

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

DU

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Publié sous la direction de M. Henri Froidevaux

Administration et rédaction de l'ASIE FRANÇAISE : PARIS 6^e, 21, RUE CASSETTE.

Téléph. LITTRÉ 97.39. — Chèques postaux : PARIS, N° 1900.

SOMMAIRE

Liste des Souscripteurs	153
La liaison ferroviaire indo-européenne, par Pierre LÉFÈVRE	154
Au Djebel Druse, par le Capitaine F. DESIDERI	159
Études siamoises : VIII. Liturgie et Religion, par P.-Louis RIVIÈRE	161
L'industrie métallurgique japonaise	165
Variétés. — Un savant français en Chine : le R. P. Léon WIEGER, par J. DESMARQUEST	169
Indochine. — Le mouvement des prix. — Une opinion chinoise sur l'Indochine. — L'institut bouddhique de Luang-prabang. — Le problème rizicole. — La route de Lai-chau. — Continuation des travaux d'irrigation	171
Levant. — La dette publique ottomane et les pays sous mandat. — Le recouvrement des impôts arriérés au Liban. — Remise du pallium au patriarche maronite. — Le contrôle de l'exportation des agrumes libanais. — Le baccalauréat libanais. — L'agitation nationaliste en Syrie. — Arrivée de Juifs yéménites en Palestine. — Arabes contre Israélites. — La Transjordanie et la colonisation juive. — Une route directe de Bagdad à la Mecque. — Pour l'essor économique de la Turquie. — L'impôt sur les bénéfices. — Saoudieh et Transjordanie. — Fondation d'une banque d'Etat au Hedjaz. — Le chemin de fer Djedda-La Mecque	175
Extrême-Orient. — Chine. — Le « Plus Grand Changhaï ». — Renouvellement de l'accord sur la Cour chinoise des concessions. — Les relations entre l'Indochine et le Kouangsi. — Attachés commerciaux australiens en Chine. — Reconnaissance de l'Université « l'Aurore » par le gouvernement chinois	179
Japon. — Un traité japo-hollandais. — L'équipement économique de la Mandchourie. — Les bénéfices du Sud-Mandchourien. — Le mandat japonais sur les îles Mariannes et Carolines	182
Asie britannique. — Le Livre blanc. — Le budget	183
Bibliographie	184
CARTE	
La liaison ferroviaire indo-européenne (projets principaux)	155

LISTE DES SOUSCRIPTEURS

MOIS DE MARS 1933

MM.

Compagnie Algérienne, à Paris	500
Compagnie des Messageries Maritimes, à Paris....	300
Marquis de Moustier, à Paris	200
Chambre de Commerce de Nantes; Padoux, à Changhaï; Comtesse de Montfort, à Beaulieu; Comte d'Alsace, à Paris; chacun 100 francs.....	400
Société de Géographie commerciale de Nantes; E. M. de la Marine, 2 ^e Bureau, à Paris; Finances, à Lattaquié; Comité de l'Indochine, à Paris; Cercle des Officiers, à Damas; chacun 60 francs..	300
Bourboulon, à Hyères; Saint-Pierre, à Paris; R. P. Poidebard, à Beyrouth; Mlle Guldhall, à Paris; Chiha, à Beyrouth; Duraffourd, à Beyrouth; Colonna de Giovinnella, à Dakar; Comte Benoit d'Azy, à Paris; Roume, à Paris; Hanotaux, à Paris; Gourdon, à Paris; Raynaud, à Kharbine; Assoc. des Commerçants Frs. du Levant, à Beyrouth; Section d'Études, Ministère de la Guerre, à Paris; Chassigneux, à Meudon; Général Perrier, à Paris; Le Neveu, à Paris (2 ans); Kammerer, à Rio de Janeiro; Mellier, à Paris; Clouet, à Istamboul; chacun 50 francs	1 050
Comolet-Tirman, à Paris; Lieut-Col. André, S. P. 615; Dr. Picqué, à Casablanca; Beneyton, à Comentry; Abbé Catrice, à Hem; Foucher, à Sceaux; Taboulet, à Saïgon; Commandt. Lacaille, S. P. 610; Lieut. d'Ornant, à Saint-Jean-de-Braye; chacun 45 francs	395
Chambre de Commerce de Montpellier; Mabille, à Paris; Pelleray, à Paris; ensemble	115
Total : 3.260 francs	

Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 50 francs.

La Banque de l'Indochine reçoit gratuitement, dans toutes ses agences, les souscriptions à l'Œuvre du Comité.

La liaison ferroviaire indo-européenne

Alors que la longueur des voies ferrées augmente peu à peu dans la plupart des pays asiatiques : Turquie, Asie russe, Indochine, Inde (réseau déjà dense) et pays qui en forment le prolongement jusqu'aux Détroits, il est curieux de remarquer que les contrées qui constituent le nœud des communications entre l'Europe et l'Inde, sont celles où le rail a le plus de mal à pénétrer ou à s'étendre.

En Mésopotamie, le fameux chemin de fer de Bagdad est figé depuis près de dix ans dans une position que l'on prit d'abord pour une attente, mais qui menace de se maintenir telle longtemps encore. On sait qu'une lacune de 400 km. existe entre Nusaybin (1) (Nissibin), et Kirkuk, et rien ne peut faire prévoir quand elle sera comblée. Du reste, il semble qu'on se fasse illusion maintenant sur l'utilisation de la ligne Kirkuk-Khanaqin comme voie de transit vers l'Inde. Que vaudrait en effet un chemin de fer à voie étroite d'un mètre, raccordé d'une part à la voie normale de Turquie, d'autre part à une voie persane éventuelle, qui serait aussi à écartement normal ? L'artère Istanbul-Bagdad avait bien été prévue pour la voie normale, mais les circonstances en ont décidé autrement. Tout le réseau iraki a été construit à voie métrique, sauf la section Bagdad-Baiji, en direction de Mossoul, qui est à voie large, mais semble appelée à disparaître en partie (on ramènerait le terminus à Samarra) lorsque l'extension Kirkuk-Mossoul sera réalisée.

En Perse, le « Transpersan » en construction n'a plus de commun que le nom avec l'ancien Transpersan de 1912, et son utilité comme voie de transit indo-européenne sera peut-être importante. Que la Perse ait voulu se ménager en premier lieu un accès vers la mer, cela se conçoit, mais qu'elle ait été bien inspirée en adoptant le tracé nord-sud, qui lui offre, d'une part un terminus sur une mer fermée, d'autre part un débouché dans des eaux lointaines et inhospitalières, c'est discutable. Une entente avec la Turquie ou l'Irak pouvait l'amener, à moins de frais, sur la Mer Noire ou la Méditerranée. Elle a préféré garder sa complète indépendance au prix de ses commodités. L'avenir lui donnera ou non raison ; en attendant, la liaison Europe-Inde n'a guère progressé.

(1) Nous avons cru devoir adopter, aussi bien pour la carte que dans le cours de ce travail, la nomenclature toponymique turque officielle. Il nous paraît difficile, depuis l'adoption de l'alphabet latin en Turquie, de continuer à employer les formes anciennes, variant d'ailleurs souvent avec les auteurs, et ne pouvant que prêter à confusion, depuis que les nouvelles formes sont obligatoires dans les chemins de fer et les P.T.T., en service international.

Nous avons de même adopté, pour l'Irak et l'Inde, la nomenclature officielle anglaise, exception faite pour Bagdad (Baghdad) et Mossoul (Mosul), formes consacrées chez nous par la tradition que nous n'avons pas voulu enfreindre.

Plus à l'Est, on avait fondé, sitôt la guerre mondiale terminée, beaucoup d'espoir sur le chemin de fer du Béloutchistan. Atteignant Zahedan (l'ancien Duzdap) en Perse, il semblait servir d'amorce à une voie traversant le Seistan vers Méched, ou bien encore, plus hardiment, les déserts brûlants du Sud vers Isfahan. Non seulement aucun prolongement n'a vu le jour ni même été projeté, mais le trafic a été reporté, depuis juillet 1931, en territoire indobeloutchi, à Nok-Kundi, soit 222 km. en arrière de Zahedan.

Du côté de l'Inde et du Turkestan enfin, rien ne fait prévoir non plus quelque progrès dans l'avance des voies ferrées, dont les terminus continuent à se regarder, de chaque côté de l'Afghanistan, à Kouchka et à New Chaman, séparés par 850 km. de distance.

Cela posé, examinons — et ce sera l'objet de cette étude —, quelles sont les différentes solutions du problème de la future liaison indo-européenne, et quelles sont celles qui peuvent être tenues pour le plus rapidement et le plus facilement réalisables, aux différents points de vue géographique, politique et économique.

**

Les tracés que l'on peut proposer pour combler les lacunes existantes, peuvent se ramener à cinq, sans combler les variantes, que nous indiquerons également.

VOIE A. Russie-Afghanistan. De Kouchka à New Chaman, par Hérat et Kandahar. Longueur à construire, Kouchka-New Chaman : 850 km.;

VOIE B. Russie-Perse (-Afghanistan). De Bakou à New Chaman, par Astara-Recht-Téhéran-Méched-Hérat-Kandahar. Longueur à construire, Aliat-New Chaman : 2.732 km.;

Variante B'. Même tracé jusqu'à Méched, puis Méched-Zahedan via Seistan. Longueur à construire, Aliat-Zahedan : 2.657 km.;

Variante B''. Même tracé jusqu'à Téhéran, puis Téhéran-Koum-Yezd - Kerman - Bam-Zahedan. Longueur à construire, Aliat-Zahedan : 2.432 kilomètres ;

