

PUBLICATIONS DE LA SOCIÉTÉ DES ÉTUDES INDOCHINOISES

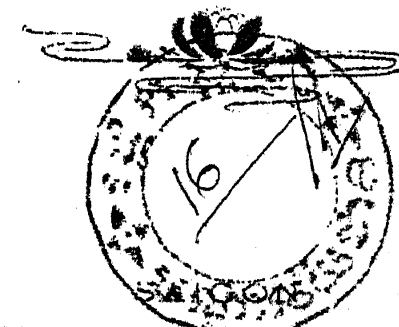
GÉOGRAPHIE
PHYSIQUE, ÉCONOMIQUE ET HISTORIQUE
DE LA COCHINCHINE

FASCICULE

MONOGRAPHIE
DE LA
RÉSIDENCE DE KAMPOT
ET DE LA

Côte Sambodgienne du Golfe de Siam

A. ROUSSEAU
Administrateur de 1^{re} classe, Résident de Kampot.



IMPRIMERIE-LIBRAIRIE DE L'UNION

1918

MONOGRAPHIE

DE LA

RÉSIDENCE DE KAMPOT

ET DE LA

COTE CAMBODGIENNE DU GOLFE DE SIAM

CHAPITRE I^{er}. — LE GOLFE DE SIAM

Situation Géographique

DESCRIPTION. — GÉNÉRALITES. — LES ILES

Il existe en Indochine, même au Cambodge, bien peu de personnes susceptibles de fournir des renseignements précis sur cette partie de nos côtes située au Sud-Sud-Ouest de la Cochinchine et du Cambodge, en bordure de cet immense golfe, connu des navigateurs et indiqué sur nos cartes sous le nom de « Golfe de Siam ».

Cette vaste échancrure, en forme de croissant, du Rachgia au cap de la Table, se creuse davantage au delà de Kampot, pour former la baie de Kompong-Som et se redresse de la pointe Samit jusqu'à la frontière du Siam, sur les côtes de la province de Kas-Kong.

Sa situation, en dehors de la ligne ordinairement suivie par les vapeurs, allant soit à Singapore, soit à Bangkok, qui passent au large de Poulo-Condor ou qui contournent la pointe de Camau, l'accès long et encore assez difficile aux pays de Baclieu, de Rachgia, d'Hatien, aux provinces cambodgiennes de Kampot, de Kompong-Som et de Kas-Kong, expliquent en partie l'isolement, l'indifférence, l'ignorance, dont souffre encore actuellement cette région maritime, une des plus belles, des plus riches de notre domaine indochinois. Et pourtant l'attrait pittoresque,

l'intérêt commercial qui se dégagent de ces contrées, les spectacles merveilleux qui s'offrent aux regards des navigateurs assez heureux pour pouvoir parcourir ces parages, devraient solliciter la curiosité des touristes, qui viennent plus nombreux chaque année visiter notre belle Indochine, au même titre que la baie d'Along, les montagnes de Marbre ou les ruines d'Angkor.

Ce littoral élevé, bordé de hautes collines, qui courent depuis le cap de la Table jusqu'à la pointe Kep, pour venir mourir ensuite sur les plaines de Kampot; l'énorme chaîne de l'Eléphant, prolongement et aboutissement méridional des autres montagnes du Cambodge, servent de cadre imposant et grandiose à ce golfe profond.

Des îles nombreuses, recouvertes d'immenses forêts de la végétation luxuriante des tropiques, où se trouvent des sources d'eau douce, fraîche et potable, offrent aux embarcations d'un faible tonnage, aux jonques qui s'aventurent dans ces parages, à la mousson du suroît, des abris sûrs et nombreux où elles peuvent attendre le beau temps qui, la tempête apaisée, leur permettra de poursuivre leur route pour atteindre Hong-Chong, Hatien, Kep, Kampot, Kas-Kong, Snam-Kra-Beu et Sau-Tong, qui sont autant de petits ports, assez bien approvisionnés.

Il y a encore quelques années, ce golfe de Siam était le refuge de bandits de la mer, des hordes du Chinois Trieu-Chân qui s'était établi à l'île du Milieu et terrorisait la région.

Toutes les îles du golfe furent les théâtres de sanglants combats, des exploits et des rapines de ce chef pirate. Les récits que j'ai recueillis, concernant cet aventurier, ne sont plus aujourd'hui que des légendes, car grâce à la navigation continuelle des chaloupes de l'Administration, du service des Douanes en particulier, il n'est pas de région plus sûre ni plus calme.

Les nombreuses pêcheries installées dans la baie de Kompong-Som, aux Koh-Rong, à Samit, à Kas-Kong, donnent lieu à un mouvement de jonques important, à un trafic commercial assez considérable, au moins pendant les six mois de saison sèche, et c'est tout à fait à titre exceptionnel que les autorités locales ont à enregistrer, chaque année, quelques rares actes de piraterie,

commis surtout par des vagabonds, des prisonniers libérés, venant du Siam.

Parmi les nombreuses îles qui jalonnent, pour ainsi dire, les diverses routes suivies par les bâtiments, la plus importante, comme étendue, population, richesses variées, est l'île de Phu-Quoc, placée comme un écran entre le continent et le large. Cette longue bande de terre, qui semble se relier à la chaîne de l'Eléphant, dont elle n'est que le prolongement, par les îlots de l'Eau, Koh-Krebey et de la Baie, n'est qu'un fragment de l'ancienne jonction, qu'une cassure volcanique a brusquement séparée de la pointe de Sré-Cham, au Nord. Quelques récifs, constitués par de nombreux et énormes blocs de grès, détachés de l'arête primitive, qui ont dévalé dans la mer, aux formes étranges; de vastes plages de sable fin, bordées de hauts filaos, poussés au gré des vents; quelques villages, dont Duong-Dong, centre de la délégation, peuplés de pêcheurs; des aiguades, fournissant une eau saine et limpide; des gisements de jais qui donnèrent lieu jadis à une industrie prospère; des pêcheries nombreuses, qui ont fait de Phu-Quoc un grand marché de pêche en même temps qu'un centre important pour la préparation des divers produits qui s'y rattachent, en particulier du nuoc-mam, cette sorte de saumure d'aspect jaunâtre, dont les Annamites raffolent et qui est célèbre dans l'Indochine entière, tellement que à Huê, l'Empereur et les Mandarins ne consomment que du nuoc-mam de Phu-Quoc, préparé avec des crevettes et du sel; l'industrie des écailles de tortue y est également assez lucrative; enfin, des plantations de cocotiers, très importantes, appartenant à des Français (plantation Jourdan-Duchesne); des poivrières en assez grand nombre; des richesses inexploitées du sol et du sous sol, telles sont les principales caractéristiques de cette île, grande comme la Martinique, où n'habite qu'une population de 7 à 8.000 âmes environ, qui est rattachée administrativement à la Cochinchine, faisant partie de la province d'Hatien.

Les autres îles importantes du golfe, jusqu'à la frontière siamoise, l'île du Pic, en face Kep, où habite un vieux fonctionnaire annamite, le phu Tam, qui se livre à la culture des arbres fruitiers et des fleurs; l'île à l'Eau, de la Baie, l'île de Rong-Salem, réservée par la Marine, pour y établir, le cas échéant, un

dépôt de charbon, située au Sud de la grande baie de Kompong-Som; Samit, qui constituait autrefois la frontière avec le Siam; enfin Kas-Kong, bloc de granit, recouvert de forêt, en face la pointe Lem-Dam. Toutes ces îles constituent des points d'atterrissage excellents, donnent au golfe un aspect des plus pittoresques, des plus riants, rendent la navigation facile, offrant aux yeux des voyageurs, qui parcourent ces parages, un spectacle véritablement merveilleux.

Nous ne saurions trop engager les touristes, les convalescents installés à Kep et qui doivent y faire un séjour d'une assez longue durée à effectuer une promenade en mer dans cette région, avec les moyens de transport qui, je l'espère, seront mis à leur disposition; outre que ce voyage ne peut avoir que les meilleurs effets sur une santé un peu délabrée, les voyageurs en recueilleront une impression très vive, en garderont un souvenir ineffaçable. De Kep à Kas-Kong, il faut cinq à six jours, en chaloupe, pour visiter les points les plus intéressants, tels que l'île à l'Eau, de la Baie, Rong-Salem, Samit, les Koh-Rong, l'île Khône et Kas-Kong.

