, le Haut-Comité Militaire décidait, au vu de la tournure des événements, de donner aux forces terrestres du corps d'occupation de la Colonie, la composition suivante :

[147]

1 Commandant supérieur (colonel).

1 Régiment de tirailleurs sénégalais, à 2 bataillons, chacun de 3 compagnies.

1 Peloton d'auto-mitrailleuses de combat.

1 Section de transports automobiles.

1 Détachement de télégraphistes.

1 Batterie d'artillerie de 75 M. Schneider, type montagne.

Des services : Artillerie, Santé, Intendance, solidement étoffés.

Ces troupes embarquent à Marseille le 27 septembre sur le « Porthos » et sur le « Cap-Padaran ». Le premier arrive à Djibouti le 8 octobre, le « Cap » le suit à un jour.

Dès la date du 8 octobre, le régiment porte le nom de Régiment de Tirailleurs Sénégalais de la C. F. S. D. La compagnie somalie et les deux compagnies sénégalaises sont aussitôt dissoutes et incorporées dans le régiment.

Les troupes occupent divers points de notre territoire. Puis le 4 mai, à 0 heure, la deuxième compagnie mixte sénégalaise et un état-major de bataillon quittent Djibouti pour Diré-Daoua où la situation devient sérieuse. À 7 h. la troisième compagnie cantonnée à Ali-Sabiet, la rejoint au passage.

L'arrivée à Diré-Daoua a lieu dans l'après-midi, et l'ensemble du détachement français est placé sous les ordres du commandant Priou, du R. T. S.

Dans la soirée du 5 et la journée du 6, la situation à Diré-Daoua s'avère de plus en plus mauvaise. Un détachement d'A. M. C. (2 voitures) prend le train de Djibouti le 6 mai à 18 h. 30 et parvient à destination dans la matinée du 7.

Le 7, à 18 h. 15, un détachement d'une quarantaine de soldats européens quitte Diré-Daoua pour Addis-Abeba où des troubles viennent d'éclater, où le pillage et l'incendie font rage.

L'histoire a enregistré les événements de cette époque. Pour rester, ici, dans la simple relation de l'activité de nos troupes, ajoutons que les circonstances ayant évolué, le détachement du génie fut rappelé à Djibouti, puis rapatrié le 21 novembre 1936, par le navire « Aramis ».

La deuxième compagnie sénégalaise et le peloton d'A. M. C. rejoignaient Djibouti derrière le détachement de génie.

Les descentes se succèdent. Le 24 novembre, c'est la troisième compagnie qui revient à Ali-Sabiet, le 26 novembre, c'est le détachement européen d'Addis-Abeba qui retourne à Diré-Daoua.

Puis les effectifs de la C. F. S. D. que certains éléments ont quitté en juillet, sont encore réduits et une importante partie des troupes est rapatriée en France fin décembre 1936 et courant janvier 1937.

Le R. T. S. avait vécu.

Quelques semaines après, le 13 mars, la compagnie européenne, nos dernières troupes en territoire éthiopien, quittait Diré-Daoua à 8 h. 30 et descendait à Ali-Sabiet le même jour à 16 heures. Elle devait y stationner jusqu'au 5 avril, date de son embarquement sur le s/s « Compiègne ». Entre-temps, elle était dissoute à son tour.

En fin de campagne, la médaille coloniale avec agrafe : Côte des Somalis, venait récompenser tous les militaires et tous les miliciens ayant servi lors. Comme de juste, c'étaient les premiers qui la recevaient.

[149] D'autres feront l'historique du régiment pendant sa brève existence, au cours de laquelle, si notre protection se révéla pleinement efficace, nous fûmes surtout

d'impartiaux spectateurs et en tireront des enseignements pour l'avenir. Notre rôle se bornera à souligner la collaboration précieuse apportée par notre armée coloniale au développement de notre possession.

Cette collaboration s'est manifestée principalement par la création de nouvelles pistes, le creusement de puits, le recensement et l'établissement de la carte complète de la Côte Française des Somalis.

De tels travaux furent considérables, en particulier l'établissement de la carte par une section topographique de l'Armée, sous la direction du Capitaine Courtial, et avec l'aide de l'Aviation.

Le Commandant Supérieur des Troupes fut le Colonel Mességué, à la tête, aujourd'hui, de la deuxième brigade coloniale de Bordeaux.

Les étoiles doivent être dispensées à ce chef émérite qui joint à des qualités de stratège avisé, une culture générale exceptionnelle et une douce fermeté, dont on a pu apprécier à la fois l'énergie et la souplesse, la cordialité et l'entrain.

Son chef d'Etat-Major, le Capitaine André, est un officier plein de dons et d'avenir. Il fut secondé par le Capitaine Solar, remplacé après sa mutation en Indochine, par le Lieutenant Chailley, fervent ethnologue, comme nous le savons, type parfait du jeune militaire colonial.

À son départ, en janvier, après la dissolution du régiment, remplacé par un bataillon, le Colonel Mességué a laissé la place au Commandant du R. T. S. le lieutenant-colonel breveté Mulot, inscrit [150] au tableau pour le grade de colonel. Stratège sorti de l'école de guerre, et très aimé aussi des soldats, son autorité sur ses subordonnés s'allie à une impeccable ordonnance d'exécution.

Le Commandant de l'Artillerie, le chef d'escadron Maréchal, et l'intendant militaire Coupeau ont tous deux été nommés lieutenants-colonels.

Le Capitaine Séguin, chef du Cercle Militaire de Dikkil-Gobad avant le Capitaine Péri, a été placé hors cadres.

Travailleur infatigable, doué d'incomparables facilités d'assimilation, esprit ouvert, il a rempli à la fois les fonctions de Commandant de la Milice Indigène, de chef du Bureau Militaire et de Chef de Cabinet Civil du Gouverneur.

*
* * *

L'aviation militaire créée en avril 1933 et qui ne comportait primitivement qu'une demi-escadrille, s'est considérablement développée. Elle comprend, de nos jours, une escadrille coloniale complète de Potez, avec ses services : section photo, section radio, parc, ateliers. Et le nouveau casernement qu'on lui aménage au sud d'Ambouli sera un modèle.

Le personnel comprend quatre officiers, une cinquantaine de sous-officiers et une centaine de Somalis.

La formation a été sous les ordres du Capitaine Moguez, commandant de l'Air, colonial expérimenté, qui a passé une partie de sa jeunesse à Madagascar et a sillonné deux ans le ciel de Mauritanie.

La section photographique, qui a contribué à la confection de la carte de la Colonie, a obtenu la coupe Petitot (2^e prix ex aequo) au concours de [151] photos auquel participent toutes nos formations de l'Armée de l'Air.

De nombreuses missions sont à l'actif de l'escadrille de la C. F. S. D., et chef et personnel constituent une élite.

*
* * *

La division navale du Levant envoie à Djibouti, de temps à autre, un de ses avisos. Les derniers qui mouillèrent sur rade furent : le « Bougainville », le « Durnont-d'Urville » et le « d'Iberville ».

Inutile de faire l'éloge de nos marins, officiers, sous-officiers et cols bleus. Ils sont si sympathiques qu'ils ne peuvent pas ne pas compter parmi les meilleurs.

XVIII

DURANT LE DRAME

Djibouti, ville cosmopolite, n'a jamais mieux mérité cette appellation que durant le conflit qui mit aux prises les deux vieux antagonistes.

Diplomates, observateurs, déléguée de la Croix-Rouge, journalistes, gens d'affaires, aventurières et aventuriers, réfugiés, se pressèrent sur notre sol du mois d'octobre 1935 au mois de juillet 1936, dans un coude-à-coude pittoresque et réservé.

Grâce à notre vigilance et à notre sens affiné des situations, il ne se passa rien d'anormal durant l'époque.

La seule bataille à laquelle on assista fut la bataille des communiqués qui se réduisit à la distribution de feuilles inoffensives.

Et tout fut mis discrètement en œuvre par le Gouvernement pour ménager les susceptibilités des uns et des autres.

On sait qu'il n'y eut pas de déclaration de guerre, proprement dite. L'envahissement de la Mandchourie et de la Chine du Nord, qualifié d'opérations de police par les japonais, avait rompu les usages. Les Italiens suivirent la voie. La méthode se perfectionnera encore en Espagne, mais ceci est une autre histoire qui risquerait de nous embrouiller...

Le Général di Bono, à la tête d'une armée puissante, dotée du matériel le plus moderne et concentrée durant la saison chaude — juste le temps [154] de paralyser la Société des Nations — envahit le territoire abyssin le 3 octobre, précédé d'une aviation nombreuse.

La note de Suvich sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, et adressée à Genève, considère que la mobilisation générale annoncée par l'Empereur Hailé Sélassié, le 28 septembre, est la dernière et complète expression de l'esprit belliqueux et agressif qui se développe en Éthiopie et que le recul abyssin pour la création d'une zone neutre n'est en réalité « qu'un mouvement stratégique dans le dessin de faciliter la réunion et la préparation des troupes éthiopiennes ».

L'agresseur est celui qui recule. Admirons la trouvaille.

En conséquence « mis en face de la situation, le Gouvernement se trouve engagé à autoriser le haut commandement en Erythrée à prendre les mesures nécessaires à l'avance ».

On le voit : pas de déclaration de guerre, mais pénétration chez l'ennemi. Politique du fait accompli que le Conseil de la S. D. N., à sa prochaine séance, ne pourra qu'enregistrer, et qui plaça l'Italie dans la position de « rupture de pacte ».