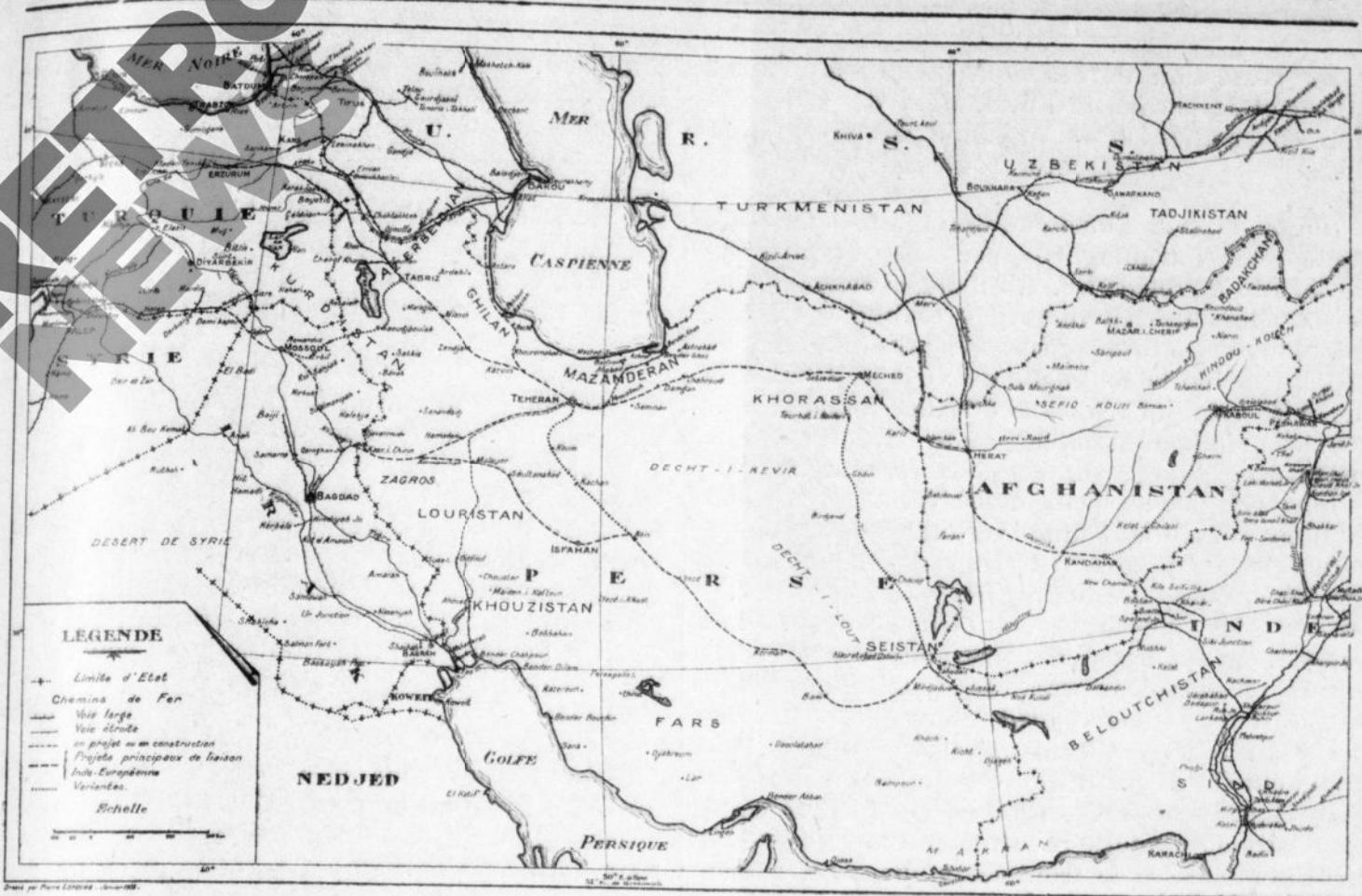
VOIE C. Turquie-Perse du Nord. De Sivas (terminus actuel des chemins de fer turcs) à New Chaman, par Erzurum - Bayazit - Tabriz - Téhéran - Méched - Hérat - Kandahar. Longueur à construire, Sivas-New Chaman : 3.897 km. (1) ;

Variante C'. Même tracé jusqu'à Méched, puis Méched-Zahedan. Longueur à construire, Sivas-Zahedan : 3.822 km.;

VOIE D. Turquie-Irak-Perse du Nord. De Nusaybin à New Chaman, par Kirkuk-Qaraghan-Khanaqin - Hamadan - Téhéran - Méched-Hérat-Kandahar. Longueur à construire, Nusaybin-Kirkuk : 400 km., et Khanaqin - New Chaman : 2.825 km. ;

Variante D'. Même tracé jusqu'à Méched,

(1) La ligne Sivas-Erzurum (542 km.) est en projet et ne saurait tarder à être entreprise.



puis Méched-Zahedan. Longueur à construire, Nusaybin-Kirkuk : 400 km., et Khanaqin-Zahedan : 2.750 km.;

Voie E. Turquie-Irak-Perse centrale. De Khanaqin (voir tracé D) à Zahedan, par Kermanchat - Malayer - Ishafan - Yezd - Kerman - Bam - Longueur à construire, Nusaybin-Kirkuk : 400 kilom. et Khanaqin-Zahedan : 2.185 km.

Nous ne mentionnerons que pour mémoire les tracés aboutissant à Karachi, projetés en 1912, qui ne méritent pas, à notre avis, d'être pris en considération. La voie de Karachi ne restera jamais que ce qu'elle est : une voie maritime et aérienne, d'ailleurs merveilleuse, et ce serait un non-sens d'y faire aboutir un chemin de fer venant d'Europe.

L'importance de l'indication des longueurs à construire, en dehors de toute autre considération, ne saurait nous échapper. Elle nous montre combien lourde serait la charge financière entraînée par certains de ces tracés, et la durée qu'il faudrait assigner à de telles entreprises. Mais, en dehors de l'ordre de grandeur des lacunes à combler dans le futur réseau indo-européen, il est une question de distance qui doit également entrer en ligne de compte : c'est la longueur totale de la ligne reliant, par chacun de ces tracés, l'Europe occidentale à l'Inde, ou pour simplifier, à un point que nous situerons à la rencontre des lignes provenant de Zahedan et de New Chaman : Spezand Junction, au sud de Quetta, dans le Béloutchistan.

Nous résumerons dans le tableau ci-après ces données essentielles : distance Paris-Spezand Junction, longueur à construire.

	km.	km.
A. (Via Orenbourg). Paris - Berlin - Varsovie - Stolpce - Moscou - Orenbourg - Tachkent - Merv - Kouchka - Hérat - Kandahar - New Chaman - Spezand	8.585	850
— (Via Bakou). Paris - Berlin - Varsovie - Chepetovka - Kiev - Rostov - Bakou - Krasnovodsk - Kouchka - Hérat - Kandahar - New Chaman - Spezand	7.428	id.
B. Paris - Berlin - Varsovie - Chepetovka - Rostov - Bakou - Téhéran - Méched - Hérat - Kandahar - New Chaman - Spezand	7.836	2.732
B'. Le même jusqu'à Méched, puis Méched - Zahedan - Spezand	8.301	2.657
B''. Le même jusqu'à Téhéran, puis Téhéran - Koum - Yezd - Kerman - Bam - Zahedan - Spezand	8.076	2.432
C. Paris - Istanbul - Ankara - Sivas - Erzurum - Bayazit - Tabriz - Téhéran - Méched - Hérat - Kandahar - New Chaman - Spezand....	8.275	3.897
C'. Le même jusqu'à Méched, puis Méched - Zahedan - Spezand....	8.740	3.822
D. Paris - Istanbul - Nusaybin - Kirkuk - Qaraghan - Khanaqin - Hamadan - Téhéran - Méched - Hérat - Kandahar - New Chaman - Spezand	8.486	3.225
D'. Le même jusqu'à Méched, puis Méched - Zahedan - Spezand	8.951	3.150
E. Paris - Istanbul - Nusaybin - Kirkuk - Qaraghan - Khanaqin - Kermanchah - Malayer - Isfahan - Kerman - Zahedan - Spezand	8.386	2.585

En possession de ces données, aussi précises que peut le permettre l'évaluation des distances non construites, il est possible de passer à la discussion des différentes routes.

Route A (via Kouchka-New Chaman). Cette route offre l'avantage de présenter la plus petite lacune à construire. L'itinéraire normal passe par Moscou - Orenbourg - Tachkent - Merv. *Via* Bakou - Krasnovodsk, on diminuerait de façon sensible la longueur du voyage. C'est même cette voie qui réalise la distance totale la plus courte. Malheureusement, elle implique une rupture de charge sur les deux rives de la Caspienne, et on ne peut considérer ce parcours comme constituant une véritable ligne transcontinentale. L'administration des chemins de fer soviétiques, d'ailleurs, ne fait rien pour favoriser les voyages *via* Krasnovodsk. Les bateaux ne sont pas en correspondance avec les trains et aucun express ne fonctionne entre Krasnovodsk et Achkhabad, alors que ce dernier point est relié par train accéléré à Moscou, *via* Tachkent-Orenbourg. C'est donc par cette dernière ligne que s'effectueraient les futures communications rapides et directes, entre la frontière polonaise et la frontière afghane, et le raccourci, *via* Bakou, ne doit être noté qu'à titre d'indication.

Un autre avantage du Kouchka-Chaman est qu'il ne rencontre pas de terrain difficile, une fois franchies les hauteurs du Paropamisus, au nord d'Hérat. Entre Hérat et Kandahar, il longe la base des derniers contreforts occidentaux de l'Hindou-Kouch, évitant tout à la fois le désert et la montagne. Après Kandahar, c'est le plateau, plus ou moins ondulé, qui monte insensiblement jusqu'à New Chaman, le terminus du North Western Railway, au pied du Khouadja Amran.

Du point de vue politique, il n'apparaît pas que le Gouvernement afghan ait des raisons de s'opposer à l'établissement du Kouchka-Chaman. On doit se rendre compte à Kaboul — et nous l'avons montré dans une autre étude (1) — que le trafic indo-européen n'a aucun avantage à passer par la capitale afghane. Kaboul pourra être relié à l'artère transcontinentale à Kandahar, et il en tirera tous les avantages qu'il est en droit d'attendre. Le débouché naturel de l'Afghanistan est le port de Karachi. Or, la ligne la plus courte pour y accéder, aussi bien de Hérat que de Kaboul, passe par Kandahar-Chaman.

La voie de Russie présente l'inconvénient d'un changement de wagon à l'entrée et à la sortie de ce pays, par suite de l'écartement différent des rails. Ce désavantage est inhérent à toutes les relations *via* Russie. Il ne semble pas qu'il ait nui, dans des circonstances semblables, au développement du trafic transsibérien-transmandchourien, tout au moins quand des com-

munications normales existaient en Asie orientale. On remarquera à ce sujet, que les tracés que nous allons étudier, *via* Istanbul, impliquent la traversée du Bosphore, qui constitue aussi, en l'état actuel des choses, une rupture de charge. Il n'est pas exclu d'envisager, toutefois, que cette sujétion disparaîtra lorsqu'on fera usage de ferry-boats, solution dont la Direction des chemins de fer turcs a entrepris l'étude.

Route B (via Bakou-Téhéran). L'idée de prendre Bakou — ou mieux la station d'Aliat sur la ligne de Batoum — comme tête de ligne, était à la base des différents projets de transpersans élaborés vers 1912. La ligne devait entrer en territoire persan à Astara, gagner Téhéran, puis Kerman, et de là, plonger vers le Golfe persique qu'on atteignait à Bender-Abbas ou à Tchabar, avant de gagner Karachi, terminus du projet. Un tel tracé était la résultante de conditions d'ordre politique et stratégique imposées par l'Angleterre. Elles n'existent plus aujourd'hui, et le schéma de 1912 serait un non-sens. De Téhéran, la voie de l'Inde ne passe pas par les bords du Golfe; elle a l'embarras du choix entre trois tracés: 1° le direct vers Zahedan, via Koum-Nain-Yezd-Kerman-Bam, à travers une zone désertique et torride, peu accidentée, sauf entre Kerman et Bam et avant Zahedan; 2° Méched-Zahedan, en partie désertique aussi, mais offrant l'avantage de desservir la populeuse capitale du Khorassan; 3° Méched-Hérat-Kandahar-New Chaman, qui serait peut-être le tracé le plus judicieux au point de vue économique, et offrant moins de difficultés techniques que les précédents (meilleures conditions climatiques surtout).

A vrai dire, un projet ayant Bakou (Aliat) comme origine, ne semble plus retenir aujourd'hui l'attention des intéressés immédiats: la Perse et la Russie. Le Gouvernement de Téhéran a admis comme travaux de deuxième urgence, une ligne reliant l'artère principale Bender Chah-Bender Chahpour au nouveau port de Kazian, en face de Pehlevi. Les Russes s'occupent de prolonger la ligne de l'Araxe devant relier Bakou à Djoulfa. Mais rien ne laisse prévoir la construction, dans un avenir quelconque, d'une voie directe Bakou-Recht, qui se trouvait cependant, voici vingt ans, au premier plan de l'actualité.

Quant à la partie Téhéran-frontière indienne (ou afghane), qui est commune aux routes C et D, nous dirons au paragraphe suivant, ce que nous pensons de l'éventualité de sa réalisation.