CHAPITRE II. — LE LITTORAL

La pêche. — Centres importants : Hatien, Kompong-Trach, Tonhon, Phuôm-Coulang, Tuck-Méas, Kép-Douanes, Kampot. — Le port de Réam. — Samit. — Koh-Kong.

Si nous envisageons maintenant l'aspect de la côte qui borde ce golfe, une étude attentive des fonds sous-marins, les travaux hydrographiques faits en 1902, en particulier, ont mis en évidence une surélévation constante du fond, peu considérable d'ailleurs, qui finira peut-être, à la longue, par rendre la navigation plus difficile.

Le littoral paraît doué d'un mouvement lent d'exhaussement : c'est ainsi que, au cap de la Table, à cinquante mètres de hauteur, on voit des rochers anciennement tronés et percés par la mer, de même qu'on rencontre, au sommet des îles Pirates, des bancs entiers de coquillages. A Hatien, des fouilles ont fait apparaître des organismes aquatiques, des plantes marines. Ce soulèvement paraît donc indéniable.

Ce colmatage n'a rien à voir avec l'apport des alluvions, avec lequel il ne faut pas le confondre. Cette dernière action a pourtant le même effet : la diminution des profondeurs.

La rivière de Kampot, poussant sans cesse plus avant ses alluvions, a fait avancer la plaine jusqu'aux mamelles élevées du cap Bumbi, qui ne sont qu'une ancienne île. L'île des Pêcheurs commence maintenant à se rattacher à la terre ferme.

L'alluvion gagne donc, gagne sans cesse et dans quelques siècles, la plaine de Kampot s'avancera jusqu'aux îles Pirates. Dans tous les cas, l'accès du cap Bumbi (Phnom-Dông) est interdit aux navires dans un rayon de plus de deux milles et la barre de l'entrée de la rivière de Kampot est presque impraticable. Il en est de même en ce qui concerne celles de Kompong-Trach et d'Hatien.

Il est facile de constater les résultats des deux causes que nous venons de mentionner. Les trois ports d'Hatien, de Kompong-Trach et de Kampot ne possèdent pas de communications faciles avec la mer, excepté pour les jonques et les bâtiments de très faible tonnage. La ligne des fonds de cinq mètres s'arrête aux îles Pirates, laissant derrière elle une large bande de mer peu profonde; enfin, la ligne des fonds de dix mètres reste très au large.

Cette dernière forme deux grandes fosses : l'une sur la côte Est de Phu-Quoc, s'avancant en pointe vers le Nord, l'autre dans le détroit qui sépare Phu-Quoc de la terre. Une troisième est constituée par la baie de Ream, en face l'île de la Baie.

Cette situation ne laisse que peu d'espoir au sujet de l'utilisation future des ports précédemment cités : Hatien, Kompong-Trach et Kampot. Des travaux assez considérables permettraient seuls de conserver leur importance et de lutter contre l'envahissement de la terre.

Ceci est d'autant plus regrettable pour l'avenir du golfe de Hatien que la navigation y est facile et très sûre, au moins sur les grandes routes qui le traversent. En mousson de N.-E., les eaux sont calmes comme celles d'un lac (décembre, janvier, février, mars, avril), et si, en mousson de S.-O., la houle entre dans cette baie largement ouverte, les mouillages ne manquent pas pour les petits bâtiments.

Les cyclones, les terribles typhons de la côte d'Annam et du Tonkin y sont d'ailleurs totalement inconnus; il n'y a que quelques orages au changement de mousson. Peu de dangers, peu d'écueils et de récifs, si ce n'est sur la côte de Phu-Quoc et sur celle de l'Eléphant.

Le golfe d'Hatien abrite une population maritime intéressante.

Si le Cambodgien, retenu par une secrète répugnance, ne se sent pas assez hardi pour s'aventurer sur mer et dans les îles, l'Annamite, au contraire, se tourne assez volontiers vers le large et, poussé par la nécessité de la pêche, devient plus marin que dans les autres parties de l'Indochine. D'ailleurs, quoi de plus encourageant que la vue de ce chapelet d'îles, de cette terre qui ne les abandonne pas, leur offrant un horizon borné, n'ayant que peu de rapports avec la vue poignante de la grande bleue. Les barques de pêche ne s'éloignent pas beaucoup de leur centre d'opérations, restant à proximité des nombreux mouillages de l'archipel. Une autre considération limite d'ailleurs le rayon d'action de ces embarcations. La plupart des pêcheurs gardent dans leur cale leur provision de poisson, qu'ils reviennent vendre à Hatien, à Kampot, assez vite, de peur qu'elle ne se gâte en route. Cette sujétion est le manque de prévoyance de ces pêcheurs, auxquels les moyens ordinaires de conserver le produit de leur pêche, pourtant bien connus des Chinois, font totalement défaut. La solidité des mâtures et des coques de ces esquifs est aussi par trop précaire pour leur permettre d'affronter les houles et les vents du large. Pour toutes ces raisons, on peut considérer la ligne du Sud de Phu-Quoc à l'archipel des Ba-Lua comme l'extrême limite du champ d'action des pêcheurs en général.

Ces pêcheurs, là comme partout, peuvent se diviser en deux catégories : ceux qui ne voient dans la pêche que leur nourriture quotidienne, et ceux qui la considèrent comme un article d'échange.

Sur le littoral d'Hatien et de Kampot, les indigènes qui s'y livrent appartiennent tous à la première catégorie et on ne saurait évidemment assimiler ce métier à un facteur économique de grande importance, en dehors cependant des pêcheries installées à Kas-Kong, qui, depuis quelques années, ont pris un

grand développement, puisque de onze mille piastres qu'elles étaient affermées par l'Administration, elles ont été adjugées en 1916, par la Résidence de Kampot, à plus de trente mille piastres annuellement.

Il faut également citer la création récente de pêcheries le long des côtes des provinces de Kampot et de Kompong-Som.

Voilà un fait économique à encourager et à développer pour assurer un regain de prospérité aux provinces maritimes de Cochinchine et du Cambodge.

Malgré des engins de pêche primitifs, qui ne permettent pas l'exploitation intensive que l'on devrait rechercher, l'industrie de la pêche, on le voit, subsiste passablement et tend à se développer sur nos côtes.

La mer entre donc pour une part assez large dans les éléments de prospérité du golfe de Siam.

La terre participe aussi au fret par ses poivres et par ses riz, par ses produits forestiers et, dans quelques années, espérons-le, par son charbon, retiré des mines qui viennent d'être découvertes dans la chaîne de l'Eléphant et dont l'exploitation aura pour conséquence d'accroître la richesse, la population du pays. Sans passer en revue les régions maritimes de cette partie de l'Indochine, nous allons brièvement décrire celles qui nous paraissent offrir le plus d'intérêt, au point de vue général, et qui permettront aux lecteurs d'acquérir quelques connaissances spéciales concernant cette région, ignorée jusqu'alors de la plupart de nos compatriotes.

HATIEN. — En premier lieu, nous citerons la région d'Hatien, jadis très prospère sous le gouvernement des aventuriers chinois qui l'avaient conquise, de Mac-Cuu et de son fils Mac-Ton (1760). Sous le règne bienfaisant de Gia-Long (1820), elle offrait alors l'aspect d'une contrée peuplée, richement cultivée, chargeant dans son port d'Hatien les innombrables jonques qui s'y donnaient rendez-vous. Aujourd'hui, la population a émigré dans les vastes plaines de Rachgia, de Camau, de Kampot même. Les poivrières que l'on cultivait, il y a encore quelques années, à Hong-chong en particulier, ont presque totalement disparu et le commerce se réduit aujourd'hui aux relations qui

existent entre Hatiên et Phu-quôc. Il faut espérer que ces relations augmenteront et s'étendront rapidement avec ses voisins de Kampot, grâce à la route carrossable qui relie Hatiên avec le centre important de Kompong-Trach, et qui permettra dans ce pays, qui se trouvait, à la saison sèche, complètement isolé du reste de la Cochinchine, le canal du Vinh-Te, qui le relie à Chaudôc, étant impraticable aux chaloupes, même de petit tonnage, aux basses eaux.

