

LA
GÉOGRAPHIE

TERRE - AIR - MER

Revue mensuelle publiée par la Société de Géographie

TOME LXIII

Janvier-Juin 1935

PARIS

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

10, AVENUE D'IÉNA, XVI^e

LIBRAIRIE DE PARIS

FIRMIN-DIDOT ET C^{ie}, ÉDITEURS

56, RUE JACOB, VI^e

LA GÉOGRAPHIE

TERRE - AIR - MER

Tome LXIII — Janvier-Juin 1935

Le système routier du Kurdistan.

(Le pays entre les deux Zab.)

L'aspect purement géographique de l'effort fourni pendant la Grande Guerre n'a pas été suffisamment mis en relief, du moins en ce qui concerne le secteur kurde du front russo-turc. En effet, les régions kurdes comprises entre les villes de Mossoul et d'Ourmiah étaient presque une *terra incognita*, que de rares voyageurs ont visitée. La plus précise documentation sur ces contrées nous la devons à la commission internationale de délimitation entre la Perse et la Turquie dont les travaux furent achevés au moment où éclataient les hostilités. Au cours de celle-ci, les Russes n'étaient, à un moment donné (été 1916), qu'à trois jours de marche de Mossoul, ayant, en outre, parcouru des pistes dont nulle carte ne leur donnait le tracé exact. Tantôt les Turcs, tantôt les Russes, pour les besoins de leurs opérations, envahissent les vallées, gravissent les cols, font jouer la dynamite. Les rochers sautent. Les routes carrossables s'avancent là où jusqu'ici passaient au prix de grands dangers, des caravanes seules. Ourmiah, G. Q. G. du Corps d'Armée, au bord du lac, qui est sillonné par une nombreuse flottille, est liée par les routes viables pour les automobiles : avec Dilman, Khoï, Djoulfa, au Nord, Heiderabad, Nagoda, Kala-Pasveh, Soudjboulag (de là sur Baneh, jusqu'à Tamouga, sur Serdecht, jusqu'à Afan) au Sud. Les routes carrossables vont d'autre part d'Ourmiah à Diza de Guiaver, à Nelri par Guirdyk, et de Kala-Pasveh à Ouchnou et à Raïat-Rawandouz par Dergala et Galala. Le Génie de l'Armée du Caucase a inscrit, par tous ces travaux, une glorieuse page dans son Histoire. De l'autre côté, les Turcs ont exécuté aussi des travaux considérables, en améliorant notamment la route d'Erbil à Rawandouz, qui a été même, pendant un moment, viable pour les automobiles.

Le croquis ci-joint donnera une idée d'ensemble de ce théâtre de guerre vu sous l'angle de communications. Beaucoup de maté-

riaux cartographiques — croquis, schémas, rapports crayonnés en hâte — reposent encore, nous l'espérons du moins, dans les archives de l'Armée du Caucase. Nous ne donnons ici que quelques éléments du problème, tels que nos notes et nos souvenirs ont permis de les conserver.

*
* *

Nous n'allons pas nous attarder ici à la description topographique générale du pays qui nous occupe. Nos lecteurs savent que les travaux de de Morgan nous instruisent à ce sujet avec une précision suffisante et on y trouve, notamment, quelques profils (coupe des montagnes de l'Arménie; coupe du plateau iranien; coupe de la chaîne séparant la Perse de l'Iraq Septentrional) qu'il est indispensable d'avoir présents à l'esprit si l'on veut sentir l'orographie du Kurdistan Central. Celle-ci au sud du Lac de Van, et à mesure que l'orientation Ouest-Est passe, à l'approche de la frontière turco-persane, à celle du Sud-Est, devient plus sauvage et moins accessible. La région de Harki-Oramar peut être considérée comme le nœud principal où l'axe orographique subit une flexion brutale vers le Sud¹. Les versants arrondis et herbeux, les pentes douces dont il vient d'être question, cèdent la place aux rochers alpins, aux ravins, et à de profonds canons. Vers la plaine Mésopotamienne, enfin, ces plissements du terrain descendent en gradins gigantesques, qui s'adoucissent graduellement et qui, après avoir atteint l'altitude de 300 pieds, vont se perdre aux abords de Mossoul.

Au point de vue hydrographique, sauf les deux bassins indépendants des lacs de Van et d'Ourmiah, alimentés par de nombreux cours d'eau, on peut dire que, sur le plateau en question, les rivières

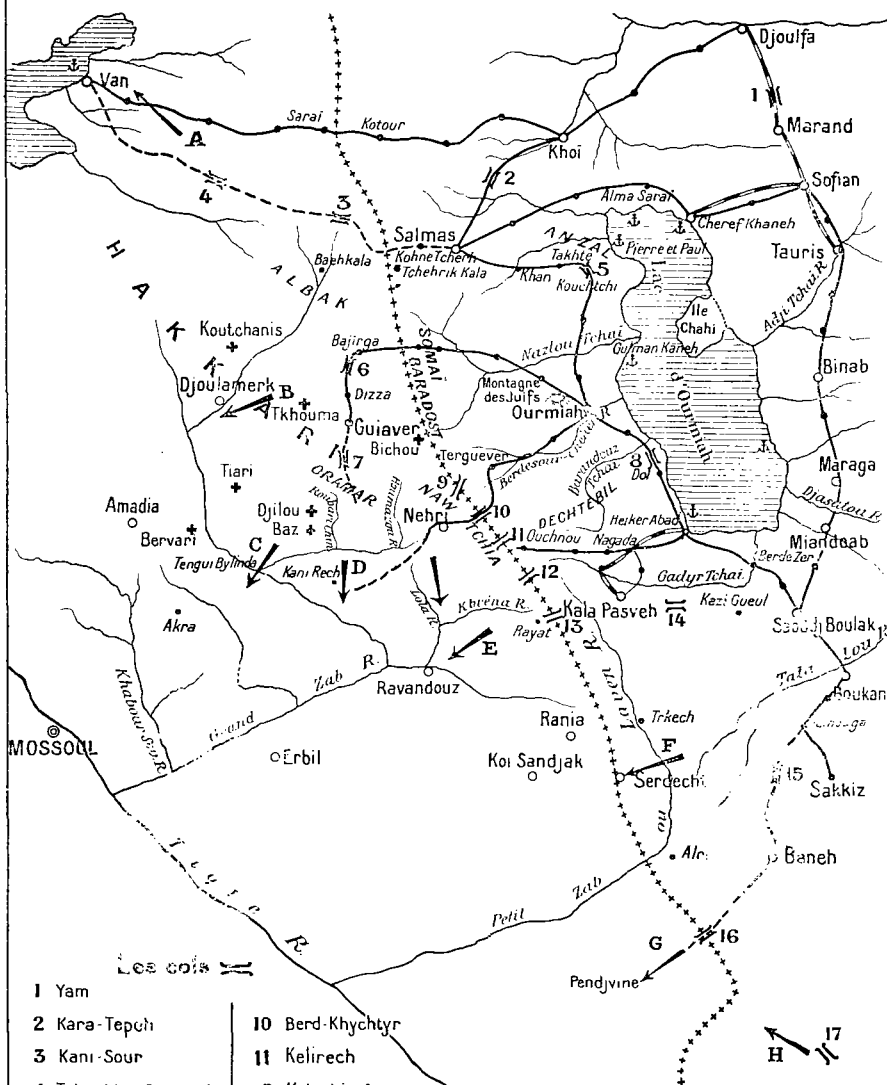
1. Sur la région de Harki-Oramar nous devons une partie de notre documentation à l'excellente étude du capitaine Bertran Dickson (« Journeys in Kurdistan », J. R. G. S., avril 1910.)