On ne peut rien reprocher à la France dans son attitude.

Trois jours après les premiers bombardements aériens, les troupes italiennes prenaient Adoua, effaçant au milieu d'un enthousiasme guerrier exhubérant, le désastre infligé en 1896 par Ménélick l'Invincible aux infortunés soldats de Baratieri.

À Djibouti, pendant ce temps, les correspondants de guerre du monde entier s'empressent. Le train les emporte vers-Addis-Abeba d'où ils se répartiront comme il le

pourront sur les deux fronts, le front nord où bientôt le Maréchal Pietro [155] Badoglio, marquis de Sabotino, prendra la tête des opérations et accomplira des exploits remarquables, et le front sud qui vient de s'ébranler sous la rude poigne du Général Graziani, remarqué en Tripolitaine et qualifié de Lyautey — peut-être prématurément mais c'est un si bel hommage — par un entourage fervent.

Veut-on des noms parmi les plus représentatifs ?

Pour l'Etranger : Colline, de l'Agence Reuter ; Steer, du *Times* ; French, du *Daily Express* ; major Polson Wiegand (Grande-Bretagne) ;

Israëls, du *New-York Times* ; Mille et Barron, de l'Associated Press ; Carl von Wiegand et lady Grace, de la Presse Hearst ; Waldron, opérateur des actualités Fox Movietone ; Rogers (États Unis d'Amérique).

Richter et Medinsky (Pologne), Seniorita Dolores de Petroso y Stendza, fille du Ministre plénipotentiaire, de l'A. B. C. (Espagne). Sadow et Borgissoff, de l'Agence Tass, Zeitlin et Echourine, opérateurs cinéastes officiels (U. R. S. S.) et dont les passeports portent en épigraphe cette réflexion textuelle : « Prolétaires de tous les pays, unissez-vous ».

Pour la France : Alloucherie, de *Paris-Soir*, qui fit bruyamment claquer les portes de sa direction à la suite de la mort de son collègue Delaprée, dans le ciel de Madrid ; Henry Soulier, de *l'Intransigeant* ; Helsey, le mari de la grande Dussanne de la Comédie Française, du *Journal* ; les écrivains Jean d'Esme et Jérôme Tharaud ; Pierre Chac, de *l'Illustration* ; Brut, opérateur de Pathé-Nathan ; Georges Ferré, correspondant de la presse de Province, membre de l'Association Française du grand reportage. Et puis le cher et magnifique [156] Louis Roubaud, du *Petit Parisien*, vissé au bar des Arcades à Djibouti, car l'organe du sénateur Dupuy, qui marche pour l'Italie, ne pénètre plus en Éthiopie ; Jean- Perrigault, du *Matin*, célèbre reporter, tranchant comme une lame, et qui s'est fait écarter du front italien parce qu'il a des ennuis avec le télégraphe.

Et encore Ozanne, de l'Agence Havas, dont les précédents reportages sur la péninsule Ibérique ont été pesamment prophétiques ; Ozanne qui a vu la mort de plus près à la Puerta del Sol qu'à Addis Abeba, et qui, avant d'être rappelé à Paris, au milieu de mai, ne nous cache pas que l'agitation, là-bas, pourrait bien tourner au tragique.

Et enfin l'intrépide Lipmann, notre meilleur agent de pénétration, de la classe d'un Depui, et que *Paris-Soir* s'est attaché pendant les heures les plus anxieuses.

Débarqués dès février à Djibouti, pleins d'une belle assurance et d'une aimable courtoisie, n'oublions pas quatre importants journalistes italiens : Salvatore Aponte, du *Corriere della Sera*, qu'un séjour prolongé en Russie des Soviets a éclairé sur tant de points de la douloureuse ascension humaine ; Zaboni Giorgio, du *Giornale d'Italia* ; Alfio Russo, de la *Stampa* ; Sergio Bernacconi, du *Resto del Carlino*.

Ah ! ce monde attachant des journalistes, ces reporters frémissants qui parcourent le globe, se retrouvent aux mêmes importants carrefours, affrontent tant de dangers communs, expriment — pas toujours de bon cœur — des opinions si diverses et s'effacent dans la poussière des événements qu'ils fixent pour leurs contemporains !...

[157] Les Croix-Rouges française, anglaise, américaine, suédoise, néerlandaise, finlandaise, égyptienne sont largement représentées par d'honnêtes figures dont certaines ne reparaitront plus : un oiseau de malheur aura fait ombre dans le ciel...

*
* *
*

Que retenir, par ordre de date, qui intéresse particulièrement la Côte depuis l'expédition où périt notre administrateur Bernard ?

Le décès de M. - Pierre Chaumet, doyen des coloniaux, le 12 avril 1935. Le défunt était né à La Guerche (Ille-et-Vilaine) le 10 juillet 1853. Il marchait ainsi sur ses 82 ans. Longévité exceptionnelle. même sous de meilleurs climats, et qui n'est pas au désavantage de Djibouti.

Le rappel de M. de Coppet, Gouverneur, dont la politique indigène est un exemple, et qu'une éclatante réparation a placé à la tête de l'Afrique Occidentale Française en qualité de Gouverneur Général.

L'installation du commandant de Fauque de Jonquières, la distinction, la perspicacité et la cordialité même aux Affaires Courantes, du 24 juin au 18 août 1935 (Depuis, le Chef de bataillon de Jonquières a brillé à la direction du Bureau de la Place, et s'est encore acquis — lui, grand blessé de guerre en activité — de nouveaux titres à la gratitude du pays).

La désignation de M. Silvestre, résident supérieur au Cambodge, comme chargé de mission pour remplir les hautes fonctions de Gouverneur à partir du 19 août, et qui, de retour en Indochine, occupera par intérim, au début de 1936⁵, entre le départ de M. Robin et l'arrivée de M. Brévié, le [158] poste suprême de Gouverneur Général. De retour en France, cet éminent colonial n'ira plus loin, hélas. La mort le terrasse à Rochefort, le 23 avril 1937, à la soixantaine.

La descente, le 28 octobre, du comte Vinci Gigliucci, Ministre d'Italie en Éthiopie, accompagné de son attaché militaire, le Colonel Calderini qui trouvera une mort glorieuse au cours d'une randonnée aérienne en tache dissidente.

La promulgation à la Colonie, à partir du 5 novembre, des sanctions prises en application du pacte de la S. D. N.

L'inauguration, le 11 novembre, du monument aux morts de la grande guerre, place Albert-Bernard, et l'impressionnante revue des troupes.

L'ouverture, le premier décembre, à Boulaos, du Foyer du Soldat, en présence de Madame Guilbaud, déléguée de l'Union des Femmes de France, et à la suite de la réorganisation du comité local de la Croix-Rouge dont la présidente, depuis, Madame Moguez, femme du commandant de l'Air, compte de substantielles réalisations à son actif.

L'arrivée par l' « André Lebon », le 9 décembre, de M. Armand Annet, Gouverneur des Colonies, nommé Gouverneur de la Côte Française des Somalis et Dépendances, par décret du 13 novembre, et la prise de possession de ses hautes fonctions le 20 décembre.

La célébration, le 24 décembre, à la Chambre de Commerce, du Tricentenaire des Antilles, sous la présidence de M. le Gouverneur qui prononce une allocution après laquelle M. Julien, chef du troisième Bureau, évoque la Guadeloupe, M. Collat, chef du Bureau des Finances, la Martinique, M. Derbès, chef des bureaux du Secrétariat Général, la Guyane.

[159] À signaler aussi le passage du prince d'Égypte, Isrnaïl Pacha ; celui de miss Frédérique Small, déléguée de l'Union Internationale de Secours aux Enfants ; celui de l'aviateur Drouet dont la singulière équipée autour d'un avion aboutira sur un aérodrome italien ; le retour en France de Madame et de l'adjudant-chef pilote aviateur Corriger, ancien directeur de l'aviation éthiopienne ; le rappel de S. E. Kircholtès, Ministre d'Allemagne, se rendant en convalescence au Caire en compagnie de Madame et son remplacement à Addis-Abeba par le docteur Sthrohm, chargé d'Affaires par intérim, ancien secrétaire de l'ambassade d'Allemagne à Paris, conseiller à la Wilhemstrasse ; l'escale sur la route du retour du « Primauguet », battant pavillon du vice-amiral Rivet, ex-commandant en chef de nos forces navales d'Extrême-Orient ; l'annonce le 15 février, de la mort, à l'âge de 76 ans, du premier gouverneur de Djibouti, S. E. Léonce Lagarde, Ministre Plénipotentiaire auprès de Ménélick et qui avait

⁵ En réalité à partir du 9 septembre 1936.

débuté dans la carrière comme attaché autorisé à Rome, en 1881. Avec ce pionnier d'envergure, c'est un peu de l'âme de Djibouti, du rêve d'autrefois sur la liaison Djibouti-Dakar, en territoire français, qui s'en est allé...

À signaler encore, dans la seconde quinzaine de mars, l'atterrissage de l'avion « Andréa », de Madame et M. Rickett, qui firent une apparition de 24 heures à Addis-Abeba. Le financier, on l'a lu dans les journaux, avait, à la veille des hostilités, acheté pour l'usage des États Unis d'Amérique qui le désavouèrent publiquement — le droit aux concessions éventuelles des pétroles de l'Empire. Ce qu'on sait moins, c'est qu'il se vantait lors — imitant Perrette et le pot au lait — de tenir l'Éthiopie dans sa valise !