Lorsque les automobiles circuleront facilement de ce côté, je suis persuadé que l'isolement, dont souffrait ce coin si intéressant du golfe, disparaîtra et que l'accès facile qui en sera la conséquence permettra à Hatiên de renaître à la vie et de connaître son ancienne prospérité.

Nous avons déjà signalé combien, par suite de ces deux actions : le colmatage des fonds et les apports alluvionnaires, les communications des divers centres du littoral avec la mer étaient difficiles. Hatiên n'échappe pas à la loi commune. Cette magnifique baie, qui s'ouvre sur la mer en un demi cercle imposant, n'a que de très faibles profondeurs et l'on n'accède à la ville qu'après avoir suivi un chenal assez exactement balisé, de chaque côté duquel s'étendent deux bancs de vase qui s'avancent peu à peu. C'est avant de s'engager dans ce chenal que l'on traverse la barre, située au large des baies extrêmes, limitant le tirant d'eau des navires à deux mètres environ à basse mer.

Le chenal est entretenu par l'action du courant, et la barre paraît probablement due à la rencontre de ce courant avec la houle, résultant de la mousson du S.-O. à laquelle la forme de la baie n'apporte aucun obstacle. Les alluvions et les matières en suspension se déposent à la limite des deux efforts, phénomène qui se produit à l'embouchure de toutes les principales rivières qui se jettent dans le golfe : de Kompong-Trach, de Kampot, de Sré-Umbell, de Véal-Rinh, de Kas-Kong. Le fait est d'autant plus regrettable que l'on trouve, aussitôt après avoir parcouru une certaine distance, des fonds suffisants, à l'abri des mauvais temps.

Donc Hatiên, isolé de la mer, isolé de l'intérieur, se trouve plongé dans le plus profond marasme, d'où la retirera, j'en suis convaincu, la nouvelle route de Kompong-Trach, qui permettra

aux habitants de ce port de communiquer plus facilement avec les différents centres du Cambodge et avec Saigon, par Phnom-Penh ou Takeo-Chaudoc.

A côté d'Hatiên, se trouve la petite plage de Muoi-Ngai qui pourrait, en raison de sa situation, de la sécurité qu'elle offre aux baigneurs, devenir un endroit très fréquenté par les touristes et par les Français de Cochinchine.

KOMPONG-TRACH.— Comme Hatiên, ce centre ne communique que difficilement avec la mer, par une petite rivière, sinueuse, encombrée de troncs d'arbres, que peuvent remonter seulement les jonques d'un faible tonnage.

Comme beaucoup des agglomérations de ce pays, Kompong-Trach a été créé par les Chinois qui sont venus, depuis longtemps déjà, bien avant notre occupation, dans les environs s'adonner à la culture des poivrières, dont le nombre, après avoir décliné au moment de la grande crise qu'a subie la vente de cette épice en Europe et en Extrême-Orient, semble s'élever aujourd'hui. Il est évident que les planteurs de poivre ont ressenti le besoin urgent de constituer, pour le dépôt de leurs marchandises, des magasins, où celles-ci pourraient attendre le moment favorable à leur transport sur les divers marchés de la colonie, également l'époque à laquelle elles devaient être livrées aux différents acheteurs, gros capitalistes de Saigon, de Cholon, de Phnom-Penh, qui avaient consenti aux propriétaires les avances nécessaires à l'entretien, à la mise en valeur des terres propices à cette culture.

Kompong-Trach, par suite de sa situation spéciale, à une assez faible distance de la mer, d'Hatiên, du canal de Vinh-Te, a donc été choisi pour l'installation de cette sorte d'entrepôt, et au fur et à mesure que les transactions sur les poivres augmentaient, le centre lui-même prenait une extension plus grande ; des bazars, des restaurants, des tailleurs, etc..., s'installaient autour du marché, édifié en 1907 ; le commerce en général se développait rapidement et la région tout entière, grâce à notre influence, acquerrait vivement une prospérité économique qu'elle ne possédait pas auparavant.

C'est surtout depuis cinq ou six ans, depuis que le centre

a été complètement organisé, d'après un plan établi par le service du Cadastre, au Cambodge, depuis que des compartiments en maçonnerie ont été édifiés, que cette transformation s'est produite.

Auparavant, Kompong-Trach était un cloaque immonde comprenant quelques maisons en bois, installées sur pilotis, dans un marais malsain, que l'incendie venait régulièrement détruire en partie chaque année. Bêtes et gens vivaient pêle-mêle dans ces maisons, groupées autour d'une longue passerelle en bois, conduisant de la place du Marché actuelle à la Recette des Douanes, installée à l'endroit même qu'elle occupe aujourd'hui ; on l'appelait alors, par dérision, « la Venise du Cambodge ».

Quelle transformation s'est opérée depuis cette époque ! Aujourd'hui, Kompong-Trach est un centre coquet, bien bâti, riche, dont l'importance augmente d'année en année, à tel point qu'on peut espérer que si le prix des poivres se maintient encore longtemps au chiffre actuel (30 \$ 00 environ le picul), cette prospérité ne fera que s'accroître et ne pourra avoir que les plus heureux résultats sur l'avenir de ce centre déjà en très bonne voie de développement.

TONHON. — A quelques kilomètres de Kompong-Trach, à l'Est, au confluent des deux rivières de Potassuy et de Giang-Thành, à quelques centaines de mètres où celle-ci a été canalisée pour devenir le canal du Vinh-Tê, qui fait communiquer Chaudôc et Hatien, se trouve le petit centre de Tonhon, où sont venus s'installer quelques pêcheurs annamites et commerçants chinois.

Ce village sert également d'entrepôt aux poivres de la région qui sont transportés, au moment favorable, par la voie du canal du Vinh-Tê, dans l'intérieur de la Cochinchine et à Saigon. A partir du mois de mars-avril, c'est par centaines journellement que l'on compte les charrettes à bœufs ou à buffles, chargées de sacs de poivre, qui circulent entre Kompong-Trach et Tonhon, reliés par une belle route empierrée, accessible à tous les véhicules. Ces sacs, à Tonhon, sont embarqués sur ces grands chalands chinois naviguant sur les nombreux arroyos qui sillonnent tout l'Ouest de la Cochinchine et dont le port d'attache est Cholon.

Donc Tonhon, comme Kompong-Trach, à cause de sa situation particulièrement favorable à la navigation fluviale, est appelé à

un grand développement, au fur et à mesure que s'augmenteront les richesses du pays, les relations commerciales entre cette partie du Cambodge et l'Ouest de la Cochinchine.

PHNOM-COULANG. — A quelques kilomètres sur la rivière de Tuk-Méas, est située la chaufournerie du Phnom-Coulang, appartenant à M. Henry, de Saigon, depuis 1916 et qui vient de transformer presque complètement l'ancienne installation de M. Peruchot, qui la dirigeait depuis 1891. De nouveaux fours ont été construits, une activité très grande règne dans cette véritable usine, qui alimente toute la région Ouest de la Cochinchine et le Cambodge. On peut espérer que, grâce à la direction nouvelle qui lui a été donnée, cet établissement industriel se placera parmi les plus importants de l'Indochine.

Une visite à la chaufournerie du Phnom-Coulang, à laquelle il est assez facile d'accéder soit par la route de Kompong-Trach-Tonhon, soit par la route Kompong-Trach-Tuk-Méas, ne manquera pas d'intéresser les voyageurs venant au Cambodge, ceux en particulier qui iront s'installer pendant quelques jours à Kep.

TUK-MÉAS. — Un autre centre de cette même région qui mérite une mention spéciale, car il est appelé à devenir, comme le Phnom-Coulang, un point où se développera certainement l'industrie de la chaux, c'est Tuk-Méas, chef-lieu de la province cambodgienne de Bantéai-Méas, gros bourg chinois, situé sur la rivière de Tuk-Méas, que peuvent remonter les grosses jonques, encore qu'à la saison sèche, les luc-binh la recouvrent presque entièrement, en obstruent le passage, au grand détriment du développement commercial de cette région.