Note sur le croquis ci-contre :

lire : Bachkala	au lieu de : Baehkala.
Kohne Chehr	Kohne Tcherh.
Heider Abad	Heiker Abad.
Djagatou R.	Djasstou R.
Tatavou R.	Tatalou R.
Houmarou	Houmazou.
Khrena	Kbrena.

CROQUIS pour les SOUVENIRS DE LA GUERRE EN PERSE

Port ; — Chemin de fer ; — Route carrossable ; — Route non carrossable ; + Tribu Nestorienne



1 Yam

2 Kara-Tepeli

3 Kani-Sour

4 Tchoukha-Guedouk

5 Kouchtchi

6 Delezi

7 Bachtazin

8 Rechikan

9 Taboutan

10 Berd-Khychtyr

11 Kelirech

12 Kelechich A

13 Zinvé Cheikh

14 Maidan

15 Kelechich B

16 Chivekel

17 Garraan

Avances

A G^l Tchernozoubov 1915

B G^l Krouten 1915

C G^l Boutakov 1916

D G^l Levandovski 1916

E G^l Rybaltchenko 1916

F G^l Stoptchanski 1917

G G^l Rybaltchenko 1917

H G^l Gorbatchevski 1917

arrosant les vallées latitudinales travaillent à s'unir avec de grands affluents du Tigre (Grand et Petit Zab), et de l'Euphrate (Bohtan Sou). Ces grandes affluents se fraient un passage vers le Sud en choisissant la direction de moindre résistance. Ils ont un cours très sinueux, tantôt ils courent vers l'Est dans des vallées à pentes douces, tantôt ils se précipitent brusquement vers le Sud par des défilés rocheux qui s'entr'ouvrent dans des chaînes puissantes, tantôt, enfin, après un détour à l'Ouest, à la recherche d'une vallée plus profonde, ils s'engagent à nouveau vers le Sud, dans des fissures abyssales, pour rejoindre le Tigre et l'Euphrate. Telles ces rivières des régions peu hospitalières de Naw-Tchiya (Shemdinan) et d'Oramar : Lola, Hrena, Houmarou, Roubari-Chin, et autres, qui confluent finalement avec le Grand Zab. Tel encore, le Petit Zab, déjà mentionné, qui, sous le nom de Laven, puis de Kialvi, suit d'abord en Perse la chaîne du Zagros (tel est le nom donné par les anciens à la partie méridionale de la chaîne de montagnes servant de frontière entre la Turquie et la Perse), au Sud de la bourgade d'Ouchnou, pour, aux environs du village d'Alot (district d'Alan), quitter la Perse et descendre, par cascades, à un angle de chute vertigineuse vers la plaine Mésopotamienne.

Si nous nous tournons vers les centres urbains historiques de la région en tant que points d'attraction pour l'activité humaine, partant susceptibles d'appeler la création d'un réseau de communications, nous constatons que Mossoul n'a dû jamais jouer le rôle d'un emporium assez important. Il lui manquait la situation privilégiée d'un Bagdad ou d'un Trébizonde, près du golfe, ou sur la mer. On ne voit pas bien les avantages présentés par Mossoul qui, tout au plus, convenait au rôle d'une place forte dressée contre l'envahisseur, toujours prêt à fondre sur les plaines fertiles des montagnes qui les entourent. Comme centre commercial, il se trouve d'abord situé trop en amont du Tigre, dont les affluents ne se prêtent pas non plus à la navigation fluviale, et ensuite, les voies qui convergent vers lui ne le mettent en communication qu'avec des régions fermées ou relativement pauvres. Certes, Ninive, dont les ruines aux environs de Mossoul témoignent d'un passé glorieux, fut la capitale d'un puissant Empire. Mais l'Assyrie n'était-elle pas surtout un état militaire vivant de conquêtes et de rapines qui pouvait fort bien s'accommoder du site de Mossoul. Et encore savons-nous bien que les grandes routes parcourues par les cohortes assyriennes se dirigeaient plutôt vers le Nord-Ouest par Djéziret Ibn Omar,

Sert, Diarbekir, Bitlis, vers le lac de Van, pays d'Ourartou. Quant au Pays de Nairi (Shemdinan d'aujourd'hui) et la chaîne de Zagros, les Assyriens s'y hasardaient rarement. Il y a lieu de supposer que les Mongols ont été les premiers qui se sont servis plus ou moins régulièrement de la route qui relie le Nord de l'Iraq à l'Azerbaïdjan où se trouvait la capitale mongole (Maragha, puis Tauris).

Quoi qu'il en soit, pendant la Grande Guerre cette route a été suivie par la division de Halil Bey, en hiver 1915, les Kurdes ayant été employés pour frayer le passage, en piétinant la neige sur des feutres, à l'artillerie. Nous en tirons cette conclusion que, la route



RAVANDOUZ.

allant de Mossoul et d'Erbil vers la frontière persane, par Rawandouz et Rayat, est praticable pour les trains militaires et pour l'artillerie. D'ailleurs la campagne du Général Rybaltchenko en été 1916, quand les troupes russes, à peu près équivalentes en nombre aux effectifs de Halil Pacha et accompagnées aussi d'artillerie de campagne, poussèrent jusqu'à Ravandouz en venant de Kala-Pasveh, ne fait que confirmer l'état de viabilité assez satisfaisant.