[160] Après cette randonnée aérienne, mentionnons, des 22 au 24 mars, l'exposition du jeune peintre Tony de Lyée qui, avant de se rendre dans la Capitale Éthiopienne, présenta dans les galeries de la Chambre de Commerce, une cinquantaine de toiles sur Djibouti, brossées de main de maître en quelques semaines de séjour.

Les circonstances ne lui permirent pas de rester suffisamment en Éthiopie pour se mettre à l'ouvrage et nous ramener des chefs-d'œuvre. Au bout d'une quinzaine de jours, il devait redescendre au bras de son intrépide épouse qui l'accompagnait.

Déjà, la peur hantait les cerveaux et semait la panique dans la capitale.

XIX

UNE FOIS LA DEFAITE

Djibouti, cependant, ne manifestait pas beaucoup d'inquiétude.

Certes, le recul abyssin n'était pas niable. Mais ni Djigdiiga, ni Harrar, malgré l'annonce répétée de leur chute, ne tombaient. Sasabeneh, même, résistait à l'envahisseur.

Seules les autorités locales étaient suffisamment renseignées pour prévoir l'écroulement proche.

Le 2 mai, les renforts abyssins recueillis dans la ville et habillés de kaki neuf, prenaient martialement le train — quoique sans armes — aux applaudissements des noirs. La désorganisation de l'Éthiopie était telle que le consulat abyssin ignorait la situation.

Aussi ce fut comme un coup de tonnerre quand la population du plateau du Marabout à l'oasis d'Ambouli, apprit le lendemain matin, dimanche, que l'Empereur et sa suite avaient abandonné la lutte et arriveraient dans quelques heures Djibouti.

Le convoi est annoncé pour 13 heures.

La troupe garde la voie ferrée et la route qu'emprunteront les voitures pour se rendre au palais du Gouverneur.

Dès midi trente, sous la chaleur humide, la foule européenne — l'indigène, frappé, s'est tenu à l'écart — monte lentement vers la gare, en suivant l'avenue de la République.

[162] Au delà du passage à niveau, au tournant de la route, dans l'immeuble de la Société Coloniale Italienne, un phono joue des airs de fête, et l'on danse sous la véranda.

Un important service d'ordre barre l'entrée de la gare, à deux pas.

Le train a du retard. Chacun cherche un endroit à l'ombre pour attendre plus à l'aise.

À 13 h. 30, le Gouverneur arrive.

À 14 heures, on entend siffler le train.

Face à la sortie des voyageurs, en deçà de la place, debout sur les autos alignées et derrière leur rempart, la foule s'est pressée.

Les wagons blancs s'arrêtent.

La mince silhouette de l'Empereur, recouverte de la pèlerine abyssine, s'encadre sur le trottoir.

Malgré la défense, quelques déclics discrets d'appareils photographiques.

Les opérateurs sont à contre-jour ; ça ne donnera pas grand-chose. Et le béliogramme publié dans *Paris-Soir*, en même temps que les premiers résultats du scrutin de ballottage des élections législatives françaises, sera flou, pointillé et grisâtre.

Le temps de relever la tête, et les autos ont disparu.

Le ciel est nuageux au-dessus de la rade ou le contre-torpilleur « Diana », de la marine anglaise, vient d'ancrer à côté d'un cargo italien solitaire.

Au palais du Gouverneur, rien ne se passe.

L'empereur est allé se reposer. L'impératrice Manen l'accompagne ainsi que le prince héritier Asfaou, grand jeune homme de 19 ans, le prince Mekonen, duc de Harrar, garçon de 12 ans, et le ras Kassa, père de l'impératrice.

Le 4 mai, dans la soirée, arrive le *dedjaznatch* [163] Nassibou Zamanuel, Conunandant en Chef de l'Armée du Sud, et le Général Wehib Pacha, son chef d'État-Major qui, eux aussi, ont abandonné la lutte et déclarent être partis en raison des évènements du front Nord, avant la prise des fortifications de Sassabeneh.

Wehib Pacha assure que sans la défaite de l'Empereur, il aurait tenu sur le front Sud.

Il semble bien, en tout cas, après un examen réfléchi de la situation — et maintenant qu'on peut déjà juger sur pièces — que Wehib Pacha, avec la saison des pluies et des grosses chaleurs à son avantage, n'avait pas dit son dernier mot.

L'Empereur n'a pas quitté le Palais du Gouverneur durant son séjour.

Dans l'après-midi du 4 mai, il a médité un long moment aux fenêtres du grand salon.

C'est exactement la physionomie qu'en donnent les photographies. Mais le teint est plus bronzé — ce qui lui enlève ce faux air oriental. Son sang est abyssin, incontestablement, même s'il remonte à Salomon par l'étreinte avec la fabuleuse reine de Saba.

On a l'impression que Sa Majesté est racée, que son oreille est attentive, son intelligence prompte, son regard calculateur.

Dans ce rapide examen, à un tel tournant du destin, ce qui frappe, par dessus tout, c'est son extrême tristesse, c'est l'accablement dont Elle est enveloppée comme d'une voile arachnéen, c'est cet air qu'on ne lui a certainement jamais vu et dont les témoins, jamais, certainement, ne pourront se débarrasser lorsqu'ils évoqueront ses traits.

Mais l'Empereur s'aperçoit qu'on le regarde. Et [164] il surmonte sa mélancolie. Ses yeux profonds se tournent vers l'Abyssinie comme pour l'absorber dans une suprême vision, et, redevenu maître de lui, avec son habituelle grandeur, il se retire.

Au « Diana » s'est joint « L'Enterprise », forte unité de la flotte de guerre d'Aden.

C'est entre les mains de l'Angleterre, après de longues réflexions et l'apparence d'hésitations nombreuses, que Sa Majesté a décidé de remettre son sort.

Elle partira le 5 mai, dans l'après-midi. Ainsi en a-t-elle décidé.

Le prince Mekonen a l'insouciance des enfants de son âge. Le changement l'amuse. Et il joue dans l'escalier monumental intérieur, tandis que les dignitaires abyssins s'affairent en silence, le dos courbé, que le commandant de « l'Enterprise » regarde sa montre et scande avec un accent britannique prononcé ces deux seuls mots : « Heure historique ».

Il est 17 h. 30. Les autos démarrent dans la cour d'honneur; les clairons sonnent aux champs; la jetée est franchie; la vedette accoste au débarcadère.

Coups de canon à terre et coups de canon à bord.

À 18 h. 30, une tempête se lève dans le ciel qui s'obscurcit. Le vent souffle avec violence.

À 19 h. 15, sur une mer houleuse, « l'Enterprise » tous feux-allumés, s'enfonce dans la nuit, vers le nord, emportant dans ses flancs d'acier « Hailé Sélassié 1^{er}, Elu du Seigneur, Empereur d'Éthiopie », lion vaincu de la Tribu de Juda, pour la première fois depuis des siècles et des siècles.

[165] À 19 h. 30, de la pointe de Djibouti, il ne reste plus visible que la lumière du mât de signaux qui s'efface à l'arrière, comme une étoile dans la brume.

À minuit, sur la ligne de chemin de fer, démarre un train bondé d'Italiens qui montent en chantant vers la possession d'un empire.

*
* *

Ce sont les armements modernes, contre lesquels elle n'avait à opposer que des poitrines, qui ont vaincu l'Éthiopie. Et le facteur déterminant de la victoire italienne fut l'aviation qui — sans la moindre contre-partie — par ses reconnaissances, déjoua toutes les manœuvres de l'ennemi ; par ses bombardements incessants des populations civiles, sema la panique chez les habitants ; par l'emploi de gaz, démoralisa les soldats les plus braves.

Il ne faut pas non plus négliger le facteur politique que les Italiens, après une longue préparation en temps de paix — car l'incident d'Ual-Ual, ils l'avouent eux-mêmes aujourd'hui, ne fut qu'un prétexte — surent utiliser avec succès l'heure voulue. Le ras Moulougetta, Ministre de la Guerre, fut assassiné sur le front par ses propres partisans, dans les provinces du Nord, là où l'influence italienne avait étendu ses plus solides ramifications.

Si l'endurance des troupes a été manifeste, le Service de Santé organisé, par le docteur Castellani, spécialiste des maladies tropicales, de renommée mondiale, supérieur, l'avance ne fut la conséquence ni d'exploits inégalables, ni d'ouvrages d'art sans précédent. Même la prise de Sardo, tant admirée [166] par nos stratèges en Chambre, ne fut qu'un raid isolé, accompli par une colonne de 250 hommes dont les objectifs étaient strictement limités.

De Dessié à Addis-Abeba, comme de Djigdjiga à Diré-Daoua, les troupes italiennes ne rencontrèrent pas la moindre résistance, ne perdirent aucun homme sur la route.

À ce sujet, le film de la prise de Diré-Daoua n'a pas la valeur d'un documentaire, il a le prix d'une reconstitution.

En l'occurrence, rien ne pouvait sauver l'Éthiopie que sa méconnaissance totale des méthodes de guerre actuelles, l'insuffisance sans pareille de ses moyens de combat et l'agitation intestinale vouaient à sa perte fatale.

Est-ce à dire que nous devons sous estimer les résultats décisifs obtenus en sept mois par les armées de Badoglio et de Graziani ?

Loin de là.