Route C (via Istanbul-Bayazit-Téhéran). Le terminus actuel des chemins de fer turcs est à Sivas. La ligne est en projet jusqu'à Erzurum. C'est donc de ce dernier point qu'il s'agirait, à proprement parler, d'une voie à construire. Les dernières négociations turco-persanes permettent d'entrevoir l'amélioration des communications entre Trabzon (Trébizonde), Erzurum et Tabriz

(1) Les chemins de fer en Afghanistan (*Bulletin de la Chambre de Commerce franco-asiatique*, numéro spécial consacré à l'Afghanistan, janvier 1928).

viâ Bayazit. Mais il ne s'agit pour l'instant que de la route, vieille comme le monde, qui joint la mer Noire à l'Azerbeïdjan persan.

Le tracé serait ardu entre Erzurum et Makou, mais les Turcs ont déjà surmonté bien des difficultés dans la construction de leur réseau, et celles-ci ne sont pas insurmontables. Pendant la guerre, une ligne à voie étroite fut établie, reliant Bayazit, d'une part à Karaköse en direction d'Erzurum, d'autre part à une station de la ligne russe de l'Araxe, viâ Makou. Elle n'est plus exploitée, peut-être même n'en reste-t-il que des vestiges ? Cela prouve que le terrain se prête à l'établissement d'une plate-forme de voie ferrée, quoique les exigences de la voie normale soient plus dures. En Perse, les difficultés sont moyennes entre Tabriz et Méched, un peu plus grandes avant et après Téhéran.

Quelle chance avons-nous de voir se réaliser un jour cette artère importante ? Le programme turc de construction de chemins de fer comporte le raccordement de la ligne projetée Sivas-Erzurum au port de Trabzon. Mais d'Erzurum à Bayazit, rien ne semble actuellement en projet. Il y a lieu de croire que la Turquie n'entreprendra rien dans cette direction avant d'avoir la certitude que la ligne sera prolongée par la Perse jusqu'à Tabriz. Et cela nous amène à examiner d'une façon générale la politique ferroviaire du Gouvernement persan.

La Perse a acquis en matière de voies ferrées un retard qu'elle semble ne vouloir rattraper qu'avec circonspection. Certes, les travaux du Transpersan se poursuivent, tant dans la partie nord (au sud d'Aliabad) que dans la partie sud (nord de Dizful) et le Parlement persan vote régulièrement des crédits pour cette construction. On ne saurait supputer toutefois le nombre d'années qui seront nécessaires, au rythme actuel, à l'achèvement du réseau nord-sud, étant donné que les parties les plus difficiles sont précisément celles qui restent à construire. A plus forte raison serait-il présomptueux de fixer une époque à la mise en chantier — et que dire de l'achèvement ! — d'une artère est-ouest, quelle qu'elle soit, sauf cependant le tronçon du transpersan Hamadan-Firouzkouh qui pourrait être intégré dans un projet ayant son origine à Nusaybin (route D).

La cadence actuelle de construction des voies ferrées en Perse est fonction des disponibilités du Trésor, et on ne peut guère en prévoir l'accélération tant qu'elle dépendra de possibilités budgétaires. Le régime du « fara da se » comporte évidemment des avantages, entre autres celui de ne pas endetter le pays, mais il a paru contre l'inconvénient de retarder la mise en valeur des régions traversées et le rendement de l'entreprise elle-même, qui ne pourra vraiment rémunérer le capital engagé que lorsqu'elle sera complètement achevée. On est donc en droit de se demander si le recours à l'emprunt ou l'octroi de concessions ne serait pas pour la Perse une opération plus avantageuse que l'investisse-

ment à fonds perdu, et pendant de longues années encore, d'une part non négligeable des ressources fiscales du pays, qui trouveraient logiquement leur emploi dans des postes budgétaires ordinaires.

Route D (viâ Istanbul-Nusaybin-Kirkuk-Khannaqin-Téhéran). C'est le trajet actuellement suivi par les voyageurs empruntant le service organisé par la Compagnie des wagons-lits. Que vaut-il ? Dans l'état présent des communications ferroviaires, ce parcours est celui qui présente le moins de lacunes jusqu'à Téhéran. La route est ancienne : de tout temps, la plaine de l'Euphrate et les portes du Zagros ont donné accès au plateau iranien, passage obligé vers l'Inde. Les difficultés techniques de la partie à construire se trouvent dans la section Khannaqin-Hamadan ; elles sont plutôt moindres que celles de la route d'Erzurum à Tabriz. Mais le grave inconvénient de ce tracé, que nous avons déjà signalé, est l'emprunt du réseau iraki à voie de un mètre. On dira : « Cet emprunt n'est pas obligatoire ; une voie indépendante peut, de Nusaybin, gagner le plateau persan sans passer par Kirkuk. » Il faudrait admettre alors qu'un passage existât en dehors de ceux utilisés par les routes, dans des régions que fréquentent les caravanes depuis des millénaires. Ce n'est pas impossible. Un parcours comportant la traversée d'une ligne de faite élevée peut être impraticable pour une route, et au contraire utilisable pour un chemin de fer, si la montagne est de faible épaisseur, et se prête, en conséquence, à la construction d'un tunnel. Il semble que, de Mossoul, point de passage obligatoire de la ligne venant de Nusaybin, il soit possible de gagner, soit Hamadan par Erbil, Khoi Sanjak et Sanandedj — le tracé entre Khoi Sanjak et Sanandedj restant le point délicat à déterminer —, soit Kermanschah par Erbil, Sulaimaniyah, Halebja et Djavanroud, ce dernier tracé qui suit la direction des vallées de la zone bordière, et ne rencontre que deux lignes de faite peu élevées, paraissant surtout susceptible de retenir l'attention.

Il y a aussi la voie de Rowanduz. On sait que cette route, construite récemment, met en communication directe Mossoul (et par contre-coup la Méditerranée) avec Tabriz, centre de la riche province de l'Azerbeïdjan persan. On l'a même appelée la route T.T.T. (Tripoli-Tabriz-Tiflis), montrant ainsi l'ambition de ses promoteurs. Il nous paraît peu probable, toutefois, que la capitale de la Transcaucasie se serve jamais de cet exutoire, alors que Batoum, si proche, est tout désigné à cet effet. Il y aurait plutôt à craindre qu'une autre route T.T.T. ne vienne quelque jour concurrencer la première : celle de Trabzon-Tabriz-Téhéran. La route de Rowanduz, que certains voudraient doubler d'un chemin de fer — et c'est à ce titre qu'elle nous intéresse —, constitue certes, une voie de communication avantageuse vers l'Azerbeïdjan, mais elle oblige

au détour par Tabriz si l'on a Téhéran comme objectif. Ce détour se chiffre par un supplément de longueur d'environ 200 km. par rapport au tracé *viâ* Kermanschah.

Quoi qu'il en soit, il est évident que si l'on pouvait prolonger, en lui maintenant ses caractéristiques actuelles, la ligne de Nusaybin, établie depuis Haydarpasa, pour livrer passage aux trains de vitesse, caractéristiques que ne possède pas la ligne Ankara-Sivas, on obtiendrait la voie indo-européenne idéale, permettant l'établissement de relations vraiment rapides. L'avenir nous apprendra si cette conjecture peut se réaliser. En attendant, si l'on envisage l'utilisation de la section irakie du « Bagdad », il n'apparaît pas que la liaison, si jamais elle a lieu, soit bien pratique par cette voie.

Route E (viâ Istanbul-Nusaybin-Kirkuk-Khanaqin-Isfahan-Zahedan). Cette route de l'Inde est celle sur laquelle on a fondé peut-être le plus d'espoir après la guerre, du fait de la construction de la ligne Nushki-Zahedan, en Béloutchistan. Elle est accessible au trafic automobile sur tout son parcours, particularité qu'elle partage avec la route Khanaqin-Téhéran-Méched-Zahedan, tout en étant moins pratique que cette dernière, au point de vue état et ravitaillement. L'exécution d'une voie ferrée *via* Isfahan présenterait d'assez sérieuses difficultés. Le profil est relativement montagneux dans l'ensemble, et l'évitement ou la traversée de l'extrémité méridionale du désert du Lout offrirait de gros aléas. Le climat de cette partie de la route est torride, la piste devenant impraticable l'été à la circulation automobile. Enfin, cette ligne se trouve entièrement en territoire persan, et les parties qu'elle en desservirait, — la section Khanaqin-Isfahan mise à part —, comptent parmi les plus déshéritées du pays. Il est donc permis de croire que le Gouvernement persan se soucierait peu d'entreprendre la construction d'une ligne dont l'utilité serait exclusivement internationale. Comme nous l'avons déjà fait ressortir, des apports étrangers seuls pourraient susciter une telle entreprise, en admettant qu'elle soit concédée. Et une dépense de l'ordre de plus de deux milliards de francs, investie dans une ligne ne pouvant vivre que du trafic transcontinental, ne serait pas sans faire réfléchir — longtemps peut-être — les capitalistes tentés d'y investir leurs disponibilités.

**

Telles sont les différentes données sur lesquelles repose, à l'heure actuelle, le problème des communications ferroviaires indo-européennes. Il est difficile de préjuger de l'avenir, et les solutions qui paraissent s'imposer sont souvent celles qui se font le plus longtemps attendre, lorsqu'elles ne deviennent pas entièrement caduques ! Toutefois, qu'on nous permette de tirer de cette étude, les conclusions qui nous paraissent le mieux adaptées à l'ensemble des faits exposés.

La voie de Kouchka-Chaman est celle qui est le plus promptement et le plus facilement réalisable, si l'Afghanistan y donne son adhésion.

Plus tard, lorsque la Perse aura construit une artère est-ouest, ayant comme origine Bayazit, ou un point situé dans le prolongement de la ligne de Nusaybin, le trafic indo-européen pourra être dévié par cette route, qui se raccorderait à celle de Hérat-Kandahar. La voie d'Istanbul deviendrait, comme elle l'est actuellement pour la Perse, la route de luxe, celle des grands express Calais-New Chaman. La voie de Russie continuerait à être celle des bourses plus modestes, que n'inquiètent pas la traversée, un peu moins confortable, de l'U.R.S.S. Qu'on n'oublie pas d'ailleurs, que la ligne de Kouchka resterait toujours la plus accessible à la Russie du Nord, à la Scandinavie, et aussi, naturellement, à la Sibirie, à la Chine du Nord et au Japon, au moyen du « Turksib ».

Après la période troublée qui a suivi le cataclysme mondial de la guerre, les états de l'Asie occidentale, fortifiés dans leur indépendance, doivent regarder au dehors et se rendre compte des avantages que leur apporterait la création, sur leur territoire, de la voie internationale. Certains, comme la Perse et l'Irak, ont amélioré, voire créé un réseau routier excellent. Ce n'est pas suffisant. Pas plus que pour atteindre le Tchad ou le Niger, l'automobile ne constituera jamais un moyen pratique d'effectuer le voyage des Indes. De même que le Transsaharien, le Transindoeuropéen s'impose. Ce qu'il faut maintenant, c'est un effort de persuasion et de coordination des plans, qui provienne de l'Europe. Et nous ne pouvons, en terminant, que souhaiter la création d'un organisme, national ou international (pourquoi la France n'en prendrait-elle pas l'initiative ?), qui aurait pour objectif la réalisation de cette tâche intéressante, dont l'aboutissement correspondra à une nouvelle étape de la civilisation.

Pierre LEFÈVRE.