A Tuk-Méas, se trouve installé le centre administratif indigène comprenant : un Gouverneur cambodgien, son Balat et ses deux Sauphéas.

Comme à Kompong-Trach, un poste de gendarmerie va y être installé incessamment. Un bureau de postes et télégraphes, géré par un employé indigène, a été ouvert récemment au public.

Tuk-Méas se trouve situé en borbure de la route Kompong-Trach à Kus ou de la route de Kompong-Trach à l'embranchement de la route Tam-Lap, passant par Tani, autre centre

chinois, aux environs duquel sont cultivées de nombreuses poivrières.

Egalement, ce sont dans les collines de Tuk-Méas, mamelons isolés, recouverts de rotins épineux et d'arbres non classés, utilisés comme bois de chauffage par les fabricants de chaux, que se trouvent les phosphates mis en exploitation par la société Balliste, Retif, Mayeur et C^{ie}, ainsi que les carrières de calcaires fournissant la pierre à chaux.

Parmi les autres centres commerçants et agricoles, situés non loin de la côte, habités par des Chinois, il faut citer : Kep, Damnac-Changheur, Khbat-Roméas, Sré-Chéa, Kampot.

Toute cette région est essentiellement agricole et constitue la zone des poivrières, où se sont installés de nombreux immigrants venus d'Hainan, les seuls d'ailleurs qui se livrent à la culture de cette épice. Leur nombre s'accroît chaque année, surtout depuis que le commerce des poivres tend à augmenter; c'est-à-dire depuis une dizaine d'années environ.

KEP-DOUANES. — Au petit port de Kep, à la saison sèche, avant que la mousson du suroît ne souffle en tempête, de grandes jonques chinoises, important des côtes de tabac, viennent débarquer les coolies employés à la culture des poivrières.

Ce mouvement d'immigration, qui tend à diminuer en Cochinchine, se porte vers le Cambodge, où les formalités d'inscription favorisent l'installation de ces travailleurs.

KAMPOT. — Kampot, situé à une distance de sept kilomètres environ de la mer, sur une large et belle rivière, chef-lieu de la circonscription de ce nom (2.500 habitants environ), constitue un autre point d'atterrissage pour ces jonques chinoises transportant d'Hainan les immigrants chinois.

Ce centre, appelé à un très grand avenir, en raison des richesses diverses que l'on rencontre dans les fertiles vallées de la chaîne des Eléphants, ne saurait cependant, en raison des difficultés de ses communications avec la mer, servir de port au Cambodge. Des trois embouchures de sa rivière, la branche occidentale est seule digne d'intérêt et pourrait peut-être servir au trafic extérieur,

si toutefois la diminution des fonds marins, devant le pic Bumbi (Phnom-Dông), n'y mettait obstacle.

Et cependant, il apparaît indispensable, même aux esprits les plus prévenus, avec une force indiscutable, de doter les côtes cambodgiennes d'un port en eau profonde, qui faciliterait les relations avec nos voisins du Siam, de Singapor, ce port étant relié avec les autres centres du Cambodge, Phnom-Penh en particulier, et même Saigon par des routes carrossables accessibles à tous les moyens de transports depuis l'automobile jusqu'à la primitive charrette à bœufs. Ces routes existent en partie, il ne s'agit plus que de créer le port en question.

Il est bien évident qu'en reliant ainsi la côte avec le cœur du pays, on éviterait aux petits navires la traversée longue et pénible, souvent dangereuse, qui consiste à doubler la pointe de Camau, à 300 kilomètres dans le Sud.

Si ce port existait, si des communications terrestres en permettraient l'accès facile de tous les principaux centres du Cambodge, il ne viendrait à l'idée d'aucun commerçant d'expédier par Saigon des marchandises à destination de Bangkok ou de Singapor, à aucun voyageur, désirant aller au Siam, de s'embarquer également à Saigon, et vice-versa, toutes les marchandises, tous les voyageurs venant de Singapor, de Bangkok seraient débarqués au port en question et rejoindraient par voie de terre leur lieu de destination, Phnom-Penh, Saigon même. L'économie résultant de cette nouvelle voie sur la longueur et la rigueur de la traversée par mer drainerait vers elle un trafic important, et on pourrait amener à ce futur port un grand mouvement de riz, de bestiaux, de poissons secs. Cette création nous donnerait aussi, en cas d'événements graves, dans le golfe de Siam, l'appoint d'une base de ravitaillement sérieux, communiquant avec Phnom-Penh et Saigon, par une voie sûre et commode, service d'automobiles, voie ferrée, que pourraient à la rigueur emprunter nos troupes, en toute saison et par tous les temps.

Notons en passant que cette idée de la création d'un port sur le golfe de Siam a eu sa valeur dans tous les siècles, surtout aux époques de prospérité de l'empire d'Annam, sans cesse en guerre avec de puissants voisins. Gia-Long avait choisi Hatien comme devant être ce port et c'est en vue de cette idée qu'il fit

entreprendre la construction du canal actuel de Chaudoc à Hatien, qui mesure 75 kilomètres de long et dont l'entreprise put être menée à bien grâce à une main-d'œuvre colossale, comprenant 10.500 Annamites et 5.000 Cambodgiens. Or, il y a lieu de se demander, si nous recherchons maintenant le point de la côte qui pourrait servir à la création de ce port, si Hatien offrirait vraiment des avantages. Nous ne le croyons pas, car les travaux à entreprendre soit à Hatien même, dont l'entrée est obstruée par une barre et dont la profondeur des eaux est insuffisante, soit dans le canal qui le relie à Chaudoc, s'élèveraient à une dépense trop considérable, dont la colonie, si riche soit-elle, ne pourrait s'acquitter qu'au prix des sacrifices les plus lourds.

Il n'existe, sur la côte de Cochinchine, aucun point favorable à cette création : ni Rachgia, ni Hong-Chong, ni Hatien n'offriraient de sérieux avantages pouvant compenser dans une assez large mesure les dépenses élevées qu'entraînerait pareil travail.

Il n'existe qu'un point, sur la côte cambodgienne, se prêtant merveilleusement à la création d'un port en eau profonde, abrité en toute saison des vents du large, où tous les navires, même ceux d'un très fort tonnage, pourraient aisément évoluer : c'est à la baie de « Réam », la partie comprise entre la pointe Sud du continent et l'extrémité Sud de l'île de la Baie. Là, sur une longueur de près d'un kilomètre, se trouve un havre, une poche où les cartes marines indiquent, à l'entrée Sud de la Baie, des fonds mesurant 10 à 13 mètres, au milieu du chenal, et de 5 à 6 mètres à quelques mètres seulement du rivage.

A côté, s'étend une immense plage de sable fin, bordée de « filaos ». Au fond de ce golfe, un bras de mer conduit dans l'intérieur des terres. Les montagnes, contreforts de la chaîne des Eléphants, sont à proximité ; elles fourniraient les matériaux nécessaires à l'empierrement de la route ou au ballast d'une voie ferrée. De ce point, il est facile de le relier directement par une route, qui mesurerait 40 à 45 kilomètres de longueur, à la route coloniale Kampot-Sré-Umbell, dont les remblais existent déjà jusqu'au point d'embranchement, au village de Tuk-Laâk. C'est de Tuk-Laâk que partirait cette route de Réam. L'étude du tracé de cette route indiquera bientôt les difficultés à vaincre

pour arriver facilement à Réam. Je ne crois pas, que ces difficultés soient bien grandes ; dans tous les cas, s'il n'était pas possible, pour économiser quelques kilomètres de digue, de trouver un col, une porte, permettant de franchir les collines qui séparent le rivage d'avec l'arrière-pays, tout au moins aurait-on la ressource de suivre le rivage, de traverser le pays de Véal-Rinh et, à flanc de coteau, de descendre jusqu'à la côte, en face la baie en question.

Une reconnaissance des lieux faite récemment par M. le Résident supérieur Baudoin, qui fut le premier des chefs de la colonie à entreprendre ce voyage dans le golfe de Siam, a permis de se convaincre de l'utilité incontestable des travaux à entreprendre pour la réalisation de ce projet.