Voyons de plus près l'itinéraire Mossoul-Erbil-la-frontière persane :

De Mossoul à Erbil, la route est praticable pour les camions automobiles. Après avoir quitté Mossoul, et traversé le Tigre, on se dirige en passant par les collines du Djebel-Makloub, sur Kouwaïr, au bord du Grand Zab, où il se trouve un ponton. Ailleurs, le Grand Zab est desservi par des bacs, dits kélek¹, dont les principaux se

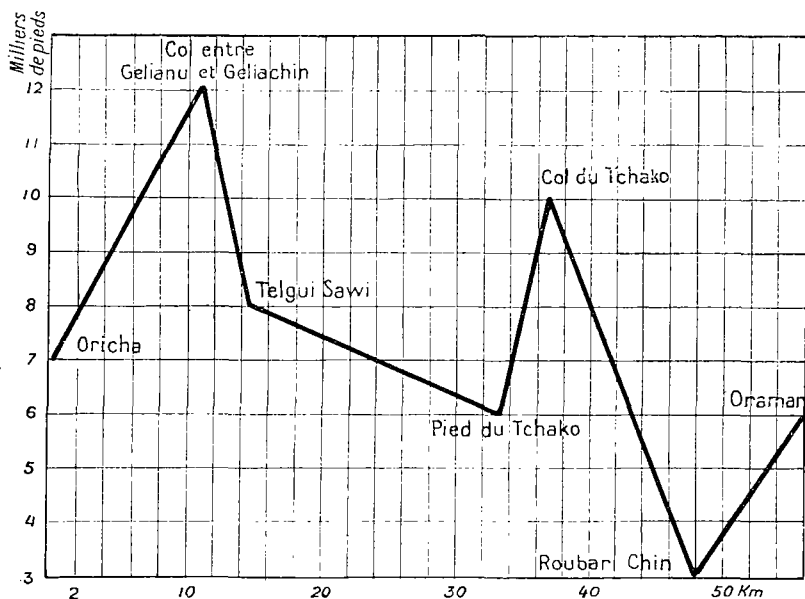
1. Aujourd'hui tels qu'on les voit sur les bas-reliefs d'Assyrie.

trouvent, en remontant le fleuve, à Astyria, Guirdé-Mamik-Kazan, et Kandil-Kasroki. A l'eau basse, en été, le Grand Zab n'est pas difficile à traverser dans la partie inférieure de son courant, et les gués sont nombreux. Mais en hiver, il roule des ondes gonflées, et la traversée n'est pas toujours aisée à effectuer. La partie de la route entre le Grand Zab et Erbil est meilleure que celle de Mossoul à Kouwaïr. Erbil, actuellement une ville de peu d'importance, fut jadis connue à cause du sanctuaire assyrien Arba-Ili, quatre Dieux, étymologie expliquant son nom actuel, que les Kurdes prononcent d'ailleurs Haouler. C'est ici encore, à Arbelles, qu'eut lieu la célèbre bataille d'Alexandre le Grand.

A partir d'Erbil, la route n'est plus carrossable¹, bien que des essais aient été tentés par les Turcs, d'aller pendant la guerre en automobile jusqu'à Ravandouz. A présent, la route est carrossable pour l'automobile jusqu'à Dara. Notons d'ailleurs que la piste empruntée habituellement par les caravanes ne fait pas ce détour sur Erbil, et suit plus fidèlement les détours du Grand Zab. Nous en donnons plus bas les principales étapes. Entre Erbil et Ravandouz, on fait habituellement le parcours en deux étapes : Erbil-Khalifan, et Khalifan-Ravandouz. La première étape, bien qu'elle s'effectue déjà au milieu des contreforts du système montagneux de Zagros, est relativement plus facile, à part le col du Spilik, sur lequel la route s'engage, par des spirales d'une pente rapide. Khalifan est un insignifiant hameau kurde, situé au confluent des deux torrents dont le principal se fraye un passage par les gorges de Gali-Ali Beg, pour se jeter définitivement dans le Ravandouz Tchaï. Ces gorges n'ont souvent que 20 mètres de largeur et c'est là que les vraies difficultés attendent le voyageur, après qu'il aura pris du repos lui-même et fera reposer ses bêtes au camping de Khalifan. La route suit la rive droite du torrent, d'abord au niveau du cours d'eau, ensuite en s'élevant progressivement, à mesure qu'elle se rapproche du débouché dans la vallée du Ravandouz Tchaï. Après avoir passé au-dessus de la cascade de Sourria, qui se précipite d'une hauteur de quelque 70 à 80 pieds, la route est à 100 pieds d'altitude, par rapport au torrent, qui semble s'enfoncer de plus en plus, en labourant le lit de calcaire. Près de la jonction du torrent de Khalifan et du Ravandouz-Tchaï, la route est très encombrée

1. Nous décrivons la situation telle qu'elle a été jusqu'à l'achèvement d'une chaussée carrossable en 1932. B. N.

par des roches qui gênent considérablement la marche. Les gorges du Ravandouz-Tchaï, auxquelles on finit par aboutir sont, si c'est possible, d'un aspect encore plus sauvage. Il y a des endroits où, à la base, les gorges ne mesurent que quelques 5 mètres de largeur. La route, qui ne dépasse pas en largeur 2 mètres, serpente comme une entaille dans les roches de la rive gauche (ou méridionale), du Ravandouz-Tchaï. Nous avons vu qu'à la cascade de



Profil de notre itinéraire

Sourria, elle était à 100 pieds d'altitude, par rapport au niveau du torrent. Après un parcours de 5 kilomètres au plus, elle est déjà, aux gorges du Ravandouz-Tchaï, par endroit à 1.000 pieds au-dessus des flots. Avant de nous amener à Ravandouz la route emprunte encore une petite vallée latérale, le défilé de Bekhari, où, sur un trajet de 300 mètres, elle traverse trois fois le torrent, au moyen des ponts kurdes, fort primitifs. En aval du dernier pont, on aperçoit une cataracte où un volume d'eau considérable se déverse d'une altitude de 70 pieds environ. Il y a lieu de croire que la houille blanche présente des réserves fort appréciables dans toute cette contrée, surtout quand on songe à la trouée du Grand Zab, plus au Sud, quand il descend, en une série de cascades, près

du village d'Alot. D'une altitude moyenne de 5.000 pieds, il se précipite, en effet, à travers la chaîne de 8.000 pieds, dans une plaine à 1.000 pieds seulement.

En ce qui concerne la configuration du pays, que nous venons de traverser, elle se caractérise par des vallées et des chaînes parallèles s'étendant dans la direction N.-O. et S.-E. Les chaînes méridionales sont généralement en grès peu dur, alors que, au nord de la ligne, Decht-i-Harir, à la plaine de Rania, les chaînes parallèles sont en calcaire. La région est drainée par les affluents des deux Zab. Le Ravandouz-Tehaï (ou Roubari-Ravandouz, en Kurde), et le Roubari-Roukoutchouk, sont les deux principaux cours d'eau de cette partie du bassin du Grand Zab. Les deux fleuves ont leur source à la frontière persane qui coïncide ici avec la ligne du partage des eaux entre le Zab et le bassin d'Ouchnou-Ourmiah. Il est à constater qu'aussi bien Roubari-Ravandouz que Roubari-Roukoutchouk ont leurs cours disposés transversalement par rapport à la direction générale des chaînes parallèles de montagnes, tandis que leurs affluents suivent la même direction que les plis orographiques. On peut supposer dès lors que Roukoutchouk et Ravandouz avaient forcé leur passage dans le calcaire, et capté, pour ainsi dire, les cours d'eau indépendants qui sont devenus leurs affluents. On voit, en effet, souvent de grandes dalles de calcaire soulevées régulièrement sous un angle rapide le long de toute la vallée.

De cette topographie, il s'ensuit logiquement que le voyage s'exécute d'autant plus facilement que le trajet emprunte la direction N.-E. et S.-E., exception faite des abords immédiats du Zab, où se creusent des gorges profondes qui invitent à chercher des détours¹.