Principaux documents utilisés

- Livres.** — *Reichskursbuch*, Winterausgabe 1932-33. Berlin.
- Indicateur officiel des chemins de fer russes*, hiver 1932-33. Moscou. (En russe.)
- Tableau des distances entre stations des chemins de fer turcs*. Haydarpacha, 1927. (En turc.)
- Faik Sabri*. *Türkiye Cografyasi*. Istanbul, 1929. (En turc.)
- Iraq Railways*. Time Table n° 51 (novembre 1931). Bagdad.
- G. H. Ebtehaj. *Guide Book for Persia*. Tehran, n.d. (1932).
- Newman's *Indian Bradshaw* (february 1928). Calcutta.
- Guide et notices de la Compagnie internationale des wagons-lits.

Bulletin de la Chambre de commerce franco-persane, Paris.

L'Economiste d'Orient, Istanbul.

Cartes. — *Carte de Turquie*, par Salahaddin Ve-kemal.

Map of Iraq, with Notes for visitors. Revised and enlarged edition. London et Bagdad, 1929.

India and adjacent countries, on the scale of 1:1.000.000, published by the Survey of India, Calcutta. Feuilles diverses.

International map of the world, on the scale of 1:1.000.000, published by the War Office, London. Feuilles diverses.

Et les cartes contenues dans les ouvrages cités ci-dessus.

Au Djebel Druse ⁽¹⁾

Dans un article sur le Djebel Druse que l'*Asie Française* a publié en avril 1932, nous disions que, pour qu'un sol se transforme et devienne durablement fertile, il lui fallait deux choses essentielles : des arbres et de l'eau. L'une est fonction de l'autre et, dans un pays à monoculture comme le Djebel, l'exploitation de ces deux éléments est de nature à donner à ses habitants un complément de ressources susceptible de leur apporter un soulagement matériel sérieux en cas de disette.

C'est dans ce but que l'administration mandataire s'est appliquée, depuis la pacification de ce pays, à y développer l'arboriculture presque inexistante et à y améliorer le régime des eaux souterraines ou atmosphériques en l'adaptant à une conception plus utilitaire au double point de vue agricole et social.

HYDRAULIQUE

« L'eau est le sang de la terre », disait le général Clément-Grandcourt, ancien gouverneur du Djebel Druse. Nous dirons même qu'au Djebel Druse, l'eau est le sang de l'homme, car quiconque a visité ce pays a pu se rendre compte que, dans la majorité des villages, l'eau destinée à la population est puisée dans des birketts ⁽²⁾ qui servent en même temps d'abreuvoirs aux animaux.

Aucune amélioration hydraulique n'a été apportée, depuis les Romains, jusqu'à notre arrivée dans ce pays. Bien mieux, les aménagements faits à cette époque très reculée ont périéclité avec le temps ; canalisations obstruées, birketts délabrés, barrages démolis, sont autant de témoins de l'activité des uns et de l'apathie des autres.

(1) *Suite et fin*. V. les articles précédents dans les numéros de février 1931 (p. 44-45) et d'avril 1932 (p. 133-135).

(2) Le *birkett* est un bassin creusé dans le sol et destiné à recueillir les eaux de pluies. Il revêt la forme d'un grand réservoir construit en pierres de taille (époque romaine), ou bien celle d'une simple excavation creusée dans le sol, ce qui est le mode le plus courant dans le pays.

Ces vestiges du passé ont encore conservé leur côté utilitaire et permettent aujourd'hui d'orienter nos prospections hydrologiques avec le maximum de garanties.

Au Djebel Druse, les premiers aménagements hydrauliques datent d'avant l'insurrection. C'est en 1924 que le Capitaine Carbilllet réalisa l'adduction d'eau de Soueida, en canalisant sur une longueur de 19 kilomètres les eaux de la source d'Aïn Guiné.

On aurait tort de croire que le Djebel est une région désertique complètement dépourvue d'eau. Au contraire, les flancs de ce dôme elliptique, jadis bouleversé par des éruptions volcaniques, laissent filtrer une multitude de sources, dont l'abondance permettrait, grâce à un captage méthodique, une distribution suffisante à tous les villages du Djebel. Malheureusement, les disponibilités budgétaires de ce petit gouvernement sont très restreintes, et les possibilités de mener à bien une aussi vaste entreprise sont réduites d'autant.

C'est pour compenser cette carence budgétaire que le général Clément Grandcourt entreprit, avec une sagacité clairvoyante, des prospections hydrologiques dans les différentes contrées du Djebel en vue de doter les villages, que la nature n'avait pas privilégiés, d'une quantité d'eau nécessaire et suffisante aux besoins de la population et des animaux.

Outre certaines adductions d'eau, comme celles d'Atil et de Kanawat, où l'on peut voir aujourd'hui s'ériger de belles fontaines massives flanquées de longs abreuvoirs, le Gouverneur du Djebel déploya une grosse partie de son activité à rechercher personnellement les nappes et les courants souterrains que les secrets de la rhabdomancie étaient de nature à révéler aux spécialistes baguettisants. Il s'entoura au préalable des conseils de certains techniciens et ne tarda pas à acquérir lui-même, en la matière, des notions très complètes qu'il mit aussitôt en application en sondant les sous-sols les plus ingrats avec l'ardente conviction de réussir. En maints endroits, les efforts furent couronnés de succès, et si les habitants de Sélim et d'Oualgha peuvent aujourd'hui, même à l'époque du plus bas étiage, tirer de l'eau de leurs puits, c'est à la persévérance de leur ancien gouverneur qu'ils doivent les bienfaits de cette entreprise.

Il n'en fut malheureusement pas de même dans certaines régions de la périphérie où, pourtant, les besoins en eau de la population se font encore sentir d'une façon plus impérieuse que partout ailleurs, du fait du voisinage de l'immensité désertique. Et cependant l'ingratitude de ces sous-sols n'entama pas la conviction du général Clément Grandcourt qui, jusqu'à son départ du Djebel, dirigea très activement ses recherches avec l'ardente foi du succès.

Des sondages furent entrepris un peu partout, avec la main-d'œuvre militaire et des moyens plutôt rudimentaires, afin d'épargner le plus

possible les deniers de l'Etat, que le Gouverneur conservait jalousement pour des travaux d'un intérêt sans doute plus immédiat.

Les puits de Hokof et de l'Arbre isolé, situés respectivement aux confins Nord et Sud du Djebel, devaient servir, dans l'esprit du général Clément Grandcourt, à abreuver les troupeaux des nomades et à favoriser l'exploitation agricole des régions avoisinantes que la population avait en partie abandonnées par suite d'un manque absolu d'eau. Les travaux du premier furent provisoirement suspendus ; ceux du deuxième durent être interrompus à la suite d'une rectification de frontière intervenue au bénéfice de la Transjordanie.

A Salkhad, le forage d'un puits sur le Tel Seleh, mamelon situé à proximité immédiate de cette localité, et faisant pendant à la citadelle, avait été entrepris dans les mêmes conditions, mais avec un but différent. Ces travaux étaient destinés, selon l'importance de la nappe qui pouvait être mise à jour, à alimenter la ville et les réservoirs de la citadelle tenue par une importante garnison.

Tous ces forages furent entrepris, disions-nous, d'après les indications que révélaient à l'opérateur les réactions de la baguette ou du pendule. Il est certain que les résultats ne pouvaient être que problématiques, car, quelle que soit la valeur de la méthode employée, il n'en est pas moins vrai que beaucoup d'éléments inconnus entrent en jeu, pouvant neutraliser ces réactions ou influencer fortement sur elles, en fournissant des données plus ou moins exactes. Sans vouloir critiquer l'efficacité de cette méthode, il nous sera permis cependant de constater que les résultats obtenus n'ont pas toujours été, au Djebel, en rapport avec les efforts fournis. Cette constatation ne diminue en rien l'œuvre accomplie au Djebel Druse par le général Clément Grandcourt dans sa politique de l'eau ; elle ne fait, au contraire, que mettre en relief l'activité de ce Gouverneur, dont la préoccupation constante fut de faire évoluer dans la voie du progrès le pays dont il assumait la direction.

Au départ du général Clément Grandcourt, la politique de l'eau fut poursuivie au Djebel Druse par son successeur, le général Massiet, avec la même persévérance et la même volonté d'aboutir. Tout comme son prédécesseur, le nouveau gouverneur comprit l'importance de ce problème ; il s'attacha à le résoudre en augmentant notamment les conditions d'hygiène et les facilités de ravitaillement dans les centres peuplés.

Avec le général Massiet, la méthode change. Ce ne sont plus les recherches hypothétiques aux résultats plus ou moins heureux ; c'est une exploitation rationnelle de toutes les sources existantes et leur dérivation vers les agglomérations voisines. Il y a beaucoup d'eau dans le massif montagneux du Djebel ; les sources y sont abondantes et pures, mais elles se perdent dans le sol avant d'atteindre la plaine. Il s'agit de les col-

lecter et d'assurer par une canalisation étanche leur cheminement vers les centres besogneux. Les populations ne demandent pas mieux que de participer à la dépense, si élevée soit-elle, pourvu que l'eau jaillisse sur la place principale de leurs villages, et que leurs troupeaux puissent s'abreuver abondamment.

Le programme hydraulique élaboré par le nouveau Gouverneur au début de 1932 tint compte de toutes ces considérations et comporta une série de mesures destinées à améliorer la vie habituelle des habitants.

Aménagements des points d'eau. — Tous les villages du Djebel, même ceux qui ont le rare privilège de disposer de l'eau de source, possèdent des « birketts » qui sont la plupart du temps communs aux habitants et aux animaux. Les premières mesures d'hygiène qui s'imposèrent à l'attention du général Massiet, furent de séparer les uns des autres et de munir les birketts réservés à la consommation domestique, de margelles en ciment, permettant de puiser l'eau sans la polluer par la souillure des pieds. Les canaux d'amenée des eaux de ruissellement furent partout réfectionnés, et les habitants mis en demeure d'approfondir et d'élargir leurs birketts, afin d'en augmenter la capacité. Toutes ces mesures de nécessité absolue furent appliquées, d'une façon générale, à la grande satisfaction des populations.

Adductions d'eau. — Une partie de ce programme hydraulique a pu être exécutée dans le courant de l'année, grâce à la part contributive que le gouvernement du Djebel Druse apporta dans la réalisation de ces entreprises. Des adductions d'eau furent créées à Kafer et à Raha, villages situés le long de la route de Salkhad. A Ahire, un groupe de moto-pompe installé dans une grotte souterraine permet d'élever l'eau jusqu'au niveau du sol, soit 25 m. environ, et d'alimenter une borne fontaine à l'aide d'une petite canalisation. La source d'Ayn, dont les eaux se dispersaient à la surface, a été aménagée, et de vastes abreuvoirs en ciment ont été créés, permettant aux troupeaux de s'abreuver de tout temps. Mais c'est surtout pendant l'été que l'utilité de ces abreuvoirs se fait sentir d'une façon bienfaisante, car l'eau à cette époque se fait rare dans cette région, et la source d'Ayn, grâce aux aménagements créés, peut ainsi satisfaire aisément aux besoins impérieux des nomades.

De gros travaux sont actuellement en cours d'exécution à Soueida, où la construction de deux réservoirs, mesurant chacun 15 mètres de diamètre et 3 mètres de hauteur, assureront la distribution de l'eau d'une façon plus complète dans les différents quartiers de la ville. La capacité de ces réservoirs, calqués sur le type de nos plus grands réservoirs modernes de France, est susceptible de pourvoir pendant 20 jours aux besoins de la population de Soueida et de la garnison qui s'y trouve en stationnement.