MM. Lefèvre-Pontalis, Ministre de France à Bangkok, Petit-Huguenin, Conseiller de S. M. le Roi de Siam, qui l'accompagnaient, se sont également rangés à cet avis et on peut croire que, grâce à l'appui, au concours effectif de ces trois hautes personnalités, le Gouvernement général de l'Indochine voudra bien s'intéresser à cette œuvre, d'un si grand intérêt pour le Cambodge, et faire participer réellement le Budget général de la colonie, dans une certaine mesure, aux dépenses élevées qu'entraînera l'exécution de ces grands travaux.

Attendons encore quelques années ; notre Résident supérieur, M. Baudoin, qui tient à attacher son nom à ce projet si intéressant, saura développer la somme d'activité nécessaire. Nous pouvons avoir pleine confiance dans son esprit de suite, sa ténacité, pour espérer voir d'ici peu le commencement des travaux et leur achèvement dans le plus bref délai possible.

Les lecteurs me pardonneront cette légère digression ; elle permettra tout au moins de fixer dans l'avenir un point, une date, à laquelle pourront se reporter plus tard les écrivains s'intéressant aux choses du Cambodge et qui voudront connaître l'époque à laquelle ce projet de la création d'un port sur la côte du Cambodge a reçu un commencement d'exécution.

Dans le rapport qu'il adressait, après cette tournée dans le golfe, M. le Résident supérieur Baudoin s'exprimait ainsi au sujet du port de Réam :

La baie de Réam est située à 100 kilomètres au Sud-Ouest de Kampot, à l'extrémité de la presqu'île massive très fertile de Véal-Rinh, dans une échancrure demi-circulaire, protégée des vents de suroît par l'île de la Baie et plusieurs îlots ; elle comporte des fonds de 7 à 10 mètres, voisins du rivage et complètement abrités contre les deux moussons ; elle peut, dans l'état actuel, contenir 5 à 6 navires d'assez fort tonnage.

Cette base, pourvue de plusieurs issues et avancée en pleine mer, semble pouvoir jouer, dans une certaine mesure, un rôle de rade, d'escale, sur la côte du Cambodge, analogue au rôle que remplit en France la rade de Cherbourg, qui s'avance au devant des lignes commerciales transatlantiques et bénéficie de rapides escales de nombreux paquebots étrangers qui hésiteraient à détourner leur route jusqu'au Havre.

Réam est l'avant port de Kampot, trop à l'écart des voies maritimes, au fond de son golfe et de sa rivière barrée.

Cette baie est placée à l'angle saillant et juste au centre de la côte du Cambodge, à égale distance des frontières de Cochinchine et du Siam, seule porte ouverte par la nature aux navires d'un certain tonnage sur les 250 kilomètres de front de la côte cambodgienne.

M. Lefèvre-Pontalis, qui avait remarqué de longue date les avantages exceptionnels de ce port naturel, y voit, non sans raison, la vraie porte de l'Indochine vers Bangkok, distant seulement de 26 à 27 heures de navigation pour un bateau marchant en moyenne dix nœuds.

Il semble naturel de faire aboutir en ce point le terminus de la route Phnom-Penh-Kampot, dont les terrassements, prolongés déjà jusqu'à Tuk-Lâak, ne sont plus distants de Réam que de 53 kilomètres. Cette route une fois réalisée, Réam serait à 480 kilomètres de Saigon par la route Phnom-Penh-Banam-Soairieng, soit 10 à 12 heures d'automobile postale.

Saigon serait, pour la poste et les voyageurs, à 40 heures de Bangkok, au lieu de 4 jours 1/2 de traversée maritime, qui ne serait plus utilisée que par les marchandises.

De plus, Réam, seul port du Cambodge, deviendrait la porte d'entrée de la main-d'œuvre et du matériel nécessaire à l'exploitation des richesses minières, forestières et agricoles de ce littoral.

Il serait le port d'exportation de tous les produits du sol et du sous-sol, notamment des houilles et lignites récemment découverts sur la montagne de l'Eléphant entre Réam et Kampot.

De nombreux périmètres ont été déjà concédés et des prospecteurs ont commencé récemment l'inventaire des gisements de lignite bitumineux de bonne qualité, qui leur laisse entrevoir l'existence de la houille sinon du pétrole.

Dans ce rapport, M. le Résident supérieur du Cambodge laisse percer sa conviction sincère du succès de cette entreprise, et il est évident, pour ceux qui connaissent ces parages, en particulier pour le capitaine Dye, des Douanes et Régies, qui a navigué et navigue depuis si longtemps dans cette région, que ce port de Réam serait appelé, dans un avenir prochain, à un grand développement, qui ne pourra nuire, en aucune façon, au mouvement du port de Saigon, qui contribuera plutôt, en rendant plus faciles, plus nombreuses les relations commerciales avec le Siam et les pays circonvoisins, à en augmenter les entrées et les sorties.

Si, maintenant, continuant l'étude que nous nous sommes tracée, nous poursuivons l'examen des autres points importants de la côte cambodgienne, nous indiquerons, pour mémoire, la petite rade de Samit, située autrefois sur la frontière séparant le Cambodge du Siam et qui, en raison de cette situation spéciale, était considérée comme point de relâche important. On y avait installé, en 1884-1885, un poste de milice, puis, après les affaires du Siam en 1893, ce poste était transformé en délégation, confiée aux soins d'un Chancelier, placé sous les ordres du Résident de Kampot. Cette chancellerie supprimée, l'Administration des Douanes et Régies y installa une recette, qui ne subsista que pendant quelques mois. Enfin, ce poste fut complètement abandonné, à la suite du traité du 13 février 1904 avec le Siam, qui accordait à la France les territoires de Kas-Kong et de Krat. Samit n'était donc plus poste frontière et les motifs qui l'avaient fait choisir comme point d'appui n'existant plus, il était inutile de le conserver, d'autant que toute cette région est très malsaine, le pays insalubre ; les miliciens ou matelots indigènes qui y étaient employés en service ne pouvaient y faire un séjour de

longue durée, trois mois tout au plus; la plupart en revenaient malades, cachexiques, obligés de faire un séjour d'assez longue durée à l'hôpital, pour se débarrasser des violents accès de fièvre qui les affaiblissaient.

Egalement au sujet de la baie de Kompong-Som, de la région de Sré-Umbell, nous avons déjà indiqué quelles difficultés insurmontables, par suite de leur ensablement, rencontrait la navigation.

Dans ces parages, c'est surtout la pêche, en mer ou à l'embouchure des rivières, qui constitue la principale ressource des habitants. Les pêcheries, installées le long de la côte, ont été affermées et produiront, dans un avenir très prochain, des revenus importants au Protectorat.

Nous terminerons ce chapitre en fournissant au lecteur quelques renseignements sur Koh-Kong, la province frontière qui fut cédée au Cambodge par le Siam en vertu du traité précité du 13 février 1904.

Lors de la révision de ce traité et de la signature de celui du 27 mars 1907, le territoire de Kral fut rétrocédé au Siam, mais nous conservions la province de Koh-Kong et obtenions en échange celles de Battambang et de Siam-Réap, l'Alsace-Lorraine du Cambodge, occupées par le Siam en 1867 et dont l'annexion par nos voisins avait été consacrée par le traité du 15 juillet 1867, ratifié le 24 novembre 1867. La province de Koh-Kong comprend l'île de Koh-Kong et un vaste territoire, du même nom, qui s'étend de la mer à la province de Pursat.

L'île, inhabitée, est couverte d'immenses forêts et n'est séparée du continent que par un bras de mer de quelques centaines de mètres, dont le passage est interdit aux embarcations calant plus d'un mètre cinquante. A la pointe Nord, se trouve l'îlot Cône, mouillage des vapeurs, où se trouve une recette de Douanes.