Ravandouz, qui se trouve sur la voie de caravanes, faisant navette entre la Mésopotamie et l'Azerbaïdjan, doit encore son importance aux vastes hivernages des tribus kurdes. Il est ainsi, un nœud vital dans tout le système séculaire de migrations kurdes qui se dirigent, suivant les saisons, vers les pâturages alpins à la frontière persane, et en redescendent vers les plaines. Jadis à l'époque de l'indépendance féodale du Kurdistan, les pachas de Ravandouz tiraient le plus clair de leurs bénéfices des caravanes et des troupeaux qui ne sauraient éviter cette place forte. Sa renommée est due à son site, quasi inexpugnable.

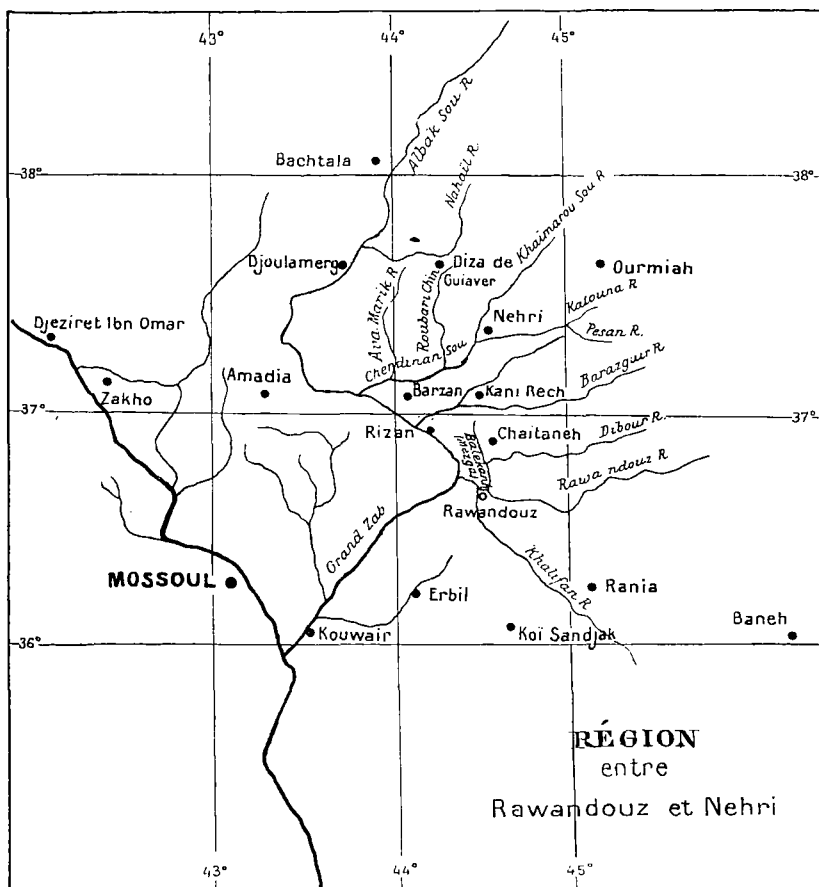
1. Pour l'étude du trajet entre Erbil et Ravandouz nous nous sommes servi d'un article du Maj. Masson (J. R. G. S., au lendemain de la guerre).

La route qui va de Ravandouz à Rayat et de là à la frontière persane — le col de Zinwé Cheikh — présente moins de difficultés que le tronçon Erbil-Ravandouz (plus spécialement le secteur Khalfan-Ravandouz, à cause des gorges très profondes et étroites). Cette route remonte en effet le cours du Ravandouz Tchaï qui prend ses sources aux environs de Rayat, jadis poste le plus avancé des gardes frontières turcs. Trois cols sont à vaincre sur ce parcours : entre Ravandouz et Dergala, entre ce dernier village et le village de Galala, et enfin entre Galala et Rayat. En ce qui concerne l'altitude, le col entre Galala et Dergala est le plus important, mais celui entre Rayat et Galala est beaucoup plus difficile à cause d'une grande quantité de blocs et de rochers qui le parsèment. Toujours est-il que l'artillerie de campagne de Halil Bey et celle du Général Rybaltchenko ont pu passer ici sans rencontrer d'obstacles trop sérieux. Certains travaux de génie, très superficiels, ont eu seulement besoin d'être



LA CHAÎNE AU SUD DU PLATEAU DE GUIAVER.

exécutés. Le col de Zinwé-Cheikh a une altitude de 6.400 pieds, et de là, deux routes descendent dans la plaine de Lahidjan, qui est déjà un district persan. Pendant la guerre, on arrivait au lieu dit « ruines de Khaneh » au pied du col, en automobile. En effet, à partir d'ici la circulation ne présente plus de difficultés dignes de



mention. On va facilement à Kala-Pasveh, à Ouchnou, Soudj-Boulag (par le col de Meidan). C'est le plateau Iranien, aux abords du lac d'Ourmiah, où tout un réseau routier a été construit et entretenu par les Russes pendant la guerre. Une voie Decauville allait même de Heider-Abad à Kala-Pasveh, par Nagadeh. Heider-Abad était un point de ravitaillement très important, sur le lac

NOTE : Sur le croquis ci-dessus lire : Bachkala au lieu de Bachtala.



HALTE A ORICHA.



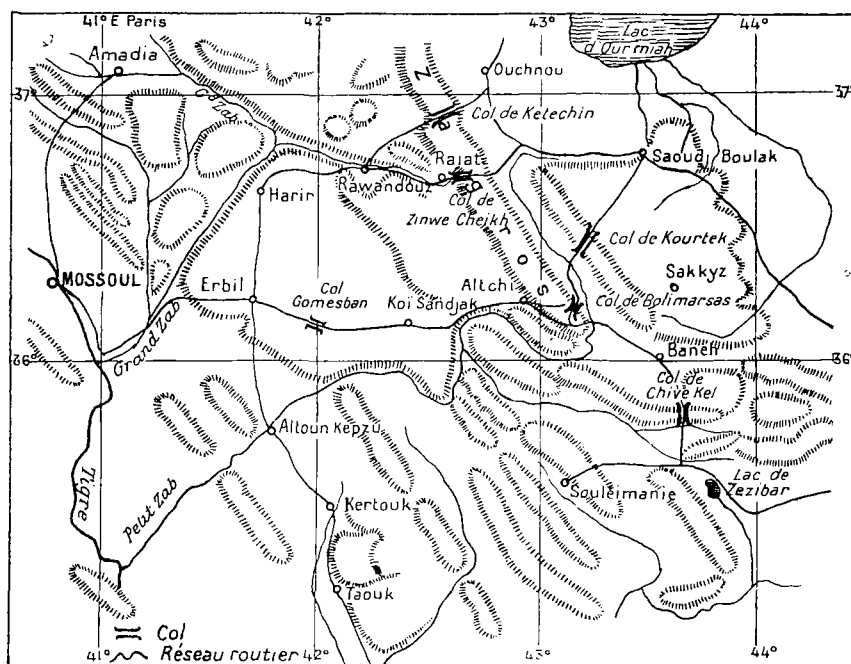
L'ASCENSION DU COL DE GELIASHIN.

d'Ourmiah, lié avec Cherefkhaneh au nord du lac, d'où partait le rail vers Djoulfa bifurquant à Sofian, sur Tauris.