Des travaux analogues sont projetés à Salkhad,

capitale du Makran Sud, où la nécessité d'une grosse réserve d'eau se fait sentir de façon plus pressante, étant donné l'absence totale d'eau potable en ce point. Mais ce projet comportant une canalisation d'une quinzaine de kilomètres, exige la mise en œuvre d'un capital de près d'un million, dépense incompatible avec les maigres ressources d'un budget aussi restreint que celui du Djebel. Les disponibilités du Haut-Commissariat, auxquelles il a été fait appel par le Gouverneur du Djebel Druse, permettront l'exécution prochaine de ce projet dont l'importance, au double point de vue économique et social, exige une réalisation immédiate.

Indépendamment de ces grands travaux, des aménagements ont été apportés dans chaque *caza*, où, grâce à l'activité des officiers des Services spéciaux, de grandes facilités ont été données à la population dans la question si délicate de l'approvisionnement en eau.

Capitaine F. DESIDERI.

Études siamoises (1)

CHAPITRE VIII

LITURGIE ET RELIGION

Les trois calendriers siamois. — L'année liturgique. — Les fêtes rituelles. L'eau et le feu. — La religion bouddhique. Moines et monastères. Une prise d'habit. — La vie du moine. Méditations et pénitences. Sous l'arbre Bô.

Si vous demandez à un Siamois la date de sa naissance, il vous répondra par exemple qu'il est né le cinquième jour de la sixième lune décroissante de l'année du Rat. Et cela mérite quelque explication.

Jusqu'à la fin du siècle dernier, la fuite du temps était encore mesurée au Siam par trois calendriers : le calendrier religieux, qui part de la mort du Bouddha, c'est-à-dire de l'an 480 de notre ère ; le calendrier populaire, attribué par la tradition au roi Ruang, et dont le point de départ est l'an 639 de l'ère chrétienne ; enfin, le calendrier grégorien, adopté officiellement en 1889 ; seulement l'année, au lieu de commencer le 1^{er} janvier, débute le 1^{er} avril — à peu près comme autrefois, chez nous (2). Mais les deux calendriers bouddhique et grégorien n'ont

été mis d'accord qu'en 1910. En conséquence, l'année bouddhique a commencé le 1^{er} avril 1932. Un décret de 1917 a adopté la division du jour astral en vingt-quatre heures.

Dans le calendrier populaire, l'année se divise en douze mois lunaires, qui sont alternativement de vingt-neuf et de trente jours, donnant un total de trois cent cinquante-quatre jours ; on y ajoute, tous les trois ans, un mois complémentaire, qui est le huitième. Dans chaque lunaison le Siamois compte non par jour, mais par nuit, en indiquant la période de la lune croissante, qui comprend quinze nuits, ou celle de la lune décroissante, qui en comporte quatorze ou quinze, suivant que le mois est de vingt-neuf ou de trente divisions. Chacune de ces divisions — pour ne pas prononcer le mot de : jour — se découpe en quatre fractions de six heures, qui partent du lever du soleil. L'heure se partage en soixante minutes. Quant à la semaine, les jours en empruntent leurs noms aux mêmes planètes que ceux du calendrier romain (1).

Quand il s'agit d'additionner les années, le Siamois ne compte pas par siècles, mais par cycles, qui sont au nombre de deux. Le petit cycle est formé de douze années, à chacune desquelles correspond le nom d'un animal. La première année est dite année du rat ; la deuxième année est l'année du bœuf ; la troisième, du tigre ; la quatrième, du lièvre ; la cinquième, du grand dragon ; la sixième, du petit dragon ; la septième, du cheval ; la huitième, de la chèvre ; la neuvième, du singe ; la dixième, du coq ; la onzième, du chien ; la douzième, du cochon. Le grand cycle comprend cinq petits cycles ; il est donc de soixante années, divisées en six décades, dont le point de départ sera forcément variable ; il faudra donc une table de concordance pour savoir quels mois du petit cycle constituent une décade d'années (2).

C'est encore le calendrier populaire qui, à l'heure actuelle, préside aux fêtes liturgiques. Ces fêtes sont curieuses en ce qu'elles s'accompagnent de cérémonies et de pratiques, presque toujours brahmaniques, dont l'origine se perd dans la nuit des temps. Le début de l'année lunaire, ou *Krout Thai*, était annoncé par des décharges d'artillerie : chacun des canons garnissant les murs de la Cité royale faisait feu trente-six fois, pour éloigner les esprits malfaisants. Un second jour de l'an, solaire celui-là, le *Songkran*, se plaçait à l'époque du *Maha Sakai*, lorsque le soleil passe du signe des Poissons — *Rasi Min* — dans celui d'Ariès, *Rasi Met* (3) c'est-

(1) Les premières *Études siamoises* ont paru dans l'*Asie française* en juin 1932 (p. 209), en juillet-août (p. 234) et en septembre-octobre (p. 285), puis en janvier 1933 (p. 17-22), en février (p. 59-63), en mars (p. 95-100) et enfin en avril (p. 137-142).

(2) Faut-il rappeler qu'en France, et jusqu'au XVII^e siècle, le jour de l'an coïncidait avec la fête de Pâques, et se célébrait le samedi saint ; il variait donc avec les années. Ce fut Charles IX qui, par une ordonnance de janvier 1563, le fixa au 1^{er} janvier, ce qui eut pour effet d'amputer cette année de ses trois derniers mois. L'avantage de la réforme fut d'assigner au jour de l'an une place fixe dans le calendrier.

(1) Voici les noms des jours, en siamois : lundi (lunae dies) : *ouân Chan* ; mardi (martis dies) : *Ouân Angkan* ; mercredi (mercuri dies) : *Ouân Pout* ; jeudi (jovis dies) : *Ouân Prahat* ; vendredi (veneris dies) : *Ouân Souk* ; samedi (saturni dies) : *Ouân Sao* ; dimanche (solis dies) : *Ouân Alit*.

(2) On trouvera cette table dans l'ouvrage de S. Chevillard, déjà mentionné, p. 252.

(3) *Rasi* est un mot pâli, qui indique les signes du zodiaque. *Sargkran* est le nom d'une divinité astrale qui se lève avec le soleil lorsque celui-ci entre dans le signe d'Ariès.

à-dire vers la mi-avril. Il donnait lieu à des libations d'eau lustrale pratiquées par les moines des bonzeries et par les anciens sur les images du Bouddha, tandis que le roi prenait un bain officiel et complet. Depuis la réforme du calendrier, ces deux fêtes sont fondues en une seule, dite du *Tu Nam*, célébrée au nouveau jour de l'an, le 1^{er} avril, et marquée par l'absorption de l'eau d'allégeance.

Après l'eau, le feu. Quatre fois l'an, le roi, nouveau Prométhée, le donne, en son palais, à ses fidèles sujets. Il ne l'a point dérobé au ciel, mais le tient des Brahmanes, qui sont censés l'avoir reçu de la divinité. De fait, ils l'ont obtenu en frottant l'un contre l'autre, à la mode polynésienne, deux bâtonnets de bois, qui ont enflammé un morceau d'amadou. Chacun des assistants tient en main une bougie de cire jaune et parfumée. Le premier, le roi allume la sienne à la flamme de l'amadou ; puis il la passe au prince héritier, lequel la transmet au plus proche parent du souverain ; la flamme fait ainsi le tour de l'assemblée, en suivant l'ordre hiérarchique, chaque assistant y allumant sa bougie propre, qu'il remet aux prêtres en fin de cérémonie. Celle-ci n'a pas duré moins de deux à trois heures. On peut, semble-t-il, y voir une survivance de l'adoration du feu *agni* aux temps védiques.

Le neuvième mois de l'année lunaire voit s'accomplir le rite du *pra-bad*. De toutes parts, les fidèles se rendent à Lopbouri pour adorer l'empreinte laissée par le pied du Bouddha sur une colline située à l'est de la ville, et c'est un spectacle curieux que de voir la foule bariolée des pèlerins, qui à pied, qui dans les véhicules les plus variés, se presser sur la route qui mène à la colline sacrée. Quelques semaines plus tard, et le jour où la sixième lune arrive à son plein, la fête du *Wisakha Baya* a pour objet de commémorer tout à la fois la naissance, l'inspiration et la mort de Sakya Mouni, ces trois événements s'étant déroulés au même moment de la lunaison. Le commencement et la fin du carême bouddhique sont marqués par les solennités du *Khao Purim Pansa* et de l'*Ok Pansa*.

Le cycle de l'année solaire et agricole est également jalonné par des cérémonies qui en accompagnent les travaux. En mai, ceux du labourage débutent par la cérémonie du *Rack Na*, qui figure parmi les plus anciennes traditions brahmaniques. On voit alors un seigneur de la cour, délégué par le roi, empoignant le mancheron d'une charrue enguirlandée de feuillages et de fleurs, tracer le premier sillon. Il porte un de ces pa-noungs de soie, brochés d'or et d'argent, qu'on fabriquait au temps jadis et tels qu'on n'en tisse plus. La façon dont ce vêtement se comporte pendant le labour constitue un présage. S'il se relâche et vient à descendre jusqu'aux pieds, c'est signe qu'on pourra marcher dans la rizière sans avoir à se retrousser ; donc, sécheresse ; qu'il remonte au contraire jusqu'aux genoux, et les champs ne manqueront

pas d'être noyés. Quant aux travaux de la moisson, ils s'accompagnent des jeux dits de la Balançoire — *Loh Ching Cha* — qui se placent le septième et le neuvième jour de la naissance du deuxième mois lunaire. A Bangkok, l'on peut voir, se dressant sur l'une des places publiques, un portique démesuré sous lequel les personnages les plus graves renouvellent, avec moins de grâce, les ébats de l'escarpolette.

**

Parmi les fêtes rituelles auxquelles il m'a été donné d'assister, il en est deux singulières par leur symbolisme et par leurs manifestations : le Tot Kathin et le Loï Krathong.

Le Tot Kathin, ou fête des offrandes, qui se place vers la fin de la saison des pluies, est une des rares cérémonies qui soient purement bouddhiques. Il consiste dans la présentation aux bonzes des présents — *Kathina* — consistant notamment en robes qui leur serviront dans le cours de l'année et qui leur sont offerts par la piété des fidèles. A travers le pays, c'est le peuple tout entier qui va leur porter une offrande. Dans les pagodes royales de Bangkok, la remise est faite par des délégués du souverain. Mais c'est le roi lui-même qui, entouré de sa Cour, se rend processionnellement au Wat Cheng en traversant la Mè Nam.

La barque sur laquelle il prend place — *reva-pratinangron* — a la forme d'un monstre marin aux flancs de laque noire couverte de dorures et dont la proue figure une tête de tapir — *houa reua krouth* —, tandis que la poupe s'effile en queue de serpent — *houa reua nakh*. A l'avant et à l'arrière sont suspendues des bannières. Vers le milieu s'élève le *keng*, pavillon fermé par des rideaux de brocard, qui permettent seulement d'entrevoir le mouvement de va et vient de l'éventail manié à deux mains par un serviteur à genoux ; devant le pavillon, s'implante le parasol blanc à neuf étages, insigne du pouvoir suprême. L'embarcation est mue par soixante rameurs vêtus et coiffés de rouge ; la cadence leur est donnée par un chef de nage — le *kron krathong saô* — debout à l'arrière et porteur d'une longue lance, qui s'abaisse pour la plongée des rames. Elle est précédée du bateau qui porte les *kathina*. D'autres embarcations — les *reua kamya*, ou bateaux de fête — suivent, portant la reine, le prince héritier, les membres de la famille royale, les dignitaires de la Cour ; deux d'entre elles sont chargées de musiciens et de chanteurs.