Comme nous l'avons indiqué pour Kampot, Véal-Rinh, Kompong-Som, la côte est basse et sablonneuse, formée d'un réseau de lagunes et d'arroyos comparables à ceux de la Basse-Cochinchine, entre Saigon, Baria et le Cap St-Jacques. Ceux de ces arroyos les plus importants sont les rivières de Tatay, au Sud, à l'embouchure de laquelle, à la pointe Lem-Dam, se trouvait,

du temps des Siamois, un poste de douane, et qui conduit au pays de Thpong; au Nord, la rivière de Snam-Krabeu ou de Pak-Khlang, vaste bras de mer, navigable pour les embarcations d'un tonnage moyen de deux mètres environ, conduit à la région des cardamomes. D'une façon générale, l'arrière-pays de Koh-Kong est peu habité, constitué par des montagnes de 500 à 1.000 mètres d'altitude; sur les côtes seules, se sont installés des Chinois et quelques Annamites qui se livrent à l'industrie de la pêche, la principale ressource du pays.

Une délégation administrative a été récemment créée au village de Sao-Ton, ancien chef-lieu de la province siamoise, où les pêcheurs et commerçants de Snam-Krabeu sont venus s'installer.

Les principaux centres de cette région sont Koh-Por, Koh-Kapik, Koh-Sralao et Tatay.

En amont de Sao-Ton, au point terminus de la navigabilité du Pak-Khlang, à une vingtaine de kilomètres dans l'intérieur des terres, se trouvent des chutes, des rapides importants, qui constituent une des curiosités du pays et qui offriront certainement un très grand attrait aux voyageurs, aux touristes qui voudront bien aller visiter ce pays si intéressant et appelé à un très grand avenir, surtout en ce qui concerne l'exploitation des richesses forestières.

Voici comment s'exprime M. le Résident supérieur Baudouin dans son rapport de tournée dans le golfe, en mars 1917, au sujet de ces rapides:

Cette voie navigable du fleuve de Snam-Krabeu est réellement une des curiosités du Cambodge.

Les plaines de sable, couvertes de brousse qui bordent l'estuaire, font bientôt place aux premiers contreforts des montagnes, dont le cirque imposant surplombe le paysage et semble fermer toute issue.

Nous dépassons l'embouchure d'un torrent à sec et pénétrons dans l'étranglement des monts rocheux, drapés du velours vert des forêts vierges, comparables aux jungles de Malaisie.

Dans ce couloir surchauffé, pas un souffle de vent marin n'arrive; le fleuve salé, calme et limpide, déroule à notre approche les

sinueuses majestueuses de son lit, déploie, à chaque méandre, des perspectives de crêtes boisées, des arrière-plans de montagnes nouvelles, toujours plus hautes, et le chant mélancolique des cigales et des oiseaux dissimulés sous les épaisses frondaisons, à l'abri des regards et du grand soleil de midi, anime seul le décor mouvant des rives.

Sur les croupes dominantes, voici quelques arpents de forêts défrichées, des raïs de nomades calcinés et abandonnés, après une ou deux récoltes, et déjà la végétation reprend le dessus et repart à travers les cendres.

Le thahweg, toujours profond, se resserre entre de hautes falaises de granit et de grès ; les puissantes assises des montagnes, véritables quais naturels, soubassements de citadelles de Titans ensevelis sous la verdure, plongent de part et d'autre dans les eaux saumâtres et de leurs éboulis chaotiques jaillit la sylvie souveraine des tropiques indifférente aux antiques convulsions du sol. C'est un canon perdu dans les solitudes de Californie, un fjord norvégien transporté sous le climat de l'Insulinde, le Rhin majestueux et sauvage dans la tronée de Loreley, en plein Cambodge, sous un ciel éblouissant.

Voici les chutes : la barrière opposée par les génies des Phnoms à notre exploration merveilleuse en pleine chaîne des cardamomes. Nous sommes à 30 kilomètres de la mer, dans une gorge étroite, encombrée de roches énormes.

Un barrage de pierres plates ou arrondies ferme le lit du torrent à sec.

Quelques murmures discrets révèlent à peine sous les dalles moussues la survivance, en pleine saison sèche, d'un filet d'eau claire, descendu de cascade en cascade des cimes des monts de Pursat.

Telle est cette description très exacte d'un des endroits les plus pittoresques de cette région.

Le port de Koh-Kong n'est pas, à proprement parler, un port ouvert au commerce, mais il bénéficie cependant d'une tolérance établie dans l'intérêt du développement économique du Cambodge.

Le vapeur qui fait le service postal entre Saïgon et Bangkok et vice-versa y fait escale ordinairement ; d'autres bateaux de

commerce de Bangkok y viennent également charger le poisson sec, la saumure de crevettes (Kapik), dont les Siamois sont très friands et qui donnent lieu à un commerce très important. D'autre part, ils y apportent toutes les marchandises destinées aux Chinois commerçants de cette région.

Nous sommes convaincu, enfin, que l'ouverture du port de Réam, qui augmentera d'une façon générale, avons-nous dit, nos relations commerciales avec le Siam, aura en particulier une heureuse répercussion sur l'avenir économique de la province de Koh-Kong, dont les pêcheries prennent chaque année une plus grande extension et dont les richesses forestières, je le répète, sont inépuisables.

CHAPITRE III. — POINTE DE KEP

Situation. — Renseignements historiques

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

La pointe de Kep est située par 10° 25' de latitude Nord et par 102° de longitude orientale, dans le Khum (canton) de Kep, compris administrativement dans la province de Bantéai-Méas gauche, depuis 1912, anciennement province de Péam, circonscription de Kampot.

Cette pointe sépare la baie intérieure de Kep, où se trouvent le groupe du bungalow, la douane et le marché, de la baie extérieure du même nom, au fond de laquelle est située la concession de M. Canavy. Sa longueur, de cette concession à la douane, est de quatre kilomètres environ.

Elle est couverte de collines, formées d'immenses blocs de roche, empilés les uns sur les autres, rongés par les eaux de la mer. Ces collines sont recouvertes de forêts sur le versant de la baie intérieure et paraissent faire partie du massif montagneux du Phnom (montagne) Vâr (lianes), contrefort de la chaîne de Bantéai-Méas.

Kep (selle) tire son nom de la configuration même du terrain,

à la pointe. Les collines ont, si l'on veut, l'apparence d'une selle, leur sommet constituant le siège de la selle et les deux versants les quartiers.

Au pied, on trouve quelques petites plaines, où les Chinois, pour la plupart de la congrégation d'Hainan, ont installé depuis longtemps des poivrières. La culture du poivre constitue donc la principale richesse de cette contrée. On y voit également quelques rizières, des champs de cannes à sucre, de tabac, quelques plantations d'aréquier, de cocotiers, dont la plus importante est celle de M. Canavy, qui compte 15.000 aréquiers environ, quelques arbres fruitiers.

Les origines historiques de ce pays sont intimement liées à celles de la région de Kampot tout entière.

En réalité, le véritable Kep, comprenant une agglomération chinoise établie sur la côte, à un kilomètre environ de Kep-Douanes, comptait une centaine d'individus avant l'insurrection de 1885.

Kep était le seul port du Cambodge où les caboteurs de Chine, du golfe de Siam venaient et viennent encore relâcher, de grandes jonques chinoises amenant de Chine, de l'île d'Hainan, principalement, les coolies nécessaires à la culture des poivrières. Les relations des Annamites et des Chinois de Kep avec Hong-Chong, Hatiên, le Rachgia, Phu-Quoc, Chaudôc et même Saigon sont toujours très fréquentes.

Les poivres récoltés dans cette région sont presque tous exportés à Ton-Hou, Kompong-Trach, Hatiên, Chaudôc pour Saigon. Quelques jonques chinoises d'Hainan, en même temps qu'elles apportent des côtes de tabac, dont la macération est utilisée par les poivriers comme insecticide pour les pieds de poivre, en enlèvent également une certaine quantité pour la Chine et Singapore.

Autrefois, les Siamois y venaient aussi acheter ce produit, mais depuis la présence à Kampot d'un Résident de France, déclare M. A. Leclère, ancien Résident de Kampot, Saigon ou plutôt Cholon reçoit les poivres que Bangkok achetait.

Il est difficile de fixer la date de la fondation de Kep, comme celle de Kampot. S'il faut en croire les renseignements fournis par M. A. Leclère, déjà cité, c'est vers 1590 qu'il est ques-

tion de Kep, pour la première fois, dans les chroniques royales, au sujet du débarquement de deux princes cambodgiens venant du Siam, où ils étaient retenus comme prisonniers, et dont l'un d'eux régna sous le nom de « Soriyopor ».