Si l'on peut faire des réserves sur les méthodes, il est impossible, loyalement, de ne pas reconnaître l'incontestable réussite, en un minimum de durée, de la stratégie italienne, quel qu'en soit le solde.

*
* *

Djibouti qui avait accueilli avec libéralité, en octobre 1935, les Italiens expulsés par les Abyssins, recevait, de la même façon, en mai 1936, les Abyssins et leurs amis chassés par les Italiens, et méritait le titre de « havre des réfugiés ».

Inscrivons, à présent, les principaux retours, à côté du plus notable exil.

Voici Madame et M. de Robillard, directeur-proprétaire du *Courrier-d'Éthiopie* et leur fille, qui fut une précieuse collaboratrice de son père.

Le journal a cessé de paraître. Et, sur la terre [167] de France, nous saluons nos compatriotes, vaincus qui peuvent garder fièrement la tête haute.

Voici aussi — mais partis de leur plein gré, au moment opportun — le commandant de réserve Albert Duriaux, titulaire de douze décorations dont la croix de guerre et la Légion d'honneur, et son adjoint, le lieutenant de réserve Degouy, dit amicalement « Nimbus », réorganisateurs de l'ordre public dans la région de Harrar, au cours de la guerre.

Préfet de police, Duriaux et ses commissaires réussirent à éviter les troubles dans leur secteur. Ils secondèrent de leur mieux nos troupes de Diré-Daoua, troupes qui assurèrent jusqu'au bout la sécurité, avec une telle autorité, un tel prestige, une telle force tranquille, que l'on n'eût pas à déplorer le moindre pillage.

Et puis voici encore des journalistes, ceux qui suivaient les armées italiennes et s'en allèrent une fois leur mission terminée : le vicomte de la Rochefoucauld, envoyé de Gringoie et collaborateur occasionnel du « Corriere Sudetiopico » ; Édith de Bonneuil, qui hasarde un épisode avec assurance ; le charmant Vidal de la Blache, petit-fils du géographe, observateur perspicace et dont les anecdotes ne manquent pas de piquant ; André Salmon qui brode dans *Le Petit Parisien*, et Henry de Monfreid, cauchemar — un temps révolu — de ce carrefour, que la plus aventureuse des fortunes de mer a conduit à la plus fortunée des aventures de lettres et qui, jamais las, est revenu tourner sur place avec une troupe de vedettes « Les Secrets de la Mer Rouge ».

Nous ferons grâce à nos lecteurs de ces correspondants fantaisistes dont l'un — nous croyons bien nous rappeler que c'est une femme — va [168] jusqu'à narrer que les habitants les mieux lotis de Djibouti couchent dans une baignoire et que les morts sont si nombreux qu'on les enterre le dimanche (sic) pendant que la musique militaire (à l'aide d'un disque de phonographe, sans doute), joue un joyeux concert sur la place Ménélick, afin de détourner l'attention de cette situation terrible.

Cyrano nous menait dans la lune. Et nous nous y plaisons, ma foi, car le cadet de Gascogne avait de la verve !

Où ne nous entraîneraient pas nos surréalistes s'ils n'avaient la goutte à l'imaginative ?

L'Orientalion Nouvelle

XX

APPUI FONDAMENTAL

Dès l'entrée des troupes à Addis-Abeba, le 5 mai au soir, et à peine Haïlé Sélassié quittait les eaux territoriales françaises, que du haut du balcon du palais Chighi, le Premier romain, en face d'une foule énorme et délirante, annonçait la fin de la guerre, la paix établie et proclamait la souveraineté italienne sur l'Éthiopie.

Le destin changeait de chevaux.

Le chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba était mis automatiquement à la disposition des vainqueurs qui, cependant, sur là partie de notre territoire, ne pouvaient s'en servir ni pour le transport des armes et des munitions, ni pour celui des militaires en uniforme.

Et c'est ainsi que des milliers et des milliers de soldats en civil, d'ouvriers, de fonctionnaires et de coloniaux, des dizaines et des dizaines de milliers de tonnes de marchandises, ont circulé depuis.

Mais la saison des pluies qui paralysa à peu près toute l'activité aérienne et empêcha les opérations d'élargissement militaires, entraîna les bandes abyssines à attaquer l'occupant.

La voie ferrée fut coupée à plusieurs reprises, la station de Modjo changea plusieurs fois de mains, Addis-Abeba se réveilla certains matins entourée [170] par la fusillade et les patrouilleurs isolés ne revinrent pas.

La situation s'avéra sérieuse à plus d'une date, notamment entre les 4 et 14 juillet et au début d'octobre.

Déjà du temps des empereurs abyssins, les bandits appelés « chifftas » tenaient les repaires montagneux et il était difficile de les déloger. Aux chifftas, dont le nombre était estimé à une trentaine de mille, se sont joints proscrits et fugitifs en quantité considérable, et qui ravagent le territoire.

Si l'histoire est un enseignement, cette situation n'est pas anormale. Elle fait songer à l'époque de Sylla et d'Antoine. Et nous ne pouvons nous empêcher d'évoquer le sombre *Discours sur Tite Live* du grand patriote Machiavel, où les erreurs du Prince sont reconnues et corrigées. d

Réimprimons quelques lignes d'une page consacrée à César, non pour nous complaire à des analogies hasardeuses, seulement avec l'espoir que les réflexions que semblable jugement suggère serviront la cause d'une raisonnable objectivité.

C'est à la victoire même que César obtint sur nos ancêtres les Gaulois que Machiavel place l'origine des malheurs qui s'abattirent sur sa propre patrie et la privèrent durant plusieurs siècles de toute liberté.

César fut, estime-t-il, un conquérant inhumain qui le premier érigea en système politique le dédain absolu de la justice et de l'humanité, l'emploi réfléchi, prémédité, du crime.

Et Machiavel de poursuivre :

« Sur les 26 empereurs qui régnèrent depuis César jusqu'à Maximin, 16 furent assassinés, 10, pas davantage, moururent de mort naturelle. Si [171] au nombre de ceux qu'on massacra, on en compte quelques-uns de bons, tels que Galba et Pertinax, ils expirèrent victimes de la corruption que leurs prédécesseurs avaient introduite dans les armées. Si l'on examine ensuite dans leurs détails les règnes des autres empereurs, on les verra ensanglantés par des guerres atroces, bouleversés par des séditions et remplis de désastres, soit dans la paix, soit dans les combats...

« C'est alors qu'on reconnaîtra clairement quelles sont les obligations que Rome, l'Italie et le monde entier doivent à César. »

*
* *
*

Sans le chemin de fer, donc, où en serait l'Éthiopie ?

L'appui, fondamental que, pour rester fidèles aux traités, nous prêtons au vainqueur, est à graver dans toutes les mémoires italiennes qui n'ont pas dû, non plus, oublier Magenta et Solférino.

Il ne viendrait à l'idée de personne de mettre en regard les frais de transport du passage, que des ajustements, à l'usage, pourront réduire d'ailleurs sensiblement. Nous avons déjà chiffré une partie de nos dépenses. Nous sommes tranquilles, sur l'inclinaison des graphiques. Et nous n'avons pas dit un mot sur le montant de nos créances.

Aussi, d'un côté comme de l'autre, ne nous laissons pas entraîner à des digressions stériles ; restons dans nos cordes, et dans la ligne médiane, la ligne droite, la ligne juste.

XXI

CRITIQUES

La critique est le plus vif des stimulants.

Et c'est parce que « les Anglais sont un peuple de critique jamais satisfaits... qui à aucun moment ne se laisseraient aveugler par leur prince au point d'en oublier leurs intérêts » qu'un de leurs plus célèbres historiens, Henri Thomas Buckle, écrivait déjà d'eux, en 1860 « qu'ils possèdent ces ressources qui font les hommes grands, heureux et sages » et placent la nation britannique au premier rang du monde.

Oui, la critique est le plus vif, est le meilleur des stimulants. Mais à condition qu'elle soit la critique, c'est-à-dire impartiale, véridique, qu'elle connaisse son sujet, n'avance rien sans preuves et ne serve pas des desseins inavouables.

Ces qualités, c'est regrettable, font trop souvent défaut. Et quand ce n'est pas l'une qui manque, c'est l'autre.

La lecture de la Presse sur Djibouti, si elle nous a parfois éclairés nous a, par contre, souvent déçus.

Nos confrères pêchent surtout par ignorance. Mais d'aucuns, c'est visible, pêchent par intérêt.

Et nous ne pouvons pas laisser passer toutes les erreurs, tous les mensonges ; il est de notre devoir de relever au moins les principaux.

D'abord, nous n'avons pas compris cet empressement laborieusement orchestré à réclamer d'em- [174] blée la reconnaissance d'une conquête alors que tant de points restent en suspens.

Une telle reconnaissance ne saurait être une prémisse mais une conclusion. Avant d'admettre le droit de propriété à quelqu'un, il est bon de lui faire accepter au moins son dû. Il importe donc, en premier lieu, de dresser l'inventaire.

Et quand l'accord a lieu, que vous reconnaissez les droits de propriétaire, vous ne signez pas le bail avant d'avoir obtenu des commodités.

Le Gouvernement de la République a agi comme tous les gouvernements sensés l'auraient fait ; en ne mettant pas la charrue devant les bœufs.

Ce n'est pas une question de tendance, une question de parti, c'est la logique même.

*
* * *

Quant à l'octroi d'une zone- franche à Djibouti, on en a parlé avec une légèreté incroyable.