Sur la rive droite du fleuve, le roi prend pied au débarcadère du Wat Cheng, recouvert pour la circonstance d'un tapis blanc, que ne fouleront pas d'autres pieds que les siens. Pendant qu'il pénètre dans le sanctuaire, pour y déposer les dons et y recevoir de la bouche de ses gratifiés les admirations d'usage, les centaines de pirogues maintenues jusqu'alors par une consigne inflexible le long de la rive, se précipitent vers

le milieu du fleuve pour s'y livrer à des évolutions désordonnées, tandis que des instruments variés déchirent l'air de leur concert discordant. Puis, dans le soir qui tombe, la procession s'en retourne, comme elle était venue, en laissant sur le fleuve assombri un sillage clair qui s'élargit en éventail.

Non plus bouddhique, mais brahmanique, la fête du *Loï Krathong*, ou lancement du bateau, a pour objet d'honorer les génies des Eaux, dont il importe de se concilier les faveurs, puisqu'ils président aux actes essentiels de la vie journalière : boire, se baigner dans la rivière, ou naviguer à sa surface. Tombée en désuétude, elle s'est vue ressuscitée en 1915 à l'époque coutumière, c'est-à-dire au début de la saison d'automne. C'est la nuit que s'en déroulent les rites puérils et gracieux. Dès la chute du soleil, on voit des milliers d'hommes, de femmes, d'enfants, réunis sur le bord du fleuve, tenant en main un objet singulier : une sorte de berceau, faite de morceaux d'écorce ou de feuilles de bananiers, dont l'assemblage figure une embarcation, le *kratong*, tantôt minuscule comme un jouet d'enfant, tantôt de la taille d'une pirogue. Des offrandes diverses y sont déposées, consistant en fruits, en provisions de riz, de feuilles de bétel ou de noix d'arec ; la décoration en est faite de palmes, de fleurs mali — *dok-mali*, — de rubans rouges et jaunes, de drapeaux, de parasols en papier et de bougies multicolores. Celles-ci allumées, l'esquif est lancé dans le courant. S'il est pris par un remous qui le ramène le long du bord, fâcheux présage : les génies refusent les présents offerts. Ils l'ont accepté au contraire lorsque le *krathong*, après quelques hésitations, file au plein courant. Dans leur course dansante, les esquifs illuminés s'entrechoquent, s'embrasent, et, pendant un temps, les eaux du fleuve rougeoient des incendies qui s'éteignent en crépitant dans le naufrage final.

**

A côté des pratiques superstitieuses et des rites plus ou moins orthodoxes, la religion officielle du Siam est le bouddhisme, qui s'implanta dans le pays vers la fin du *xiii^e* siècle ou le début du *xiv^e* siècle et y est demeuré vivace, alors qu'il disparaissait graduellement du pays où il a pris naissance. Il représente la secte dite *Himayana*, ou « du Petit Véhicule », également en honneur à Ceylan, en Birmanie et au Cambodge, et que suit avec le plus d'exactitude l'enseignement du *Samana Kodom* (1). Mais les manifestations du culte sont fortement teintées de Brahmanisme, et c'est le pali, la langue sacrée des brahmines,

(1) Un des noms du Bouddha siamois, lequel est encore dénommé *Pra Puttha Chao*. Il est à noter que nombre de noms propres des religions de l'Inde ont subi de semblables transformations : c'est ainsi qu'Indra est devenue *Pra In*. *Vichnou* s'est mué en *Pra Naraï* et *Siva* en *Pra Isuen*. Le *garouda*, la monture ailée de *Vichnou*, est appelée *Pra Krut*. Parfois il y a eu simple altération : *Sri That Tha* au lieu de *Sidarta* (nom du Bouddha avant l'inspiration et le renoncement). De même, le *Ramayana* est connu sous le nom de *Ramakien*, etc.

dérivé direct du sanscrit, qui joue dans les réceptions le même rôle que le latin dans notre liturgie. Il n'est d'ailleurs compris que des initiés, et demeure lettre morte pour la plupart de ceux qui l'emploient.

Un des missionnaires qui ont visité le Siam au *xviii^e* siècle, le P. Tachard, a évalué à plus de 5.000 le nombre des pagodes du royaume et à 40.000 le nombre des talapoins ou moines qui les habitent. Il n'y a pas eu décroissance, puisqu'un recensement effectué en 1929 accusait 16.441 monastères desservis par 132.893 prêtres, plus 77.489 novices. Bangkok, la capitale, à elle seule compte 78 monastères royaux.

A la différence du clergé régulier d'Occident, le clergé bouddhiste n'est point lié par des vœux perpétuels. D'abord novice — *samanera*, — puis moine — *bikkhou*, — chacun de ses membres peut, à son gré, soit interrompre sa vie monastique, soit rentrer dans le siècle. Feu le roi *Monkut* passa ainsi dans une bonzerie vingt-six années de sa vie avant d'accéder au trône. A son exemple, presque tous les membres de l'aristocratie et généralement les esprits cultivés ont, pendant un temps plus ou moins long, porté la robe jaune.

La cérémonie qui accompagne l'admission du nouveau membre dans une congrégation se déroule suivant un cérémonial plusieurs fois séculaire. L'impétrant se présente à la porte du monastère, à cheval, revêtu d'une tunique blanche, couronné de fleurs, escorté de musiciens et d'amis porteurs de présents. Ce cortège qui symbolise par sa pompe l'existence princière du *Sakya-Mouni* avant son renoncement, pénètre dans l'enceinte du *wat* par l'un des portails qui donnent accès aux cours extérieures. Les musiciens viennent en tête, armés les uns de tambourins, les autres de cymbales ; les derniers donnent la cadence en entrechoquant des lames de bois de fer d'une sonorité extrême. Les deux tambourinaires qui ouvrent la marche s'en vont, dansant et gesticulant ; ils se retournent par intervalles, se figent dans une immobilité subite, puis, comme mus par un ressort, se livrent à un jeu de dislocations effroyables, faisant mine de se jeter l'un sur l'autre et se frappant la tête de leurs instruments. Derrière eux suivent les porteurs d'offrandes ; vient enfin le récipiendaire, abrité sous un parasol et tenant en main une fleur de lotus.

Après avoir parcouru le dédale des cours parsemées de pavillons de toutes formes et de toutes couleurs qui composent la cité monastique, le cortège débouche devant le sanctuaire, le *bot*, dont il fait trois fois le tour, s'arrêtant aux huit pierres érigées sous autant d'édicules et qui délimitent le terrain consacré ; leur forme est celle de la feuille du figuier saint, de l'arbre du Bouddha. Devant chacune d'elle, des enfants, prosternés, ont répandu des pétales de fleurs, allumé des bougies et des bâtonnets d'encens. Puis, au son des psalmodies, tout le monde pénètre dans le sanctuaire.

L'intérieur en est sombre. La lumière qui entre par les premières fenêtres, seules ouvertes, joue le long des pilastres et des murailles couvertes de fresques. Dans le fond de la nef, un autel à plusieurs étages est dominé par un Bouddha dont les lignes rutilent dans l'ombre. Des candélabres de cristal et des girandoles de fleurs artificielles pendent du plafond.

Au milieu du vaisseau, accroupi dans une chaire surélevée, sur des coussins de soie, le *chao-wat* garde en main le *talapat* (1), l'éventail sacré, qui doit s'interposer entre le regard du moine et les vaines apparences du monde. A ses côtés, les moines sont rangés sur une double file, et toutes les robes jaunes se tiennent immobiles et hiératiques, comme autant de statues d'or. Après quelques formalités préalables, et tandis que les assistants s'installent sur les nattes qui parsèment le dallage, un dialogue s'engage entre les deux hommes : le prêtre haut placé et le postulant, qui s'est prosterné devant lui : Répondant au questionnaire de son interlocuteur, celui-ci affirme successivement : qu'il est bien exempt de fièvre, de lèpre et de tout mal contagieux ; — qu'il n'a jamais été envoûté ni sous la puissance de magiciens ; — qu'il est en pleine possession de son esprit ; — qu'il est du sexe masculin ; — qu'il n'a pas de créanciers ; — qu'il n'est ni esclave ni fugitif ; — qu'il possède les vêtements requis. Sur quoi, il lui est enjoint d'approcher.

Il s'agit maintenant pour lui de prendre la robe jaune traditionnelle et symbolique. Jadis, dans les jours qui suivirent la mort du Maître, ses disciples adoptèrent cette couleur par humilité, car elle était réservée, dans l'Inde, aux gens hors caste, aux vagabonds et aux criminels. Au surplus, la robe ne devait pas être faite d'une seule pièce, mais de morceaux ramassés çà et là et cousus ensemble. Le temps usa la rigueur de cette pratique et peu à peu les moines consentirent à accepter un vêtement plus décent, fourni, nous l'avons vu, par la main des fidèles.

Ayant, avec l'assistance de ses futurs collègues, revêtu la robe, la ceinture et le manteau rejeté sur l'épaule, le néophyte est en posture de prêter les huit serments, qui sont : de ne détruire aucun être vivant ; de ne pas voler ; de ne commettre aucun acte impur ; de ne jamais mentir ; de ne pas absorber de boissons enivrantes et de ne prendre de nourriture qu'aux heures permises ; de s'abstenir des plaisirs de la danse, du chant, de la musique et du théâtre ; de ne pas user d'onguents, de parfums ni d'ornements ; de ne pas s'étendre sur un lit profond ou surélevé ; de ne recevoir ni or ni argent.

Ces serments prêtés, le *chao-pya* prononce la formule qui ouvre au nouveau moine les portes de la congrégation. C'est à lui de recevoir les hommages des assistants qui, s'approchant à

(1) C'est de ce mot que les premiers Français venus au Siam, notamment les missionnaires, ont fait, pour désigner les moines bouddhiques, le mot : talapoin.

tour de rôle, se prosternent à ses pieds pour y déposer les présents dont ils sont porteurs. Bientôt le sol est couvert de robes, de sacs en cuir, de parapluies et d'éventails, de cigares et de fleurs, voire même de lampes à pétrole et de réveille-matins nickelés : on dirait bientôt l'éventaire d'un bric-à-brac du Sempeng. Puis, l'assistance se retire, tandis que le nouveau moine, escorté de ses compagnons, s'en va prendre possession de la cellule qu'il occupera dans la bonzerie.

Telle est la cérémonie à laquelle j'ai assisté, voici de cela bien des années, dans le Wat Poh, qui est un des monastères royaux de Bangkok.

Désormais la vie du moine va s'écouler, toute unie, dans l'observance des deux cents règles qui président à son existence. Pauvre à l'égal du Maître, il ne possèdera que les objets indispensables à la vie : trois robes et une ceinture ; un bassin en cuivre pour recevoir les aumônes ; un rasoir, une boîte d'aiguilles pour réparer ses effets, un filtre. Levé avec l'aube, aussitôt qu'il fait assez jour pour qu'il puisse distinguer les veines de ses mains, il se rase la tête, procède aux ablutions, et va chercher l'eau de la journée, qu'il prend soin de filtrer, de peur de détruire les vies qu'elle renferme. Puis, accompagné du bonzillon attaché à sa personne, il quitte le monastère pour s'en aller, à travers la ville, quêter sa nourriture et celle de ses frères. Le geste par lequel il présentera le bassin de cuivre révélera la secte à laquelle il appartient : secte ancienne du Pra Mahanikai s'il le tend de la main gauche ; secte nouvelle du Pra Damayut s'il la tend des deux mains. L'encombrement de la rue le dispense de tenir le regard abaissé vers la terre à une longueur de charrue, comme le veut la loi. Par contre, il est une règle rigoureuse : celle qui lui défend de manger entre le milieu du jour et le lendemain matin. Durant ce temps, les aliments solides sont remplacés par d'innombrables tasses de thé. Non moins stricte est l'obligation de rentrer au monastère à la tombée de la nuit, annoncée par le tintement de la cloche.