En 1758, la province de Péam et une partie du littoral cambodgien se trouvaient sous la dépendance des Annamites, depuis que le Chinois Mac-Tou, vassal de la Cour de Hué, gouvernait à Hatiên et s'était emparé du chef-lieu de cette province.

Il est presque certain que, dès cette époque, Kep devint un lieu de refuge pour les pirates qui, pendant longtemps, ravagèrent le golfe de Siam.

Au moment de l'installation du Protectorat au Cambodge, d'après une lettre de M. de Lagrée à M. l'Amiral de La Grandière, lettre datée de Kampot, le 10 mai 1865, la côte était loin d'être délivrée de la piraterie ; les autorités ne montraient ni activité, ni énergie dans la répression des crimes. M. de Lagrée signale particulièrement Hatiên et Kep comme servant de refuges à tous les malfaiteurs du pays et du golfe. Kep était également, à cette époque, un centre du jeu des 36 bêtes, connu à vingt lieues à la ronde, et c'est cette fureur du jeu qui amena une certaine gêne dans le pays ; beaucoup de riches Chinois se sont ruinés et quand ils n'ont plus rien eu, Kep ne leur offrant pas les moyens de rétablir leur fortune, ils l'abandonnèrent, et Kep devint ainsi un centre moitié moins important.

Après les événements du 17 juin 1884, qui avaient mis l'administration du Royaume entre nos mains, les premiers bruits de soulèvement, provenant de la province de Tréang, les Pusnou-Louck Chhouk, cherchant à corrompre les fonctionnaires de Kampot, se répandirent dans tout le pays. Des bandes se formèrent de tous les côtés ; le bureau des postes et des télégraphes, l'entrepôt d'opium de Kampot, furent enlevés et incendiés, un facteur annamite fut assassiné. Tous les Chinois quittèrent immédiatement Kampot et Kep et allèrent se réfugier à Hatiên, à Singapore, à Bangkok. Les rebelles occupèrent Kep, ils firent de la pointe un poste de surveillance. Mais nos troupes ne tardèrent pas à arriver avec le *Sagitaire*, et au bout de quelques jours, la plupart des révoltés faisaient leur soumission. Plus tard, une compagnie d'infanterie de marine vint remplacer

les marins du *Sagitaire*, et les pouvoirs civils, représentés par M. Marquant, Administrateur de Cochinchine, furent établis à Kampot, où fut créée une Résidence (avril 1885) d'abord, à Troy-Koh, petite île appartenant à la France; en face les bâtiments actuels de la résidence et plus tard à Kompong-Bay.

Peu à peu, l'ordre se rétablit dans le pays, grâce aux divisions qui se produisirent dans les rangs des rebelles; les intrigues s'en mêlèrent et après la prise par nos colonnes des forts du Phnom-Sâr et du Phnom-Kaskês, à huit kilomètres de Kampot, à la suite des nombreuses soumissions des chefs (25 août 1885), la pacification s'opéra rapidement et la paix fut signée. Il n'y avait plus guère que des étrangers à la province qui tenaient la campagne, des Chinois surtout, du côté de Kep, avec des Annamites. Des dépôts d'armes et de munitions avaient été constitués dans les montagnes de cette région.

Ils furent dénoncés à M. Marquant par un ancien rebelle chinois de Bantéai-Méas. 25 barillets de poudre furent, en effet, trouvés et rapportés à Kampot.

Une colonne de cent hommes, sous les ordres du sous-lieutenant Monot, vint, en octobre, arrêter les derniers mouvements qui s'étaient produits du côté de Tani, de Kompong-Trach; ce lieutenant mourut; il fut enterré à la hâte au bord de la mer, un peu au-dessous de la pointe Kep, d'où il fut plus tard exhumé pour son corps être transféré à Kampot.

L'affaire de la prise du fort de Bo-Eng-Pô par nos troupes mit un terme à la rebellion et l'entrevue qui eut lieu à Kus entre les insurgés et le Roi Norodom, à la fin de 1886, acheva la pacification; en 1888, on supprima le poste militaire de Kampot.

Quelques années plus tard, lorsque la paix dans le pays fut complète, un colon luxembourgeois, M. Kieffer, vint, vers 1892, s'établir dans les environs de Kampot, où il créa une plantation de tabac et de café à Phnom-Thmey, canton de Snam-Ampil. En 1895, voulant agrandir son champ d'action et tenter, sur une plus vaste échelle, la culture du café, M. Kieffer, qui avait été naturalisé, obtint la concession, à titre onéreux, d'un terrain assez vaste situé à Kep, compris entre Kep-Douane et le bungalow actuel. Il avait bien jeté son dévolu sur la pointe même de Kep, mais le Protectorat refusa d'aliéner cet endroit qui, sur

l'avis du Résident de cette époque, le docteur Hahn, refusa d'accéder à cette demande, la pointe de Kep paraissant constituer un poste d'observation merveilleux pour surveiller le large et empêcher le débarquement clandestin des contrebandiers qui, par suite de la présence des Chinois, devenaient chaque jour plus nombreux. Il fut donc décidé que la pointe de Kep resterait partie intégrante du Domaine maritime, au cas où l'Administration des Douanes et Régies désirerait y installer un agent.

Un autre colon M. Canavy, que tenta également cette situation favorable de Kep, créa en 1897, mais dans la partie extérieure de la pointe, une autre concession, qui compte aujourd'hui plus de quinze mille aréquiers.

Enfin, en 1910, M. Dupuy, commerçant à Phnom-Penh, obtenait du Protectorat l'autorisation de construire à Kep-plage une villa, qu'il céda quelques années plus tard à Sa Majesté le Roi du Cambodge, qui, lui-même, en faisait don au Protectorat en 1914.

Au cours de l'année 1911, se réunissait à Kep même une Commission nommée par M. le Résident supérieur Outrey, à l'effet d'étudier le point de savoir s'il ne serait pas possible de créer à la pointe de Kep si ce n'est un sanatorium, tout au moins une station de repos, une petite station balnéaire, afin de doter le Cambodge des mêmes avantages dont disposent, à ce point de vue, les autres parties de l'Union. Cette Commission, qui comprenait comme membres MM. le commandant Tiffon, de Phnom-Penh; les docteurs Crossouard et Pannetier, M. Canavy, colon, M. Fabre, conducteur, se réunissait sous la présidence du Résident de Kampot, M. Rousseau, dans le courant du mois d'avril. Elle devait examiner non seulement si la pointe Kep convenait à la réalisation d'un pareil projet, mais rechercher un autre endroit de la côte plus favorable et réalisant des avantages plus immédiats, en particulier le pic Bumbi, le Phnom-Dông. Ce dernier point, bien que situé à proximité de Kampot, fut rejeté immédiatement, comme étant trop vaseux, dépourvu d'eau potable et ne pouvant convenir par suite à l'installation recherchée. Force fut donc à la Commission de limiter son choix à la pointe Kep. Après une visite minutieuse de tous les emplacements où il serait possible d'édifier un bungalow

avec toutes ses dépendances, après avoir entendu les explications fournies par M. Canavy et par le docteur Pannetier relativement à la salubrité du pays, la Commission indiqua en premier lieu le coteau où s'élèvent les pavillons actuels du bungalow, en second lieu l'extrémité de la pointe Kep et enfin elle émit le vœu que le terrain occupé par la villa Dupuy soit acquis par le Protectorat, de façon à faire disparaître toute enclave pouvant gêner plus tard l'agrandissement de la station projetée. C'est à la suite de ces vœux qu'un projet de construction fut mis à l'étude, que M. le Gouverneur général Sarraut approuva le projet d'organisation qui lui fut soumis et que M. Roume, en 1915, autorisa les dépenses qui devaient en résulter et qu'en 1916, les travaux furent commencés et terminés en 1917. Le bungalow de Kep fut ouvert au public le 1^{er} mars 1917.