D'Erbil à Rayat, on peut compter environ 130-140 kilomètres, 5 à 6 jours de voyage à cheval. Les caravanes mettent, de Soudj Boulag à Mossoul, 8 jours, leurs étapes étant réparties comme suit : S. Boulag ruines de Khaneh -Rayat-Tchouma Rech-Dergala; Dergala-Ravandouz; Ravandouz-Kani-Wetman; Kani-Wetman Derrebrouch; Derrebrouch-Guirdemaniych; Kazan (rive droite du Grand Zab), Kazan-Tezkherab; Tezkherab-Mossoul.

L'itinéraire qui passe par Ravandouz est le plus fréquenté par le trafic local entre la Mésopotamie et la Perse. Il existe pourtant deux autres variantes mettant en communication la Mésopotamie, avec la Perse, variante méridionale : la route partant d'Erbil prend la direction de Koï-Sandjak, par le col de Gomesban, de Koï-Sandjak elle va par Kala Dizza à Serdecht, cette dernière localité se trouvant déjà sur le territoire persan. De là soit à Baneh en passant par les ruines de Siâma, soit à Saoudj-Boulag par le col de Bolimarsas, le Kelvi-R. (le Petit Zab), le col de Kourtak. Dans la direction de Saoudj-Boulag, pendant la guerre, la route carrossable était faite jusqu'à Afan. On se rend compte que cette variante, tout en choisissant peut-être la direction latitudinale recommandée dans ces parages, est beaucoup plus longue et parcourt des contrées qui n'attirent pas spécialement le trafic commercial. Il paraît que ce fut là cependant la route militaire des Assyriens qui évitaient ainsi la place forte de Ravandouz, connue alors sous le nom d'Ar-doumoucht, comme il y a lieu de supposer. Pour en finir avec cette variante rappelons seulement que, par Rania et le col de Gourmandjan, elle se relie avec l'itinéraire de Ravandouz Raïat. Donc, à côté de l'itinéraire principal qui coupe sous un angle droit les plis du terrain, il en existe des variantes latérales se conformant plus au relief du sol, et empruntant la direction dominante des vallées et des chaînes. L'altitude moyenne de ces chaînes peut être établie à 4.000 pieds alors que la chaîne principale formant frontière et longeant le cours de Kelvi-R. (alias Petit Zab), mesure en moyenne 8.000 pieds, avec quelques sommets allant jusqu'à 10.000 pieds et plus. C'est notamment le col de Kel-i-Chin, avec la célèbre stèle ourartique, au N.-E. de Ravandouz, qui s'élève à 11.000 pieds. Une variante de route doit être mentionnée qui va précisément de Ravandouz par Sidekan et Topouzawa à Kel-i-Chin. De Morgan dit même que la voie qui permet de se rendre à Mossoul (de Saoudj

Boulag) passe par le grand col de Kel-i-Chin, tandis que de Serdecht on peut se rendre à la même ville par les passes d'Alan. Et il ajoute que, en dehors de ces deux points, la chaîne de ces montagnes qui sert de frontière est absolument infranchissable. Nous ne savons pas qui a pu accréditer une telle inexactitude auprès de M. de Morgan, plutôt bien informé. Les points qu'il indique, on vient de le voir,



Zagros Septentrional

ne peuvent être considérés que comme subsidiaires dans les communications avec Mossoul, l'artère principale passant sans aucun doute par Ravandouz et le col de Zinwé Cheikh, ne mesurant que 6.400 pieds. Nous avons voulu citer de Morgan, à seule fin de démontrer combien les meilleurs ouvrages sur la géographie de la région présentent peu de garanties. Quelques mots encore sur la variante routière de Kel-i-Chin. Si elle n'a qu'une importance très modeste en tant que voie de communication (somme toute elle servait de chemin de ronde aux gardes frontières turcs), les souvenirs histo-

NOTE : Sur le croquis ci-dessus lire Kerkouk, Kelechîn et Zeribar au lieu de : Kertouk, Ketchin et Zezibar.

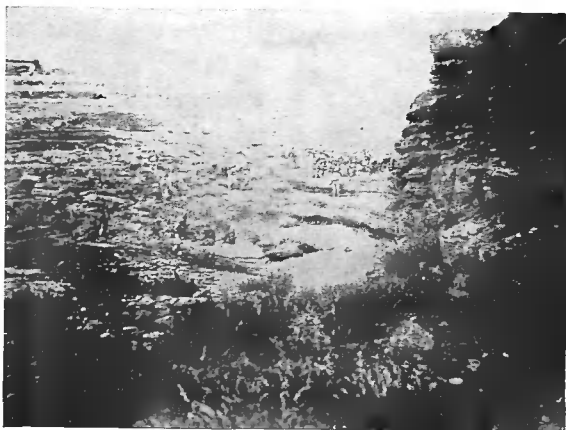
riques qu'elle évoque, sont, par contre, dignes du plus grand intérêt. Songez seulement que, sous le nom de Sidekan, nous découvrons facilement le nom de Sidicae que mentionne Pline¹. Au S.-E. de cette localité, se trouvent des ruines qu'on suppose être celles de la ville de Moussassir, que le roi Sarroukin nomme dans son inscription. Quant à la stèle de Kel-i-Chin, elle-même (elle sert depuis la récente délimitation de 1914, de borne frontière), ayant la hauteur d'un homme, elle porte l'inscription ourartique de Ichpouine, roi de Biaïna (Van), avec une traduction assyrienne. Elle doit être érigée à la mémoire d'une victoire, et énumère le butin pris sur l'ennemi. Le col lui-même, semble avoir pris le nom de « la porte de Dieu Khaldis ». A Topouzawa, une autre inscription fut découverte, celle du roi Roussassa I de Biaïna. Cela prouve qu'à l'époque ourartique (antéarménienne, sept siècles avant J.-C.), la puissance du souverain de Van s'étendait jusqu'à ces régions lointaines.

On nous permettra d'ouvrir ici une parenthèse pour dire que le terme « viabilité » n'a qu'une valeur relative quand on l'applique aux pistes du Kurdistan. Un chemin vicinal dans quelque département montagneux de France aurait au Kurdistan l'importance d'une route nationale. Rares sont les ponts sur pylônes en maçonneries, pour la plupart deux troncs avec un clayonnage entre eux, fixés au rivage à l'aide d'un tas de grosses pierres, représentent le modèle le plus répandu. Là où on rencontre les ponts plus conformes à nos idées il s'agit de vestiges d'occupation romaine, notamment dans la région de Moukous, Moxoena, dans le bassin de Bohtan-Sou, affluent du Tigre, où il reste aussi quelques tours de garde.