Matin et soir, cette même cloche appelle les moines à la prière. Dans le sanctuaire, autour de la statue monumentale du Bouddha, devant laquelle se consomment des cierges et brûlent des bâtonnets d'encens, le *chao-wat* lit à haute voix les versets sacrés dont le manuscrit repose sur ses jambes repliées. Les pages en sont constituées par des feuilles de latanier assemblées par des cordons de soie. Les caractères ont été tracés à la pointe du style, et, pour les rendre lisibles, on a rempli de cendre grasse les creux ainsi obtenus. La lecture finie, les bonzes entonnent en chœur les versets liturgiques en langue pâli. La psalmodie monte, grave, sur le plafond obscur, avec la fumée de l'encens et le parfum des fleurs. C'est comme un martèlement qui tantôt scanderait ses coups plus brutaux, tantôt les précipiterait en saccades plus sourdes, jusqu'à

n'être plus qu'un bourdonnement rythmé. De brusques interruptions — la minute de silence de l'Extrême-Orient — font planer un silence de mort sur les formes pétrifiées des bonzes.

En dehors de ces heures, le moine, tout en se promenant à travers les innombrables cours parsemées d'édicules et qu'habite un peuple de statues, parcourt également le domaine de la méditation, avec ses huit régions, dont la première est celle de l'Amour et la dernière celle de la Sérénité. Comme chacune d'elles se subdivise en un grand nombre de circonscriptions, il n'est pas trop de toutes les cours et jardins du monastère pour faire concorder les deux promenades du corps et de l'esprit.

Quatre fois par mois, aux jours correspondant aux quatre phases de la lunaison, les moines enseignent aux fidèles les préceptes du Maître. Puis, pendant le Carême, qui coïncide avec la saison des pluies, c'est-à-dire de juillet à octobre, le monastère se dépeuple. Ses habitants s'essaient à travers les campagnes pour se livrer à la prédication. Durant la saison sèche, ils s'en vont, à tour de rôle, accomplir le pèlerinage annuel à la colline de Pra Bat, près de Lopbouri, pour adorer l'empreinte des pieds du Bouddha. Dans ces déplacements ils n'emportent que le bol à aumônes, un parasol et un sac contenant quelques menus objets.

Les fautes que peut commettre le moine bouddhique au cours de sa carrière monastique sont sanctionnées par la confession publique, qui a lieu devant le *chao wat* deux fois par mois, aux jours de la pleine lune et de la nouvelle lune. Elle n'est point obligatoire, mais purement volontaire. Les menues peccadilles sont expiées par des punitions légères, qui consistent notamment à veiller un cadavre ou bien encore à répandre de l'eau autour des arbres sacrés. Pour les cas plus graves, le coupable comparait devant un tribunal ecclésiastique présidé par le chef des prêtres. Les juges votent par oui ou par non, en levant ou en abaissant leur éventail. En cas de verdict affirmatif, et notamment dans les trois cas péremptoires de fornication, de vol ou de meurtre, le coupable est dépouillé de sa robe, fouetté publiquement et chassé du monastère, où il ne pourra plus rentrer (1).

Au milieu d'une des cours il est un grand arbre au tronc multiple et dont l'ombrage est épais sur les dallages moussus. C'est le *banyan*, l'arbre *Bô*, arbre sacré par excellence, car c'est sous sa ramure que le Bouddha médita pendant sept jours dans l'immobilité après avoir reçu la révélation. Les branches basses en sont revêtues d'un étrange feuillage jaune : ce sont les

(1) « Les talapains surpris en adultère sont dépouillés de leur habit jaune, flagellés jusqu'au sang, et puis condamnés pour toute leur vie à couper l'herbe aux éléphants; cette peine équivalait aux travaux forcés; c'est la peine des plus grands criminels; on l'appelle *taphun*, et aucun d'eux, malgré les plus puissantes protections, ne peut se racheter de cette condition infamante. » Pallegoix, *Description du Royaume Thai ou Siam*, tome I, p. 364.

robes des moines que la maladie retient dans leur cellule; de ceux qui ont quitté le monastère pour rentrer dans le siècle; de ceux enfin de qui l'esprit, ayant franchi les murs de cristal qui entourent l'univers, a mérité, dans l'individualité de la vie terrestre, de se fondre à jamais dans le grand tout, dans le Nirvâna.

P. LOUIS RIVIÈRE,

Correspondant de l'Institut.

(A suivre.)

L'industrie métallurgique japonaise

En 1929, à la veille de la crise mondiale, l'industrie métallurgique japonaise était arrivée à produire environ 74 0/0 de l'acier nécessaire aux besoins du pays. La dépression économique qui suivit, en restreignant la demande locale, entraîna en 1930 une diminution de 48 0/0 des importations par rapport à 1929. De plus, non seulement le Japon se suffisait à lui-même pour la fabrication de certains produits, mais il pouvait encore exporter, au cours de cette année, 70.000 tonnes d'acier en Chine, en Mandchourie et ailleurs.

Si l'on considère le rapide développement de l'industrie métallurgique au Japon — sa production est passée de 959.000 tonnes d'acier en 1913 à 2.294.000 tonnes en 1929 — on est tenté de croire que ce pays ne sera bientôt plus tributaire de l'étranger et pourra même approvisionner les marchés extrême-orientaux en acier laminé aux dépens des Etats-Unis et des pays industrialisés de l'Europe. Pourtant, par son manque de ressources naturelles, le Japon ne semblait nullement destiné à devenir un pays de grande industrie métallurgique. On y trouve en effet fort peu de minerai de fer et de charbon cokéfiant. C'est dans l'effort opiniâtre du Gouvernement, justifié d'ailleurs par des motifs de défense nationale, qu'il faut chercher l'explication du développement de l'industrie sidérurgique au Japon. La crise actuelle n'a fait d'ailleurs que souligner davantage combien cette industrie est artificielle et qu'elle a plus que jamais besoin d'un soutien officiel.

**

Minerai de fer. — Les réserves de minerai de fer sont estimées à 40 millions de tonnes. Elles ne sont pas très riches et leur teneur en fer, d'ailleurs très variable, n'atteint pas 55 0/0. Ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant, on trouve des gisements de limonite dans le Hokkaido et des gisements de magnétite dans la Préfecture de Iwate.

Districts	Limonite	Hématite	Magnétit
	(en milliers de tonnes)		
Hokkaido	10.750	1.410	—
Iwate	—	2.000	16.260
Niigata	—	4.700	410
Fukushima	—	—	1.360
Kochi	—	2.420	—
	10.750	10.530	18.030

A ce total, il faut ajouter environ 40 millions de tonnes de magnétite de médiocre qualité qui ne sont pas actuellement utilisables mais qui, en période de nécessité, pourraient le devenir. Enfin, on a longtemps espéré pouvoir traiter les sables ferrifères, très abondants au Japon ; mais la pauvreté de ces dépôts (30 0/0), ainsi que la présence d'oxyde de titane, difficile à éliminer, a empêché jusqu'à présent toute exploitation. On évalue ces dépôts, presque entièrement localisés dans la préfecture de Iwate, à environ 145 millions de tonnes.

Le Japon ne peut donc absolument pas trouver dans son sous-sol le minerai nécessaire à sa consommation annuelle de 2.000.000 de tonnes d'acier. Il a été tout naturellement amené à chercher en Corée et en Mandchourie un premier appoint.

La Corée fournit actuellement au Japon le tiers de ses imports de minerai. C'est de manière peu précise que sont connues les réserves de la Corée ; elles seraient à peine de 15 millions de tonnes, et composées surtout de limonite. Tous les gisements sont localisés dans la région Nord-Ouest de la presqu'île. Comme ils sont actuellement exploités à raison de 500.000 tonnes par an, ils seront très rapidement épuisés.

Leur richesse en fer est comparable à celle du minerai japonais et suffit à en permettre l'exportation à l'état brut. Une partie est envoyée à la Yawata Steel Works, dans le Kiou-siou, et l'autre à la Japan Steel Works, dans le Hokkaido.

Il n'en est pas de même pour le minerai mandchou, que l'on ne peut songer à exporter à cause de sa faible teneur en fer (35 0/0). Il est nécessaire, au préalable, de le transformer en fonte. Cette opération est d'ailleurs facilitée par le voisinage de mines d'où l'on extrait un bon charbon cokéfiant. Les gisements, tous localisés dans le Sud-Mandchourien, se répartissent de la façon suivante :

Kungchangling	Tonnes	270.000.000
Penhsihu		70.000.000
Anshan		400.000.000
Total.....	Tonnes	740.000.000

Notons toutefois que, suivant d'autres évaluations, le chiffre serait deux fois plus faible.

Ni le minerai coréen, ni la fonte mandchoue ne suffisent à l'approvisionnement des usines sidérurgiques japonaises, force a été de chercher en Chine et en Malaisie les 2 millions de tonnes de fer nécessaires au Japon.

En Chine, le Japon contrôle actuellement, par le moyen d'investissements et de prêts, environ 35 millions de tonnes de minerai situées dans la province de Anhwei et à Tayeh.

Tayeh	10.000.000
Anhwei :	
Tai Ping et Tao Chung	6.000.000
Moling Kuan	5.000.000
Ching Ling Chang	14.000.000
	35.000.000

C'est seulement à partir de 1925 que le Japon a commencé à s'approvisionner en Malaisie. Les industriels japonais y possèdent environ 75 millions de tonnes d'un minerai très riche (65 0/0). Les deux centres d'extraction sont à Johore et dans le Trengganu. Tout le minerai extrait de cette dernière région est destiné à la Yawata Steel Works, qui possède une flotte spéciale chargée du transport. Ce minerai rendu au Japon revenait à Yen 9 la tonne en 1930.

Ainsi le Japon possède actuellement, dans ses colonies et à l'étranger, plus de 500 millions de tonnes de minerai de fer, chiffre douze fois supérieur à celui de ses réserves propres.

Le tableau suivant permet de comparer les imports de minerai, au cours de ces dernières années, avec la production locale.

Années	Production locale			Total
	Japon	Corée	Mandchourie	
1927.....	159.000	423.000	530.000	1.112.000
1928.....	158.000	559.000	673.000	1.390.000
1929.....	178.000	559.000	781.000	1.518.000

Années	Importations		Total
	Malaisie	Chine	
1927.....	435.000	503.000	938.000
1928.....	739.000	878.000	1.617.000
1929.....	959.000	950.000	1.909.000

Il en ressort que plus de la moitié du minerai consommé au Japon est de provenance étrangère. Toutefois, afin d'échapper autant que possible à cette dépendance, très dangereuse en période de guerre, d'énormes stocks de minerai sont accumulés à la Yawata Steel Works et représentent à l'heure actuelle environ deux années de consommation normale.

Charbon. — Pauvre en minerai de fer, le Japon n'est pas mieux partagé quant au coke. Les gisements de Corée ne suffisent pas à lui fournir tout le charbon maigre nécessaire à ses cokeries et il doit en importer de la Chine, de l'Indochine et de la Mandchourie.