Une peur irraisonnée a entraîné l'adjuration : Si vous ne donnez pas le port tout de suite, Assab et Zeila l'étoufferont !

Voire ! Si l'Éthiopie se développe — et elle en prend le chemin — un seul débouché sur la mer ne suffira pas à ses besoins.

Marseille n'est pas la seule entrée maritime de la France ; Gênes n'est pas l'unique port de l'Italie.

Personne ne renonce jamais à se servir le plus possible de ses propres débouchés. Qu'on ne nous compte pas des balivernes.

Quel que soit le statut qui sera donné au port de Djibouti, son avenir est lié à l'essor économique des seules régions qu'il desservira rationnellement.

Les tarifs interviendront, c'est certain. Et nous [175] ne nous sommes pas fait faute d'estimer que des ajustements pourront les réduire sensiblement à l'usage. Mais la marge qui jouera n'est pas indéfiniment extensible. La colonne du déficit, est toujours à craindre.

Nous savons bien qu'on a trouvé la solution. On a dit, sans rire : Supprimez les taxes et demandez une subvention à la Métropole. C'est changer le caissier mais pas la dépense ! M. Joseph Prud homme concevait mieux. Pour alléger les charges de chacun, il préconisait de demander davantage à l'impôt et moins au contribuable.

À quoi sert de se précipiter ? Nos estimations doivent être prudentes, nos révisions porter sur de courts échelonnements, nos investissements ne pas dépasser la mesure du réel.

Ne lâchons pas la proie pour l'ombre. Et ne nous laissons pas entrainer par des campagnes où perce le bout de l'oreille.

Briand stigmatisait « les plumes taillées dans le même acier que les canons ». Méfions-nous des papiers fabriqués dans la même pâte que les billets de banque.

*
* *
*

Mais que dire de ces informations à sensation signées de noms connus et dont l'une, d'une malveillance étrange et d'une fausseté incroyable, a fait le tour de la Presse et a été reproduite « in extenso » à l'Etranger ?

Djibouti entretiendrait une centaine de fonctionnaires alors qu'Aden n'en compterait qu'une douzaine. Nos taxes accessoires de port s'élèveraient au coefficient 15 par rapport au tarif anglais. Et ainsi de suite.

[176] Il est déjà absurde de comparer le nombre de fonctionnaires français au nombre de fonctionnaires anglais quand on calcule seulement le chiffre des habitants des deux métropoles, la densité de la population coloniale et la superficie des terres d'empire. De même on n'ira pas reprocher aux Italiens le nombre de fonctionnaires qu'ils entretiennent en Éthiopie. Que notre chiffre, à nous, soit proportionnellement très au-dessous, qu'est-ce que cela prouve ? Tout autre chose que ce que l'on voudrait nous faire accroire !

La mise au point du Ministère des Colonies est un éclatant démenti, et qui porte. La voici. Qu'on en juge :

« Certaines informations parues dans un organe de presse coloniale tendent à représenter le port de Djibouti comme ayant un budget trop élevé, en raison du nombre de fonctionnaires qui y sont en service. Il en résulterait une hausse excessive des taxes dont le total serait, en moyenne, quinze fois plus important que le montant des droits similaires perçus à Aden. À titre d'exemple, il est indiqué que le café abyssin payait à Djibouti 8 % de son prix d'achat à Addis-Abeba, les peaux 6,50 %, la cire 4,50 %, tandis que la Somalie anglaise ne perçoit que 1 % et qu'Aden ne perçoit aucune taxe.

« Il convient de signaler l'inexactitude de ces allégations en établissant un parallèle entre les deux colonies. Le nombre des fonctionnaires est de 60 à la Côte Française des Somalies, alors qu'il s'élève à 144 à Aden. En ce qui concerne les taxes appliquées aux produits de l'Éthiopie, la comparaison entre les droits dont ils sont passibles à Djibouti et leur valeur à Addis-Abeba est inacceptable. De nombreux frais viennent, en effet,

grever le prix des produits entre le moment où ils sont [177] achetés en Éthiopie et celui où ils sont embarqués dans notre port distant de 800 à 1.000 kilomètres des différents lieux d'achat.

« L'ensemble des différents droits dont sont passibles à Djibouti les principaux produits sont respectivement de 3,12 %, 2,22 % et 3,30 %. Ces chiffres ayant été établis antérieurement à la dévaluation, les droits perçus à l'heure actuelle leur sont inférieurs.

« En résumé, les taxes de notre colonie sont très modérées et font de Djibouti le port le meilleur marché de la côte ».

*
* *

Dans la « Rivista della Colonia » (fascicule n° 9 de 1936) un article se termine par ces remarques :

« À l'heure actuelle, il convient de reconnaître que la France n'est plus disposée à considérer Djibouti comme un terrain de manœuvre réservé à quelques affairistes, ou comme une sinécure pour fonctionnaires indolents, mais comme un poste d'observation important et actif aux portes de cette Éthiopie dont la mise en valeur est dans la pensée et le désir des Italiens ».

Passons sur les fonctionnaires dont la tâche importante se justifie d'elle-même, et arrêtons nous à ces affairistes dénoncés hardiment par notre confrère.

Non, nous ne croyons pas, nous non plus, que notre Gouvernement permettra à quelques affairistes (une douzaine, peut-être, et pas tous de Paris, pas tous de chez nous, M. Pellegrineschi le sait bien) qui ignorent même si Djibouti est au pôle nord ou au pôle sud, qui le chercheraient en tâtonnant sur la carte du côté du cap Horn ou du détroit de Bering, de prélever sur notre sueur un [178] dividende qui suffirait à couvrir largement le salaire de tous-ceux qui peinent dans une atmosphère d'étuve, du manœuvre résigné au comptable soucieux, et, par dessus le marché, de nous imposer leurs vues bornées et leurs caprices.

.Tous les sauveurs de Djibouti dont le dos couve un radiateur, le nez respire des tisanes, les pieds chaussés des bottillons feraient mieux de poser leur stylo, sur la -table et de mettre leurs deux mains dans les poches.

On connaît leur ignorance ou leur manège.

Qu'on -recherche, ensemble, les justes mesures, rien de mieux; qu'on stimule les énergies, d'accord ; qu'on frappe au bon endroit, parfait. Le zèle en soi est louable. Mais, pour commencer, déblayons le terrain, séparons l'ivraie du blé, éliminons les parasites.

La chasse aux « canards » est ouverte.

*
* *

Dans l'admirable discours du 25 janvier 1937, le Président du Conseil, craignant que dans la pensée des hommes qui emploient le plus fréquemment cette expression : « conversation directe » il s'agisse en réalité de « règlement séparé », rappelait à nos concitoyens comment les Chancelleries fonctionnent et comment le contact quotidien entre deux pays voisins est toujours assuré.

Il s'agissait, en l'occurrence, de l'Allemagne. Mais ce qui vaut pour l'Allemagne vaut pour tous nos autres voisins.

Nous,avons répondu aux critiques. Soyons assuré, en retour, que les conversations sur Djibouti et l'Éthiopie n'ont jamais quitté l'ordre du jour entre Rome et Paris.

[179] En mars dernier, encore, les questions pendantes faisaient l'objet d'un long échange de vues.

Ne montrons pas trop d'impatience. Quelles que soient les solutions adoptées, il se trouvera toujours des censeurs pour estimer encore qu'elles furent trop hâtives. Et si nous ne pouvons pas résoudre toutes les questions d'un coup, réglons-les les unes après les autres : « Chi va piano va sano, chi va sano va lantano ».

Ce que nous voulons, ce n'est pas un témoignage de satisfaction éphémère, ce sont des garanties.

Dame !

*
* * *

On a fait état de l'accord italo-britannique du 27 janvier 1937 pour l'opposer à notre soi-disante inertie.

Nous avons le texte en mains.

Il s'agit simplement de l'ouverture à travers le Somaliland de routes dites carrossables, avec participation de l'Italie aux dépenses d'entretien.

Il y a longtemps que cet accord était prévu. Et il n'a surpris personne.

Mais les questions pendantes entre Londres et Rome n'ont pas encore reçu plus de solution que les nôtres.

Là aussi, nous pensons qu'il faut laisser s'écouler le temps, ce grand guérisseur.

QUELQUES CONSEILS

Il est prudent de ne pas s'aventurer à Djibouti à la légère.

Avant de prendre une décision, les Français agiront sagement en s'adressant à « l'Agence Économique des Colonies Autonomes et des Territoires Africaine sous Mandat », 11, rue Tronchet, 5^e étage, Paris 7^e, où ils trouveront tous les renseignements désirables sur la Côte Française des Somalis.

Relativement aux Étrangers, qu'ils sachent, à défaut de consul sur leur territoire, que le décret du 2 février 1935, titres II et III, règle leurs conditions d'admission et de séjour à Djibouti, quels qu'ils soient.

L'exercice des principales professions est soumis à une autorisation préalable du Gouverneur, et cette autorisation, éventuellement révocable, peut être retirée par le Chef de la Colonie qui n'a pas à faire connaître à l'intéressé les motifs de sa décision.

Les autorisations de séjour ont toujours été accordées avec le plus large esprit de libéralisme. Ce libéralisme, toutefois, ne s'étendrait pas à une licence préjudiciable à nos intérêts. Et comme les possibilités de Djibouti sont limitées, il faudrait s'attendre à des refus catégoriques le jour où les limites seraient atteintes. Nous n'aurions pas la naïveté de nous laisser coloniser.