Après cette digression, qui s'imposait, comme une mise au point, continuons notre examen de routes. Jusqu'ici, avec le tracé de Ravandouz, et les variantes qui s'y rattachent, nous avons parcouru les régions situées à l'est de Mossoul, régions les plus accessibles et les mieux connues, où, au prix de travaux pas trop compliqués, on pourrait même envisager une route carrossable vers la frontière persane.

1. « Deux routes qui se rejoignent à Sidekan aboutissent au col de Kelichin : l'une vient des plaines assyriennes par Arbèles et Revandouz, l'autre vient du plateau de Van par Khochab, Bachkala, la vallée de Nahil Tchai. Cette seconde route a été souvent utilisée par les armées ourartéennes, et c'est ainsi qu'on peut expliquer l'érection des deux stèles. (Thureau-Dangin. « Une relation de la 8^e camp. de Sargon. » P. 1912.)

Tout autre se présente le pays au nord et au nord-est de Mossoul, qui comprend les contrées kurdes de Chemdinan et d'Oramar¹, entre la grande boucle du Grand Zab et la frontière persane. D'une façon générale, la configuration des montagnes dans cette région est telle que les plissements calcaires y sont abaissés vers le Nord. On comprend dès lors que les pentes septentrionales sont plus ou moins herbeuses, alors que le versant méridional est hérissé de rochers abrupts, et à pic, labouré par des crevasses. A côté de cet aspect général, les chaînes moins importantes se rencontrent, à



LE COL DE GELIASHIN.

base de grès et d'agglomérats, ainsi que, quelquefois, des proéminences granitiques. Dans la majorité des cas, le relief principal accuse un abaissement vers le Nord, tandis que les chaînes secondaires ont une orientation contraire et s'abaissent vers le midi. A mesure que les montagnes s'étendent dans la direction méridionale, leurs contours se rapetissent, et elles acquièrent une silhouette régulière et curieuse, présentent l'aspect de rangs parallèles des rochers dentelés, espacés à une distance égale, et ayant une hauteur égale, ce qui leur communique une certaine ressemblance avec une scie.

Telle est, rapidement esquissée, la topographie de la région Harki-Oramar, dans les grandes lignes. On n'y pénètre pas avant le mois de juin, et même à cette époque encore, il y a de la neige

1. Nous les avons étudiées au point de vue d'orientaliste dans l'*Encyclopédie de l'Islam* (cf. les articles sur *Shamdinan* et *Oramar*).

sur beaucoup de cols, Elle est cependant assez piétinée pour que les mulets puissent y passer, sans trop de risques de s'enfoncer. Si l'on se hasarde plus tôt, il faut recourir à des feutres qu'on étend aux endroits les plus dangereux, sur la neige, pour permettre aux mulets de traverser. C'est très difficile et prend beaucoup de temps. D'autre part, aussitôt après que la neige sera enfin disparue, et les cols devenant dégagés, la chaleur suffocante règne dans les vallées profondes.

* * *

Maintenant nous pouvons dire quelques mots sur les pistes qui relient entre eux les deux centres importants de ces parages, savoir Ravandouz et Nehri. Elles sont au nombre de quatre, et commencent toutes par traverser le fragile pont au nord de Ravandouz qui enjambe sur une longueur de 25 mètres, les gorges d'une profondeur de 70 mètres. La première piste se dirige par Chaïtaneh, le col de Khajija, Kani Rech et Tchoumar; la deuxième piste après Chaïtaneh, bifurque sur le col de Garouwatcharia, de là à Kekla et Beguijni; la troisième piste toujours après avoir dépassé Chaïtaneh, passe par le col de Mergassour, et rejoint la deuxième à Kekla; enfin, la quatrième piste suit la ligne de l'ancien télégraphe militaire turc via la rivière de Dibour et Tchoumar. Parmi tous les cols dont on vient de voir l'énumération, celui de Khajija est certainement le meilleur, tant que la neige ne l'encombrent, ce qui a lieu ordinairement en Janvier. On se sert alors indistinctement soit du col de Garouwatcharia, soit de celui de Mergassour. La meilleure direction à prendre, si on voulait construire une route carrossable, ouverte tout le long de l'année, serait celle de Chaïtaneh-col de Mergassour-Kekla-Kani-Rech et Tchoumar. C'est d'ailleurs cette direction-là qui a servi aux opérations militaires russes en 1916. A partir d'Ourmiah, et jusqu'au Pont de Beguirdi, belle construction antique en maçonnerie très solide au sud de Nehri, le génie russe, au prix de grands efforts, a rendu carrossable la route qui, auparavant, n'était accessible qu'aux bêtes de somme. Le Q. G. de la colonne se trouvait à Kani-Rech d'où un téléphone militaire le reliait avec la colonne de Ravandouz. Des avant-postes de cavalerie cosaque couvraient l'aile droite, vers le Grand Zab, à Barzan et à Rizan. A noter entre parenthèses que les chevaux ont beaucoup souffert de morsures de serpents noirs, très venimeux, paraît-il, et nombreux

aux abords du Grand Zab, à cet endroit. Il nous reste à ajouter, en ce qui concerne les pistes en question, que toutes elles ont à traverser des cours d'eau nombreux, dont les plus importants (et portés sur notre croquis), sont Bakelian, Dibour, Roubari-Barazguir, et Hadji-Bek. Tous ces cours d'eau sont guéables, normalement; les gués se trouvent sur les pistes, mais leurs eaux enflent aussitôt une pluie, et s'opposent alors au passage. Il existe de bons emplacements pour des ponts, ainsi que des restes de quelques ponts, avec des piliers de maçonnerie qui, au besoin, peuvent être facilement remis en état.

Il va de soi qu'à côté de la « grande route », Ravan-douz-Nehri, dont nous venons d'esquisser les variantes, il existe, en amont de chaque cours d'eau, transversal, des sentiers qui mènent vers les « Yaïla » (pâturages d'été), situés dans les montagnes de frontière au nord de Ké-léchin (*vide supra*), vers Ouchnou, tels les sommets de Dalamper, Oulough Bek, etc...



TCHAKO.

Dans notre exposé précédent, nous avons déjà été amenés à dire qu'une route, rendue carrossable pendant la guerre, partait d'Ourmiah sur Nehri. Cette route se dirige d'Ourmiah à Bend, qui se trouve à l'entrée du défilé de Cheher-Tchaï, de là à Kherry, où commence le plateau de Merguever, et à Guirdyk, au pied de la chaîne de frontière. Depuis Guirdyk, la route monte en lacets, sur le col Zinwé Soryk (ou Bend Khychtyr) et à quelque distance de là elle arrive à la ligne du partage des eaux entre le bassin d'Ourmiah et celui du Tigre. C'est là, en effet, après les ruines d'un Khan (auberge), que commence la vallée Arakhan, où serpente un ruisseau, qui devient plus loin le Chemdinan Sou, se jetant, sous le nom de Roubari-Chin dans le

Grand Zab, à Tengui-Bylinda, comme nous l'avons vu plus haut.