Le plan joint à ce Guide donnera au lecteur un aperçu des dispositions intérieures de cette construction, conçue dans un but surtout pratique, dont tout confortable cependant n'a pas été banni. Ce bungalow est évidemment destiné à être agrandi, au fur et à mesure des exigences plus nombreuses résultant de l'affluence des baigneurs.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX. — Le Protectorat, en offrant au public la possibilité d'aller, de séjourner à Kep-plage, n'a jamais eu la prétention de vouloir créer, comme au Lang-Biang, une station d'altitude, un sanatorium. Plus modestes ont été ses vues : il a seulement envisagé le projet utile de permettre au Cambodge de posséder une plage, une station balnéaire, où les Français, les étrangers pourraient, dans une contrée riche, des plus pittoresques, venir se reposer, en respirant le bon air de la mer, réaliser une cure de poisson, se baigner, se livrer aux douceurs d'un footing bien compris, visiter les curiosités que l'on rencontre çà et là, les chasseurs pouvant même réaliser de vastes espoirs cynégétiques, car dans les bois, les collines des environs, le gibier à plumes et à poil ne manque pas, un service de vapueurs pourrait par la suite s'établir qui offrirait aux visiteurs la possibilité d'effectuer quelques promenades en mer et de visiter ainsi quelques coins vraiment délicieux du golfe : l'île du Pic, Phu-Quoc, l'île à l'Eau, de la Baie, le port de Réam, etc. . . . Les

intrépides ne se laisseront pas arrêter par un voyage de plusieurs heures à la bonne saison et iront jusqu'à Koh-Kong admirer la cascade, les rapides de Russey-Chrum, que j'ai déjà signalés à l'attention des lecteurs. Tel est donc le but bien défini poursuivi par l'Administration du Cambodge. Rentrions maintenant dans quelques détails pour indiquer les conditions les meilleures d'un séjour à Kep.

VENTS. — PLUIES. — TEMPÉRATURE. — La pointe de Kep est en général constamment balayée par la brise de mer, qui souffle, suivant la mousson, tantôt de l'Ouest et du Sud-Ouest : de mars-avril à octobre, tantôt de l'Est et du Nord-Est : d'octobre à mars-avril. En janvier-février on constate souvent des sautes de vent, ce dernier soufflant du large ou de terre.

Dans ces conditions, il est facile de conclure qu'avec le plein de la mousson du suroît, correspondant à une saison de pluies très violentes et très abondantes, c'est de fin octobre à juillet que le séjour de Kep-plage offrira aux voyageurs le plus d'agrément et de bien-être, encore qu'en mai et juin, quelques pluies assez fortes pourraient venir troubler le charme de ce séjour.

A la pointe Kep, au moment de la saison des hautes eaux, il pleut à torrents ; ce sont de véritables tempêtes qui, jour et nuit, mettent en péril les navires à voile, et même les chaloupes d'un faible tonnage qui se sont aventurées à cette époque dans le golfe. Il est vrai que des mouillages naturels existent partout, dans les îles en particulier, mais à Kep, la petite rade de la Douane n'étant abritée du suroît par aucun obstacle, il est dangereux d'y venir chercher un mouillage et d'y rester à l'ancre pendant quelque temps : on risque de briser les chaînes des ancres, d'aller à la dérive. Il ne faut songer non plus pouvoir aller à terre ; la mer est tellement démontée que l'on n'effectuerait pas, sans danger, le trajet, si court soit-il, en barque ou en canot, à moins de profiter d'une éclaircie.

Voici, à ce sujet, quelques indications qui ont été fournies par M. le capitaine Dye, de la *Vigilante*, qui renseigneront exactement les navigateurs à ce sujet. En doublant la pointe de Kep, il est prudent de se tenir un peu au large ; on y constate des fonds de 3^m50 et le mouillage le plus favorable est celui qui se

trouve entre le bungalow et la villa de l'Administration, presque à égale distance de ces deux points ; à ce mouillage, assez près du rivage, les fonds mesurent 2^m80, extrême limite pour les petites chaloupes à la saison des basses eaux.

Quant à la température, si l'on s'en rapporte à la moyenne annuelle, qui n'est que de 25° 30 pour la saison chaude et de 22° 4 pour la saison fraîche, une régularité à peu près constante est une des conditions essentielles de la salubrité du pays. On ne constate pas non plus d'écarts considérables entre le maximum nocturne. Je le répète, la brise du large vient tempérer la chaleur pendant la journée ou pendant la nuit. S'il faut en croire les renseignements fournis par quelques personnes, la chaleur, d'une façon générale, serait moins forte à Kep qu'au Cap par exemple, ou qu'à Phanthiet même. Je n'ose trancher cette question, ne possédant pas des éléments d'appréciation suffisants, des données comparatives bien exactes.

Malgré le voisinage de la mer, les collines boisées qui viennent, en pente assez douce, finir dans la mer, les pluies abondantes qui tombent, surtout en août et en septembre, quelquefois en octobre, l'air de Kep est sec et contient plus d'oxygène et moins de vapeur d'eau par litre.

Il est donc permis d'affirmer qu'au point de vue climatérique général, la pointe Kep est nettement favorisée par rapport aux autres parties du Cambodge et peut figurer en bonne place parmi les stations balnéaires de l'Indochine.

AVANTAGES DE LA STATION. — En ce qui concerne les conditions du séjour à Kep, nous allons passer en revue tous les avantages qu'offre la station aux voyageurs qui voudront bien y demeurer quelque temps.

Supposons d'abord un voyageur qui, habitant l'Indochine, désire se rendre à Kep ; quels sont les moyens de transport mis à sa disposition pour lui faciliter le trajet de Saigon ?

DE SAIGON A KEP (PAR PHNOM-PENH). — Le touriste, débarquant à Saigon, cette perle de l'Extrême-Orient, comme on l'a si souvent et si justement appelée, et désirant se rendre au Cambodge, à Phnom-Penh, sa capitale, trouvera les moyens de transport suivants :

Ou bien, n'étant pas très pressé, notre touriste désire connaître toutes les voies qui conduisent au Cambodge, voies de terre ou voies fluviales et même voie maritime. Nous ne saurions trop engager les voyageurs à emprunter les deux premières, soit à l'aller, soit au retour.

De Saigon à Phnom-Penh, le voyage ne pouvait s'effectuer, il n'y a pas encore très longtemps, que par les vapeurs de la Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine et du Cambodge, qui remontent le Mékong jusqu'à la capitale du pays khmer. Il faut de trente à trente-six heures pour accomplir ce voyage, à moins de raccourcir le trajet en prenant le train de Mytho, à la gare centrale de Saigon, dont le départ est fixé à 6 heures 30 du matin, pour arriver à huit heures 20 environ à Mytho, où l'on s'embarque sur le dit vapeur, qui a quitté la veille, à 21 heures, l'appontement des Messageries Fluviales à Saigon. De Mytho à Phnom-Penh, on ne met que seize à dix-huit heures.

Ces voyages par vapeurs des Messageries Fluviales ont lieu, en ce qui concerne les départs de Saigon, les mardi, jeudi et samedi de chaque semaine, à une heure variable, entre 17 et 21 heures ; une affiche, à l'Hôtel des Messageries Fluviales, indiquera chaque semaine l'heure exacte des départs.

Quelques renseignements relatifs à ce trajet de Saigon à Phnom-Penh, ou vice-versa, par les vapeurs des Messageries Fluviales, me paraissent devoir intéresser les voyageurs qui, venant pour la première fois en Indochine, débarquent à Saigon pour se rendre au Cambodge.

Il comprend trois parties bien distinctes :

- 1° — De Saigon au Cap Saint-Jacques ;
- 2° — Du Cap Saint-Jacques à Mytho ;
- 3° — De Mytho à Phnom-Penh.

1° — **DE SAIGON AU CAP SAINT-JACQUES.** — Les vapeurs, appartenant à la Compagnie des Messagries Fluviales, subventionnée par le Gouvernement local pour le transport des dépêches, qui effectuent aux jours ci-dessus indiqués, trois par semaine, les voyages de Saigon au Cambodge, sont au nombre de trois : le *Battambang*, le *Mékong* et le *Nam-Vian*.

L'embarquement à Saigon a lieu à l'appontement de la Com-