[182] Mais quels Étrangers ont intérêt à s'installer à Djibouti ?

Les Italiens ?

C'est évident. Leur nombre, cependant, ne doit pas grossir énormément, même avec l'accélération d'un transit qui n'exige pas un supplément de personnel européen étendu.

Les autres ?

Mis à part ceux qui traitent exclusivement avec la Colonie, et ils sont clairsemés : Grecs, Arméniens, Hindous, pour ne citer que les principaux, ne pourront même pas se maintenir au présent niveau.

Ce n'est pas que nous voulions les mettre dehors où leur fermer nos portes.

C'est que le système économique actuel de l'Italie, qui s'effectue en circuit fermé, ne leur permet plus l'exercice habituel de leur activité.

À l'importation comme à l'exportation, il n'est possible de travailler qu'avec la lire. Et vous n'avez pas l'autorisation de la changer contre une monnaie à votre guise ! Seuls des offices spéciaux ont qualité pour permettre les échanges internationaux, et dans des conditions que les simples particuliers ne peuvent pas remplir.

Ainsi pour entrer de la marchandise en Éthiopie il faut une licence d'origine italienne. Pour la sortir il est nécessaire de remettre les documents à la « Banca d'Italia » qui convertit la contrevaletur des devises étrangères en liras et au taux officiel.

Toutes ces opérations sont onéreuses, et l'Étranger n'y peut retrouver son bénéfice. De plus, le coût de la vie, en raison de l'afflux considérable des troupes, a quadruplé en Éthiopie ; il a augmenté — en partie par répercussion — à Djibouti d'environ 45 % relativement aux anciens prix. Et le plafond ne semble pas atteint.

[183] Quant aux lires, force vous est de les conserver puisqu'il vous est impossible de les sortir d'Éthiopie ou d'Italie.

Là, vous en avez l'emploi... mais ne vous rendez pas indésirable !

Si votre installation principale est en Éthiopie, on vous accordera environ 300 francs pour aller à Djibouti.

Seule quelques commerçants musulmans, quelques commerçants indigènes, ont obtenus jusqu'à présent des autorisations d'importer des marchandises étrangères.

Les exportations, elles, sont en train, également, de changer de mains. Et elles sont réduites à l'extrême.

Les cafés du Harrar vont presque tous en Italie par l'intermédiaire de grosses firmes italiennes qui possèdent un véritable monopole où l'État a des intérêts. Et la récolte a beaucoup baissé.

Les cafés des autres régions : du Djimma, du Sidamo, ont à peu près disparu complètement du marché. Ces régions ont tellement souffert de la guerre.

L'exportation des peaux est la seule branche où les Étrangers peuvent momentanément se raccrocher. Mais la diminution atteint les deux tiers des années précédentes.

De la sorte, il n'est pas permis à d'autres que les Italiens d'envisager la possibilité d'installations nouvelles. Et de vieilles maisons comme la maison Mohamedally, comme la maison Besse, ont été même invitées à fermer leurs comptoirs.

N'oublions pas que ce sont les autorités qui possèdent la clef de toute l'économie du pays, que c'est le régime qui l'enferme dans un système autarchique. Cela coule de source, semble-t-il, puis- [184] que l'État fasciste, l'État totalitaire, pour ses immenses besoins, pompe à lui seul les 2/5^e du revenu national.

*
* * *

Nous avons donné notre sentiment sur la conquête.

Quand à juger de son organisation, c'est autre chose, une autre chose qu'il ne sera possible d'aborder qu'avec beaucoup de circonspection, et lorsqu'elle se dessinera plus nettement.

Les Abyssins rapportent que leurs rois, quand ils voulaient ruiner un adversaire, lui faisaient cadeau d'un éléphant.

C'est possible. En tout cas comparaison n'est pas raison, et rien ne nous permet d'avancer que l'Éthiopie est l'éléphant de l'Italie.

À dire vrai, l'intensité inusitée de la mise en train n'est pas sans nous effrayer quelque peu. Et l'humeur qu'on nous montre n'est pas toujours amène. L'histoire, aussi, nous enseigne que les principes sur lesquels l'expérience est échafaudée ne sont pas sans danger pour ceux qui s'endorment.

Du moins ce livre de bonne foi qui tend à nous tenir éveillés, a-t-il été conçu dans l'intention de n'amoindrir aucun des gestes constructeurs.

Si ce n'est pas seulement au pied du mur qu'on voit le maçon, si c'est aussi lorsqu'il attache le bouquet au faite, nous reconnaissons volontiers que nos voisins sont maîtres dans l'art de la maçonnerie.

LA PAROLE LA PLUS SAGE DU MONDE

La plus grande vertu constructive, celle qui raisonne, qui dure, c'est la maîtrise de soi c'est le *self control*.

Et ce n'est pas pour rien, ce n'est ni par hasard, ni par tradition ou snobisme, c'est par nécessité — une nécessité qui ne souffre point de relâche — que les Britanniques, qui ont tant à maintenir et auxquels on reproche plutôt superficiellement la lenteur, l'ont mise à la base de leur éducation pratique.

Est-ce la contagion ? Pendant toute la durée des hostilités, Djibouti a été remarquable par sa maîtrise de soi.

Depuis, il y a fallu prendre quelques mesures inusitées.

C'est ainsi qu'à l'annonce de l'attentat contre le vice-roi Maréchal Graziani, au marché d'Addis, des Italiens tombèrent soudain sur les premiers Abyssins venus. Des coups furent échangés, et, dans l'après-midi du 21 février, le drapeau du consulat éthiopien, hissé comme tous les drapeaux de consulats- chaque dimanche, fut enlevé par un groupe de fascistes juchés sur une camionnette.

Les Abyssins se réunirent sur l'heure, ripostèrent par de nouveaux coups, et la situation devenant grave, un service d'ordre imposant fut rapidement [186] déployé, tandis que le Gouverneur faisait publier cet avis :

« Le Gouverneur de la Côte Française des Somalis a l'honneur de rappeler aux ressortissants des nations étrangères que le territoire de la colonie française ne saurait être le lieu où s'affrontent les antagonismes.

« Respectueux de la liberté d'opinions, le Gouvernement local, s'inspirant des principes mêmes en pratique dans la Métropole, accueille sur le sol de la Colonie les Etrangers désireux de travailler dans l'ordre et dans la paix. Les services de la justice y fonctionnent, et c'est à eux seuls qu'appartient de régler les conflits entre particuliers, comme il appartient à l'autorité administrative de prendre les mesures de sécurité contre ceux qui tenteraient de troubler l'ordre public.

« Le Gouverneur de la Colonie fait donc appel à la sagesse des Etrangers installés ou de passage à Djibouti, pour que la tranquillité qui a toujours régné dans la ville, grâce à la compréhension de chacun, se poursuive et que le territoire de la colonie demeure, comme jusqu'ici, celui où s'apaisent les manifestations de dissentiments ».

Le ton conciliateur joint à l'énergie des mesures de sécurité ramenèrent le calme dans la population et Djibouti reprit bientôt le cours de sa vie paisible.

Un second grave incident a éclaté dans la nuit du premier au 2 mai, où, après un refus d'embarquement de chauffeurs somalis sur le « d'Artaignzn », des exaltés assassinèrent des Arabes sans défense, sous prétexte que les chauffeurs arabes étaient favorisés.

Lâche agression. Imbécile haine de races que notre éducation n'a pas encore réussi à faire dis- [187] paraître... Là encore, le Gouverneur de la colonie a fait preuve d'autorité et de compétence.

Aucun nouvel heurt ne s'est produit depuis.

Quant aux responsabilités, elles seront tirées au clair. Et la justice fera tout son devoir.

Que chacun y mette du sien.

Envergure et maîtrise de soi, qui se traduisent chez lui à la fois par un sentiment de bienveillance et un esprit de décision, caractérisent le Gouverneur de grande classe envoyé par le Département pour représenter la France dans une situation exceptionnelle.

M. Armand Annet est né à Paris, le 5 juin 1888.

Après de solides études, il entra dans l'Administration Coloniale, comme attaché au Cabinet du Gouverneur Général de l'Afrique Equatoriale.

Mobilisé en 1914 comme sous-lieutenant de réserve, il fut blessé, cinq fois cité, et gagna l'étoile des braves.

Administrateur adjoint des colonies en 1918, il devint, la même année, chef de cabinet du gouverneur du Moyen-Congo.

Chef du Cabinet militaire et du service des Affaires Politiques du Commissariat de la République au Cameroun en 1919-1920, il passa chef de cabinet du commissaire de la République en 1921-1923.

Directeur du cabinet du Gouverneur Général de l'Afrique Occidentale en 1925, administrateur titulaire des colonies depuis 1923 et administrateur en chef en 1928, M. Armand Annet devint directeur du cabinet du gouverneur général de l'Algérie en 1930.

Il fut promu Gouverneur des colonies en 1931 et fait officier de la Légion d'honneur en 1932.

En 1935, il remplit les fonctions de membre des [188] conférences Nord-Africaines de Rabat, Alger, Tunis, de Commissaire du Gouvernement auprès des Délégations Financières Algériennes, de membre de la Délégation Algérienne au Haut Comité Méditerranéen, avant d'être choisi pour la Côte Française des Somalis où il se montre le plus libéral des amphytrions en même temps que le plus clairvoyant des administrateurs.