Deux itinéraires principaux sont connus entre Ourmiah et Diza de Guiaver : celui de Marbichou et celui de Bajirga. L'itinéraire de Marbichou est de beaucoup le moins commode, et on peut presque dire qu'en hiver, il n'est guère praticable. En été, malgré le mauvais état de cette route, elle présente l'avantage de la communication la plus directe qui suit le tracé naturel indiqué par la rivière de Nazlou-Tchaï. C'est sur le cours d'eau d'ailleurs que se trouve aussi, à la frontière, le poste de douane d'Arzine. Nous avons donc une sorte de consécration officielle de cet itinéraire qui n'alimente qu'un trafic très pauvre comprenant surtout des balles de tabac. D'Ourmiah à Mawana, la route est carrossable, de Mawana à Marbichou (église Nestorienne du ^v^e siècle), on emprunte une piste qui est dans un très mauvais état. La première étape comprend habituellement ce parcours, et le second jour on arrive de Marbichou à Diza, après avoir traversé le col de Drinayi, et les villages d'Yil (ou Eial), Yekmala et Pirzala.

Diza de Guiaver est un bourg où résidait le kaïmakam, sorte de sous-préfet turc, si l'on veut, et où il y avait une garnison et la station des P. T. T. Pendant la guerre, le bourg fut complètement détruit, et ne présentait qu'un amas de ruines où seule est restée debout l'église arménienne, une très solide et ancienne bâtisse en pierre. Les troupes russes avaient choisi Diza qui est au bord d'un très vaste plateau herbeux, comme centre de ravitaillement en fourrage, et en même temps qu'un poste avancé vers le Grand Zab, permettant de surveiller les mouvements turcs et kurdes, dans la région d'Oramar et de Djilou.

Pour les besoins du ravitaillement, la construction d'une route carrossable fut jugée nécessaire, qui n'exigea d'ailleurs que des efforts insignifiants, si l'on compare ces travaux à ce qu'on avait dû faire du côté de Nehri, par le col de Zinwé-Soryk. Pour relier Ourmiah à Diza, on avait donc pris le second itinéraire celui de Bajirga par le col de Délézi.

De Diza à Djoulamerk, sur le Grand Zab, la route se dirige sur Shawoutha, en suivant un des affluents de Nihail-Tchaï, et en passant par le col de Koundal Dag. Pour nous retrouver à nouveau aux abords de la plaine de Mésopotamie, au nord de Mossoul, il ne nous reste donc à présent que le trajet de Djoulamerk à Amadia, ce dernier point se trouvant déjà au delà au massif Djilou-Sat Dag, qui domine dans la boucle du Grand Zab. Cet itinéraire a été par-

couru par un explorateur français et nous ne pouvons mieux faire que de renvoyer le lecteur à cet ouvrage (Henry BINDER, *Au Kurdistan*, Paris, 1887). Pour notre part nous nous permettons de joindre quelques notes sur un itinéraire étudié personnellement entre Diza de Guiaver et Oramar.

Notre itinéraire de Diza de Guiaver à Oramar¹.

Le 11 septembre 1917. Nous quittons Diza à 2 heures de l'après-midi dans la direction du S.-O. en passant par les villages de Kerpil



PIÈCE DE MONTAGNE SUR LA PENTE DUTCHAKO.

et Deriava et arrivons à celui d'Oricha à 6 heures. De là nous commençons notre ascension toujours dans la même direction du S.-O. en suivant le versant de droite du défilé. Le point culminant est atteint à 9 heures du soir.

De Diza à Deriava la route suit le cours du Guiaver Tchaï. Le village de Deriava est situé à l'entrée d'un défilé sur un cours d'eau dont on longe la rive gauche pour se rendre à Oricha, ce parcours s'effectuant encore sans montée. Le petit bosquet de peupliers à

1. Nous l'avons parcouru lors d'une reconnaissance faite avec des éléments assyrochaldéens.

Deriava est visible dès le village de Kerpil. Quant à celui d'Oricha il occupe un terrain découvert entouré de tous les côtés par les contreforts de montagnes. Au nord de ce village on voit également un bosquet et des champs entourés de pierres. De l'extrémité sud d'Oricha par un sentier bien dessiné, qui, après quelque 500 mètres, commence à monter sur le versant du défilé qui s'ouvre au sud-est du village, avec un lit de torrent desséché au fond. L'ascension devient aussitôt difficile en empruntant des lacets courts et rapides. Après une heure de marche environ la pente devient plus douce, le sentier s'étant déjà élevé à une altitude sensible au-dessus du thalweg. Vers la fin de la seconde heure de marche on aboutit au fond du défilé qui forme un terrain découvert parsemé de débris de rochers. Le sentier s'incline plus à l'est et conserve cette orientation jusqu'au point culminant. A mesure qu'on se rapproche de chaque côté du sentier se laissent apercevoir des orifices ayant la forme de cratère. Le signe qui caractérise le haut du col est un rocher qui se dresse séparément et a une forme cubique. On le voit d'Oricha. Quand on est à proximité de ce rocher il se révèle comme étant composé de dalles gigantesques superposées. On remarque les mêmes dalles inclinées dans le sens de la chute d'eau au fond du lit du torrent qu'on remonte pour arriver au col. Ces dalles sont bien polies et glissantes, ce dont nous nous sommes rendu compte en essayant à un endroit donné de couper à travers le lit desséché et en étant obligé de battre en retraite, le cheval menaçant de se casser les pattes en glissant à chaque instant.

Le col que nous avons ainsi atteint correspond, croyons-nous, à l'endroit que Maunsell ¹ décrit comme « a rocky col... severs Gelianu from the main group, the central figure of which is... Gelias-hin ». Le village d'Oricha est à une altitude de 7.020 pieds; celle du col est d'environ 12.000 pieds. La carte de Maunsell indique d'ailleurs un sentier qui part d'Oricha vers le sud-ouest et passe entre ces deux sommets, Gelianu (12.116 p.) et Geliashin (13.500 p.), et deux glaciers. La proximité de ces derniers nous explique la basse température qui s'est fait bien sentir la nuit.

Le 12 septembre. Nous quittons le col à 9 heures pour nous trouver à 11 h. 1/2, après une descente, sur un cours d'eau peu en aval de sa source dans le névé que nous apercevions. Après une halte de une heure la marche est poursuivie en descendant ce cours d'eau

1, « Central Kurdistan », par Maj. F. R. Maunsell R. A., J. R. G. S. August 1901

qui est un affluent de droite du Roubari-Chin. A 3 h. 1/2 nous arrivons au pied du mont Tchako, où nous avons l'impression d'être dans un cul-de-sac, le cours d'eau s'échappant vers le nord-est par une fente qui ne laisse aucun passage sur ces parois abruptes.