M. Armand Annet est un des hommes qui honorent leur pays, un de ceux qui inspirent à la France une entière confiance dans ses destinées.

*
* *

Nous avons exalté Djibouti, œuvre française. Si nous nous sommes exprimé avec ferveur, si nous avons porté aux nues les rayons, nous n'avons pas caché les ombres.

En passant, comme nous le devons, nous avons salué, chevaleresquement, un vaincu avec lequel nous collaborions depuis tant d'années sous les auspices d'une cordiale confiance.

Quant au vainqueur, qui a bénéficié de notre organisation, sans réserve, nous lui avons parlé avec conviction et franchise, comme dans sa fierté nous sentions qu'il attendait qu'on lui parlât.

C'est dans la sincérité que se forment les unions durables. Pour notre part, nous n'aurions su y manquer, même si nous n'avions pas été persuadé comme nous le sommes de la réciprocité.

Et c'est pourquoi nous voici encore tenté d'élargir l'horizon, de présenter le problème sous son aspect général, synthétique, humain; de crier aux échos notre sentiment de la vérité tout net, de toute notre force, de toute notre poitrine.

Quittons un moment l'Afrique Orientale, et pour [189] qu'on ne nous taxe pas de partialité, écoutons d'abord, une voix d'Europe et qui parle d'Europe :

« L'incorporation par la force d'un- peuple dans un autre peuple qui lui est étranger, non seulement n'est pas un but politique digne d'être poursuivi, mais a finalement pour résultat de compromettre l'unité intérieure, et, à la longue, de saper la force du peuple conquérant... Notre doctrine ethnique considère toute guerre visant à subjuguier et à soumettre un peuple étranger comme un acte qui, tôt ou tard, doit modifier, la structure interne du pays vainqueur lui-même, l'affaiblir et finalement en faire un vaincu.

« Mais nous ne croyons pas non plus qu'en Europe, à l'époque où est proclamé le principe des nationalités, les peuples cristallisés dans leur structure nationale puissent en être encore dépossédés.

« Nous trouvons, dans l'histoire des cent cinquante dernières années, une surabondance d'exemples qui, à cet égard, constituent à la fois des leçons et des avertissements. Une guerre future ne rapporterait rien aux États nationaux de l'Europe — en dehors d'un affaiblissement passager à l'ennemi — si non de légères modifications de frontières, modifications absolument disproportionnées aux sacrifices consentis.

« La quantité de sang qui a été répandue depuis trois cents ans sur le continent européen reste hors de proportion avec le résultat.

« La France est, en définitive, restée la France, l'Allemagne est restée l'Allemagne, la Pologne, la Pologne, l'Italie, l'Italie. Les agrandissements territoriaux en apparence essentiels, que l'égoïsme dynastique, la passion politique et l'aveuglement patriotique ont procuré en répandant des flots de sang n'ont jamais eu pour résultat, du point de vue [190] national, que d'érafler l'épiderme des peuples, sans pouvoir modifier essentiellement leur caractère fondamental. Si ces États avaient consacré à des buts plus sages, ne fût-ce qu'une partie de leurs sacrifices, le résultat en aurait certainement été plus grand et plus durable.

« En défendant, aujourd'hui, en toute liberté, cette conception, je m'inspire d'une autre constatation que voici :

« Toute guerre a pour premier effet de consumer la fleur même de l'élite.

« Or il n'y a plus en Europe d'espace libre. Toute victoire — sans pouvoir remédier en quoi que ce soit aux maux profonds dont souffre l'Europe — ne pourra, tout au plus, aboutir qu'à augmenter du seul point de vue numérique la population d'un État. Mais si les peuples tiennent tant à cette augmentation de population, ils peuvent l'obtenir sans larmes par une méthode plus simple et surtout plus naturelle.

« Une saine politique sociale peut, en amenant un peuple à remplir son devoir de croître et de multiplier, ajouter en peu d'années à l'effectif de la population nationale plus d'enfants issus de son propre sang qu'une guerre ne pourrait, par voie de conquête, adjoindre de nouveaux éléments, étrangers.

« ... Aucune guerre ne pourrait faire disparaître les causes essentielles de la détresse dont souffre actuellement toute l'Europe, mais ne pourrait que l'aggraver... Que pourrai-je souhaiter d'autre que la tranquillité et la Paix ? Si l'on objecte que ce désir est seulement celui des dirigeants, je répondrai : il suffit que les chefs et les gouvernements veulent la paix ; car les peuples eux-mêmes n'ont encore jamais souhaité la guerre ! »

[191] Qui s'exprime de la sorte ? Qui tient un langage d'un pareil ton ? Quel est l'audacieux qui ose ?

Ce n'est pas l'aquarelliste de Vienne, le peintre d'enseignes de Munich, l'agent de liaison du front des Flandres, c'est le maître-du Reich : Adolf Hitler.

Quand nous donnons raison sur un point à Hitler — et nous donnons toujours raison à qui nous paraît avoir raison —, nous n'en sommes que plus à l'aise pour dénoncer sa position paradoxale, appuyée sur une montagne d'explosifs.

Et par là nous stigmatisons toutes les politiques parallèles qui ne peuvent aboutir qu'à une impasse.

Est-ce à dire qu'il n'y a pas de changements possibles, que les hommes doivent toujours se trouver dans la situation de l'âne de Buridan, faute de savoir choisir, que les peuples en sont réduits à ne pas sortir de là ?

Nous pensons le contraire. Mais il faut carrément détourner les yeux de son nombril, ne pas le prendre pour le centre du monde, franchir les frontières et voyager dans le domaine international.

Il faut en revenir, déjà, à l'idée de Briand, à fondation des États-Unis d'Europe dans le cadre de la Société des Nations.

Que l'institution genevoise ait besoin de réforme, qui en doute ? Mais vous n'aboutirez qu'à brasser du néant si vous en abandonnez l'idée !

La pierre d'achoppement, le hic, là où le bât blesse, pas la peine de le cacher, c'est qu'il y a lieu, au préalable, de desserrer la cuirasse militaire qu'on persiste à renforcer malgré qu'elle étouffe !

Et certains pays ne peuvent s'y plier, de crainte de paraître s'amoindrir, de peur d'être considérés ainsi que des Puissances de seconde zone.

[192] Comme c'est mai placer son orgueil !

Dites-nous, est-ce que les Suisses, les Hollandais, les Danois, les Suédois, les Norvégiens, les Finlandais, se considèrent comme des inférieurs parce que leur pays jouit d'un mieux être que leur permet la modicité de leur budget de la guerre ? Est-ce que les tartines de confitures et les plats de choucroute ne sont pas meilleurs pour l'estomac qu'une ceinture de mitrailleuses et de canons ? Et si la course aux armements devient générale, est-ce que ce ne sont pas les plus riches qui coifferont les autres au poteau ?

Vous nous demandez de donner nous-mêmes l'exemple du désarmement.

Soit; à condition que vous nous fournissiez la preuve que vous en ferez autant.

Vous craignez le communisme, poursuivez-vous. Vraiment ? Votre croisade ne cacherait-elle pas, plutôt, des visées impérialistes ?

Que demain, par impossible, La Rocque, en France, s'empare du Pouvoir, ne lui reprocheriez-vous pas d'être à la solde de Moscou ? Et ne profiteriez-vous pas de l'agitation intérieure qui en résulterait fatalement pour essayer de traiter la France comme l'Espagne ?

Dieu merci, nous avons lu « Mein Kampf », nous connaissons le traité de Rapalo et nous n'ignorons pas que Rome a repris la première les relations avec les Soviets.

Pas plus que nous n'entendons être en retard sur la technique, nous ne voulons pratiquer une politique extérieure qui serait contraire à nos impératifs géographiques.

Nous avons vu par dessus l'épaule. Baissons les yeux. Retournons nos cartes sur table.

[193] Qu'est-ce qui, pratiquement, dans une économie déséquilibrée, mène au communisme, forme violente de l'émancipation sociale ?

La misère et la guerre.

Qu'est-ce qui élargit la misère et la guerre ?

Ce n'est pas la démocratie qui aboutit, peut-être, comme beaucoup l'espèrent, et par évolution, au socialisme, mais à un socialisme international, c'est-à-dire pacifique par essence ; c'est l'opposé, c'est, en particulier, le national-socialisme, belliqueux par lui-même, quoiqu'en discoure Hitler.

Ce n'est même pas nous qui le dénonçons, c'est l'Église, c'est le Pape, dont on ne peut pas dire qu'il soit mal informé ou qu'il manque de prudence et de réflexion. La condamnation de la conception nationale socialiste, suivant laquelle le droit est ce qui est utile à la nation forme la partie centrale de sa récente encyclique, celle du 22 mars

1937 : « Ce principe, déclare Benoît XV, signifierait en ce qui concerne la vie internationale, un éternel état de guerre entre les nations ».

Pour rester fidèle à sa parole — et nous ne voudrions pas avoir à la mettre en doute — le Reichsführer doit réviser ses conceptions.

Qu'il les révisé ! Que tous ceux qui sont entraînés dans le même tourbillon vertigineux les révisent !

Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Le monde en éprouverait un tel soulagement qu'il ne leur en garderait pas rancune.

Et de nouvelles figures de géants s'illumineraient dans l'histoire.

Si l'homme, selon une prophétie de Nietzsche — génial européen avant la lettre — doit devenir [194] meilleur et plus méchant, comme il est devenu plus méchant, il est temps qu'il devienne meilleur !

*
* *

Sur ce plan, la question coloniale disparaît à son tour. Et nous dont la politique impériale agissante est — retenons-le — le résultat d'une doctrine expérimentale qui satisfait à la fois aux exigences de notre stabilisation démographique métropolitaine et aux aspirations de notre universalisme, nous ne voyons aucun inconvénient à rendre aux colonies une liberté qui les intégrerait dans la Société humaine débarrassée de ses barrières, et sans qu'elles soient l'objet de louches combinaisons, de scandaleuses exploitations, de perpétuels et douloureux tiraillements !

Ni l'Angleterre, ni la France, ni personne ne veut donner des colonies parce que chacun redoute de nourrir un lion, d'être victime.

Et puis, comme le déclare avec un bon sens sans réplique M. Marius Moutet, Ministre des Colonies, il faut l'avis des intéressés. Une colonie n'est pas une marchandise que l'on troque à sa guise.

Or ni les colonies anglaises, ni les colonies françaises qui couvrent le tiers du globe, et qui sont les plus convoitées encore qu'elles ne soient pas toujours commodes, ne veulent, nous le savons pertinemment, changer de pavillon.

Pour toutes sortes de bonnes raisons dont la principale — tant pis si on la trouve cynique est que l'étendue des territoires que nous occupons nous oblige à les gouverner avec le moins de métropolitains possible.

En attendant l'avènement d'un monde meilleur, et à défaut d'une redistribution qui ne devrait léser [195] personne, restent les arrangements industriels et commerciaux, la répartition des matières premières, qui relèvent de conventions que, pour notre part, nous avons toujours été prêts à passer avec la plus large compréhension des besoins à satisfaire.

*
* *

Rêveries fumeuses d'incorrigibles idéalistes ?

Allons donc ! Conception raisonnable, solution conforme au savoir, seule voie ouverte au sauvetage des peuples menacés par un déluge de fer et de sang.

Et bréviaire de masses averties et débordantes, d'un courage et d'un esprit de sacrifice à toute épreuve, qui croient, avec Pasteur, que la science et la paix triompheront de l'ignorance et de la guerre.

On ne voit pas comment s'insinuerait un moyen terme.

Ou les chefs des gouvernements s'assoieront, conciliants, autour du tapis vert et reconstitueront la paix dans le cadre que nous venons d'esquisser, ou ce sera — mais au prix de tant de deuils, au prix de tant de ruines, que nous ne tenterons jamais trop de

l'éviter — le déclenchement de la plus épouvantable des guerres qui ne pourra aboutir, en fin de compte, qu'à la destruction de la société ancienne, entraînant dans sa chute, ceux-là mêmes qui ont voulu enter sur son tronc vermoulu une pousse exotique et paralyser tout élan.

Martelons-le !

Les responsables ne pourront pas échapper au destin, car il est écrit : « Le but du monde est le développement de l'esprit et la première condition [196] du développement de l'esprit, c'est sa liberté ». Et encore : « Le rôle de l'homme sur la terre est de chasser la souffrance ».

Le reste, mais le reste seulement, est vanité, vanité des vanités : Vanitas vanitas vanitatum.

*
* *

En quittant la légation de Grande-Bretagne en Éthiopie, à sa descente à Djibouti, sir Sidney Barton concluait une conversation laconique en ponctuant qu'à notre époque, il n'y avait plus de colonisation possible, qu'on ne pouvait plus compter que sur une collaboration indispensable.

Quand un arbre offre ses fruits, cueillons-les sans attendre.

La parole du ministre anglais qui contient, en puissance, le règlement à l'amiable de tous les problèmes qui nous assaillent, cette parole est la parole la plus sage du monde.

ADDENDA

Au moment que le manuscrit de cette relation parvenait aux mains de l'imprimeur, nous sommes allés passer une quinzaine de jours de vacances en Éthiopie. Nous avons visité Harrar et résidé à Diré-Daoua.

À notre descente, nous pensons n'avoir rien à changer aux chapitres qui précèdent. Nous croyons, néanmoins, utile de souligner le vital effort constructif entrepris par les Italiens depuis la conquête.

Malgré la rareté de marchandises et des difficultés de transports sans nombre, la main d'œuvre a accompli un travail considérable pour l'élargissement des pistes et l'établissement des routes. Le reste : habitation, mise en valeur des terres, est moins avancé.

En un mot, tout est en chantier. Le plan d'organisation se poursuit dans la fièvre, mais les dépenses — en raison aussi de la multiplicité des services — sont impressionnantes et la progression ne pourra se développer à la cadence actuelle qu'autant que les moyens financiers resteront très puissants.

Le problème du coût de la vie a particulièrement retenu l'attention des autorités qui ont réussi à ramener le prix des denrées à un taux normal.

Nous ne cachons pas qu'en arrivant, nous avions grand crainte que la hausse se fût accentuée. Il n'en était rien, au contraire. Grâce à l'énergie clair- [198] voyante déployée, on enregistrait même une baisse sensible sur les produits de consommation, alors qu'à Djibouti, la montée de la roupie entraînait une nouvelle course à la cherté, pas toujours justifiée.

Nous n'ignorons pas qu'une action régulatrice des prix soit plus facile à exercer dans un pays qui limite ses sorties monétaires que chez nous où la politique de la porte ouverte reste un dogme.

il ne faudrait point, cependant, que notre libéralisme en souffrît et fit aveuglément le lit de la ploutocratie. On ne peut indéfiniment jouer à qui perd gagne.

*
* *

Nous n'entrerons pas dans les détails d'un voyage entrepris sous le ciel clément des hauteurs tropicales pour nous reposer des fatigues d'un été djiboutin, exceptionnellement accablant, où la température le 25 juillet atteignit 47° à l'ombre et totalisa a plus forte moyenne maximum que l'office météorologique de la Colonie ait jamais enregistrée.

Nous mentionnerons seulement que nous avons reçu un accueil des plus hospitaliers, que nous n'avons subi de vexations d'aucune sorte, que nous avons pu, aussi, nous exprimer avec mesure, certes, mais avec franchise. Et nous en déduisons que celui qui vient en visiteur, pour dépenser son argent, s'il n'est pas signalé comme suspect, peut passer dans ces régions un agréable séjour.

Que de sujets de réflexions, toutefois, pour l'Etranger, dans la façon de se comporter d'un peuple qui semble vivre dans l'exaltation perpétuelle —et un peu puérole — du fascisme.

[199] Nous nous sommes arrêtés devant cette inscription en noir répétées sur les murs: Qui è Italia. Nous avons retenu cette pensée peinte en blanc au fronton d'un camion en marche : Credere obbedire, combattere. Sur le casque d'un milicien, assis devant un café, il nous a été loisible de lire ces mots tracés à l'encre : Il 7 Maggio 1936, Mussolini créo l'Impero.

Et que dire de la Presse, cette Presse à sens unique, si tendancieuse, trop souvent, dans ses appréciations, et qui amène un ouvrier, journal en mains, à nous avertir :

— Si les Russes battent les Espagnols, c'est la guerre.

Mais le comble n'est-il pas atteint par cette affirmation désarmante dans sa naïveté ?

— Avant Mussolini, l'Italie ne possédait pas de routes goudronnées.

Qu'on n'aille pas en inférer, malgré tout, que sans le duce, l'Italie n'existerait pour ainsi dire pas.

Et ce n'est point amoindrir son influence prépondérante — sorte de culte — que de reconnaître la valeur de tant d'Italiens parmi des obstacles qui décourageraient de moindres lutteurs. Qui sait, sous un autre régime, s'il ne faudrait pas encore y prêter davantage attention ?

Ce n'est pas là, pourtant, que réside le danger véritable. Le danger véritable réside dans l'idée que le peuple italien se forge du fascisme comme formule du socialisme en action, et où il puise son esprit de sacrifice.

C'est, à la longue, l'erreur la plus grave, la plus périlleuse, la plus redoutable, la plus vertigineuse qu'il puisse commettre, en raison même des principes fondamentaux du fascisme.

[200] Comme le nazisme, comme l'impérialisme nippon, le fascisme est un repliement sur soi, il n'a pas le caractère étendu du romain de l'époque féconde — cet *universus* latin identique au *katholikos* grec — et dont nous avons tiré le caractère universel, base de la chrétienté et base du socialisme.

Ne nous leurrions pas. Par leur nature exclusive, ne souffrant que des alliances temporaires, de tels mouvements ne peuvent aboutir qu'à une impasse, à une économie fermée, étouffante. Et c'est en voulant faire sauter le couvercle que l'explosion se produit.

Nous le disons sans parti pris, sans acrimonie, sinon sans mélancolie :

L'économie fermée, l'économie en vase clos, dans les conditions d'insuffisance et de surpeuplement qui, en l'occurrence, sont siennes, entraîne inexorablement à un nationalisme catastrophique. Ce n'est pas la fusée éclairante qu'elle porte dans ses flancs, c'est la bombe incendiaire.

Puisse l'Éthiopie, sans plus de dommages, être pour nos frères transalpins la soupape de sûreté jusqu'à l'heure lumineuse, que nous rêvons prochaine, où nous pourrions définitivement mêler nos trois couleurs dans une Europe libre, unie et pacificatrice.

La leçon du coq gaulois tient entière dans cette apostrophe de Chantecler :

— C'est quand le ciel est noir que l'on doit croire au jour !

FIN