En quittant le col nous avons à notre droite une cime caractéristique toute en rochers dénudés, tombant à pic et inaccessible de ce côté. Du haut en bas cette muraille est traversée d'une large bande de couleur grise, incrustée en quelque sorte dans ce massif. La descente du col emprunte un sentier de terre molle. La neige dont est alimentée le cours d'eau que nous avons suivi jusqu'à Tchako



ORAMAR.

porte le nom de *Telgui Sawi* (neiges vieilles, éternelles, en araméen, dialecte parlé par les Assyro-Chaldéens qui se partagent ces parages avec les Kurdes). Le cours d'eau qui nous servait de guide naturel a une chute très rapide. Le sentier qui le longe est au début de notre marche et sur une distance de 3 kilomètres environ obstrué par des éboulements qui partent d'un sommet à notre gauche, dont les contours sont ceux d'un trapèze posé sur une base plus large. Quant à la rive droite elle est surmontée d'une chaîne sensiblement plus basse et composée de dalles qui se dressent presque verticalement. Pendant toute la descente on aperçoit au fond le mont Tchako ayant une forme conique régulière, avec un sommet semblable devant lui. Avant d'arriver au cul-de-sac de Tchako, à une distance d'environ 3 kilomètres de là, un sentier se sépare à gauche qui, par l'extrémité abaissée du trapèze, indiqué plus haut, s'en va vers les

villages de Serpil, Boubava et Chemsiki. C'est auprès de ces derniers que le cours d'eau, après avoir contourné Tchako par une fissure inaccessible même au piéton, se jette dans le Roubari-Chin.

En comparant notre itinéraire avec la description donnée chez Maunsell nous croyons que le mur de pierre vertical traversé d'une bande grise, « incrustée », que nous avions à notre droite en descendant du col est un des versants du Geliashin, au sujet duquel nous lisons chez Maunsell : « the North slopes of Geliashin... are perhaps the grandest as the ground falls away in a splendid succession of erags and precipices » et encore « on all sides, except a narrow ridge on the S. E., are sheer precipices of several hundred feet. » Le tableau peint ainsi est tout à fait exact.

D'autre part, quand on est en bas, du côté de Telgui Sawi, on aperçoit après Geliashin un autre sommet puissant, mais qui est atténué un peu grâce à la distance qui nous en sépare, notamment Soupa Dourek ou « doigt de femme », rapprochement qui nous l'avouons franchement, ne nous serait jamais venu à l'esprit. Notons, enfin, pour cette partie de notre itinéraire que les éboulements, signalés plus haut, viennent peut-être du versant méridional de Gelianu. Maunsell dit, en effet, à ce propos que « the rock is very friable », quant à la rive gauche du torrent que nous avons suivi sur cette partie de notre parcours nous en identifions le bastion rocailleux avec *Nakhira Chirka* de la carte de Maunsell. Au tournant du torrent cette crête de droite s'élève à une plus grande altitude, devient plus abrupte et s'achève par la gigantesque falaise de Tchako (dont le versant septentrional porte le nom de Deppa). Nous serions tentés de voir dans cette crête aiguë le *Kasr Crag* de Maunsell, mais nous en sommes empêchés par le fait que sur sa carte le village de Serpil est situé à la droite du *Kasr Crag*, alors que ce village se trouvait à notre gauche derrière le contrefort de Gelianu.

Le 13 septembre. A 7 h. et quart nous attaquons l'ascension très rapide pour traverser la crête aboutissant à Tchako. L'ascension dure une heure. Halte au point culminant pendant deux heures. Nous descendons ensuite en suivant un sentier qui se dirige vers le Roubari-Chin, en longeant un lit de torrent desséché. Vers 4 heures nous arrivons au Roubari-Chin, puis après une heure de halte, nous suivons le cours jusqu'à la vallée de Fravink qui nous amène à Oramar à 9 heures du soir.

Pendant notre ascension, à mi-chemin environ, nous apercevons

en nous retournant, un village, au-delà du contrefort de Gélianu contourné par les gorges du torrent d'hier. Ce doit être Boubawa. Du sommet du col on aperçoit dans un panorama superbe le défilé étroit du Roubari-Chin et le cirque des montagnes qui surplombent Oramar. Du groupe des villages réunis sous ce nom on aperçoit celui d'Avitkhir.

Le Roubari-Chin a été suivi d'abord par la rive droite. A environ 1 kilomètre de l'endroit où nous sommes descendus au Roubari-Chin on aperçoit une fissure, un couloir très étroit entre les parois vertigineuses. C'est, vers le sud, « la route de caravanes » qui mène à Djilou. Juste à l'entrée de ce couloir se trouve un fortin primitif, qui sert probablement à la perception du péage sur les caravanes. Peu après, un pont nous a fait traverser le Roubari-Chin que nous suivrons désormais par sa rive gauche.

En aval du pont les ruines d'un moulin et les canaux d'irrigation. Puis s'engageant sur une pente très rapide un sentier court vers le village d'Avitkhir. A 3 kilomètres de distance de là nous quittons le Roubari-Chin qui est ici à peu près au niveau de 3.300 pieds et remontons vers Oramar, situé à une altitude de 5.500 pieds.

Les 14 et 15 septembre repos à Oramar.

Le 16 septembre à 10 heures du matin nous reprenons le chemin de retour, décrit plus haut jusqu'au confluent du lit descendant vers le Roubari Chin du Tchako. De ce point jusqu'au village de Chemsiki, où nous arrivons à 12 h. 1/2, le sentier longeant la rive droite du Roubari-Chin est plutôt difficile à gravir. Il quitte souvent le niveau du cours d'eau pour grimper à des corniches artificielles, vers lesquelles on accède par des rampes en grosses pierres. Toutefois le défilé est large. Nous restons deux heures à Chemsiki. De là d'abord en longeant encore la rive droite du Roubari-Chin puis la rive gauche de son affluent de droite nous remontons jusqu'à la confluence d'un sous-affluent de gauche d'où commence l'ascension vers le col de Bachtazin. La route qui y mène est rapide mais on y voit la trace du travail humain. Le col de Bachtazin est atteint à 4 heures. De là la descente vers le plateau de Guiaver. En traversant les villages d'Alikani et Bajirga (entre Bachtazin et Alikani un petit lac d'eau douce) nous arrivons vers 1 heure du matin à Diza.

Basile NIKITINE.

Maisons FOREST et ANDRIVEAU GOUJON Réunies

Girard & Barrère, Géographes--Éditeurs

17, Rue de Buci
Tél. DANTON 55-17

PARIS VI^e

17, Rue de l'Ancienne-Comédie
Téléphone : DANTON 55-18

CARTES MURALES SCOLAIRES

—: CARTES DE BUREAU :—

CARTES POUR LE TOURISME

Dessin, Gravure, Édition de Cartes pour tous pays

CARTES MARINES — CARTES COLONIALES

ENTOILAGE DE CARTES ET PLANS



SPÉCIALITÉ

**de Globes terrestres
et célestes**

DE TOUTES DIMENSIONS

en langues française et étrangères

■ ■

-: Appareils Cosmographiques :-