**

Ainsi le Japon, pauvre en ressources naturelles, est obligé d'importer une bonne partie du minerai et du charbon nécessaires à son industrie métallurgique. Les frais de transport de ces lourdes matières premières ont pour effet de grever considérablement le prix de revient de la

tonne de fonte, à tel point qu'il est souvent plus économique pour les aciéries japonaises d'importer de la fonte de l'Inde ou des Etats-Unis. Sur 2 millions de tonnes de fonte consommées au Japon en 1929, 795.000 tonnes ont dû être importées.

Fonte. — Pendant les années prospères de la guerre on produisit des quantités assez élevées de fonte en refondant de vieux matériaux au haut fourneau, mais ce genre de production, très peu économique, dut être abandonné et, en 1929, on ne produisait plus de fonte par ce procédé.

A partir de 1922, grâce à la production de plus en plus grande d'énergie électrique au Japon, on commença d'utiliser le four électrique pour la fusion de vieux matériaux. La quantité de fonte obtenue par ce moyen a augmenté régulièrement. La principale compagnie spécialisée dans ce procédé, la *Tobatta Imono*, en a produit 16.000 tonnes en 1929.

Toutefois cette production représente une fraction très faible de celle obtenue en haut fourneau à partir du minerai et qui est assurée actuellement par cinq compagnies japonaises : la *Yawata Steel Works*, qui est une compagnie gouvernementale ; la *Toyo Seitetsu*, exploitée d'ailleurs par la précédente ; la *Nihon Seiko Sho* et la *Kamaishi Kozan*, toutes deux contrôlées par le groupe Mitsui ; enfin, l'*Asano Zosenjo*, qui est une filiale de la *Asano Shipbuilding Company*.

Nous insisterons plus particulièrement sur la *Yawata Steel Works* (Y. S. W.), à cause de son importance et de son caractère officiel.

En 1895, la Diète impériale décida la création, par les soins du Gouvernement et sous le contrôle du Ministère du Commerce et de l'Industrie, des Imperial Steel Works de Yawata. Mais ce ne fut qu'au début de 1901 que le premier haut fourneau fut mis à feu.

Pour subvenir aux besoins de la guerre russo-japonaise, on porta sa capacité de production de 90.000 tonnes à 102.000 tonnes, grâce à l'adjonction d'un nouveau haut fourneau. Néanmoins, la production des Y. S. W. était toujours inférieure à la demande locale, et sa capacité dut être régulièrement augmentée. Elle atteignit près de 700.000 tonnes à la fin de 1930 et était alors assurée par un haut fourneau de 500 tonnes, 2 de 270, 1 de 230 et 3 de 200. Le capital total investi à cette époque s'élevait à Yen 90.000.000. On n'avait pas prévu initialement que ces usines prendraient une telle extension et il n'existait à proximité ni minerai ni charbon. Sur 100 tonnes de minerai fondues à Yawata, 35 proviennent de la Chine, 55 de la Malaisie et 10 seulement du Japon ou de la Corée. Une bonne partie du charbon est importée également de la Chine et de la Mandchourie. D'autre part, l'installation même des usines est défectueuse ; les aciéries furent construites entre les hauts fourneaux et la mer, ce qui nécessita par la suite, pour le transport du minerai, l'aménagement d'un système de câ-

bles aériens, extrêmement mal commode et coûteux.

Ces conditions onéreuses d'exploitation expliquent que le prix de revient de la tonne de fonte à la *Yawata Steel Works* atteignait presque 39 yen en 1929 alors qu'en Amérique la tonne se vendait un peu plus de 18 \$.

D'après une source officielle, les bénéfices réalisés par cette compagnie furent considérables pendant la guerre — 60.000.000 Yen en 1915 — puis ils tombèrent au chiffre insignifiant de 10.000 Yen en 1921. Le maximum atteint depuis fut de 16.000.000 Yen en 1928.

La *Yawata Steel Works* est de beaucoup la plus importante Compagnie japonaise. De 1927 à 1929, sa production moyenne annuelle fut de 650.000 tonnes, soit 60 0/0 environ de la production du Japon. Il conviendrait d'ailleurs d'ajouter à ce chiffre environ 180.000 tonnes de fonte livrées par la *Toyo Seitetsu* à la *Yawata Steel Works*, qui loue cette société pour 300.000 yens par an, faible rémunération des 30 millions de yens qui y ont été investis.

La situation financière des deux sociétés contrôlées par le groupe Mitsui n'est guère plus brillante. En particulier, la deuxième société, malgré les facilités qu'elle avait à se procurer d'excellent charbon cokéfiant, a dû renoncer à faire travailler un de ses hauts fourneaux. La production de ces deux sociétés réunies atteignait environ 215.000 tonnes en 1929. Ce sont les deux seules sociétés qui ne transforment pas elles-mêmes leur fonte en acier et elles arrivent difficilement à la vendre sur le marché japonais, où elle est concurrencée par la fonte indienne.

L'*Asano Zosenjo*, qui produit à peine 60.000 tonnes de fonte, en transforme la presque totalité en acier pour les besoins de l'*Asano Shipbuilding Company*. C'est à cette situation particulière qu'elle doit d'être prospère.

Les cinq compagnies précédentes assurent une production un peu supérieure à 1 million de tonnes de fonte, mais la consommation locale est très près d'atteindre le double et le Japon est obligé d'en demander le complément à ses colonies et à l'étranger.

La *Mitsubishi Seitetsu*, située en Corée, produit environ 150.000 tonnes de fonte qu'elle vend au Japon. Cette compagnie est équipée pour transformer sa fonte en acier, mais les conditions onéreuses d'exploitation l'en ont empêchée jusqu'à présent.

Il existe en Mandchourie deux compagnies sidérurgiques, une japonaise, l'*Anshan Steel Works*, filiale de la *South Manchuria Railway*, et une sino-japonaise, la *Honkeiko Baitetsu*, contrôlée par le groupe Okura. Ces deux compagnies exportent un peu moins de 300.000 tonnes de fonte au Japon.

L'*Anshan Steel Works* est située au milieu des gisements de minerai de fer d'*Anshan*, à 200 mil-

les au Nord de Dairen, et sur la ligne principale de la S. M. R. On estime ces dépôts à 100 millions de tonnes, mais, comme tous les autres gisements mandchous, ils sont très pauvres et avant de les traiter au haut fourneau, on est obligé de les réduire une première fois. Par contre, il ne manque pas de charbon cokéfiant dans la région.

On avait pensé développer l'installation de cette Société pour en faire la première usine métallurgique de l'Extrême-Orient. Mais tout le matériel qui avait été commandé à cette fin est encore dans le port de Dairen depuis déjà deux ans. Cela s'explique à la fois par les difficultés techniques d'exploitation et par la rivalité des producteurs de la Métropole, qui ont obtenu que la tonne de fonte en provenance de la Mandchourie paie, en plus du droit de sortie de ce pays, un droit de Yen 1,66 la tonne au Japon. A la fin de l'exercice 1931, les pertes enregistrées par cette compagnie depuis 1919 s'élevaient à plus de 26.000.000 Yens.

Quant à la Honkeiko Baitetsu, c'est une très petite société dont la capacité est de 88.400 tonnes. Elle n'a jamais travaillé à plein rendement.

Outre la fonte de Corée et de Mandchourie, le Japon en importe également de l'étranger. Jusqu'en 1929, les imports augmentèrent pour atteindre 795.000 tonnes. Le principal fournisseur reste l'Inde (60 0/0), où les Tata Iron Works travaillent dans des conditions excellentes. Les achats de fonte étrangère se font par l'intermédiaire d'une association groupant tous les producteurs japonais qui vendent leur fonte sur le marché local. La Yawata Steel Works et l'Asano, qui transforment elles-mêmes toute leur fonte en acier, ne sont pas affiliées à ce groupement.

*
**

Si, comme nous venons de le voir, le Japon peut à peine fournir à ses aciéries la moitié de la fonte qui leur est nécessaire, par contre celles-ci suffisent presque à l'approvisionnement du pays en acier et, en 1930, les importations de cet article ne représentaient que le 1/5 de la production locale.

Acier. — Depuis 1926, le Japon est passé au huitième rang des pays producteurs d'acier, juste après le Luxembourg et avant l'Italie. En 1930, sa production fut de 1.790.000 tonnes. A peu près toutes les formes de produits finis et toutes les qualités d'aciers spéciaux sont fabriqués au Japon.

L'acier japonais est obtenu presque uniquement au four Martin basique. L'acier provenant du four électrique, qui est le seul autre procédé employé, a accusé une augmentation marquée depuis 1923, mais en 1929, il ne représentait pas 3 0/0 de la production locale. Ce sont surtout les fabricants d'aciers spéciaux qui font usage de ce procédé.

Billetes. — Le Japon produit lui-même la presque totalité des billetes qui lui sont nécessaires. En 1930, il en importa à peine 50.000 tonnes, soit 4,5 0/0 de sa production. La capacité de ses usines est d'environ 2.500.000 tonnes. La Yawata Steel Works assure à elle seule 40 0/0 de cette capacité. Mais comme bon nombre des autres compagnies travaillent à rendement très réduit, la production de cette dernière est presque double de celle des autres réunies.

Produits finis. — Le tableau suivant permet de comparer la production au Japon et les importations des principaux produits finis en acier.

	Production au Japon		
	1930	1929	1928
Feuilles et plaques	533.000	517.000	405.000
Barres	426.000	595.000	538.000
Rails	286.000	266.000	199.000
Angles	182.000	193.000	192.000
Wire rods	122.000	68.000	58.000
Tubes	88.000	76.000	64.000
	Importations		
	1930	1929	1928
Feuilles et plaques	73.000	136.000	252.000
Barres	36.000	94.000	69.000
Rails	12.000	33.000	45.000
Angles	15.000	25.000	22.000
Wire rods	69.000	157.000	173.000
Tubes	28.000	63.000	53.000

Feuilles et plaques. — Le Japon a encore pu augmenter en 1930 sa production de feuilles et plaques d'acier et, pour cette année, les imports de ces produits représentaient à peine 14 0/0 de la production locale contre 63 0/0 en 1928. En particulier, les imports de feuilles minces — moins de 0,7 mm d'épaisseur — ont passé de 183.500 tonnes en 1928 à 27.500 en 1930.

La Yawata Steel Works fournit environ 40 0/0 de la production japonaise. La plus importante compagnie privée, la Kawasaki Zosenjo, produit presque deux fois plus que toutes les autres réunies. Nous avons déjà indiqué combien la situation financière de presque toutes les compagnies japonaises productrices de fonte est précaire. Il en est de même pour les aciéries. La Compagnie précédente, au capital de 90 millions de yen, enregistrait en 1931 un déficit (accumulé depuis 1927) de 53 millions de yen ; de plus, elle doit, sous forme de dette obligataire, d'emprunts divers et d'effets à payer, 135 millions de yen.

Barres. — En 1928, les imports de barres au Japon représentaient 18 0/0 de la production locale. En 1930, ils n'étaient plus que de 8 0/0.

Suivant un accord passé entre les compagnies privées et la Yawata Steel Works, la production de cette dernière a été limitée à 35 0/0 du total. Les compagnies privées produisant des barres sont au nombre de 13. La plus importante est la Nihon Kokan, au capital de 21 millions de yen. Sa dette obligataire se monte à 15 millions de yen. Elle a dû procéder récemment à une aug-

mentation de capital par l'émission d'actions de préférence portant intérêt à 12 0/0, ce qui montre à quel point sa situation de trésorerie doit être délicate. Parmi les autres sociétés, beaucoup ont été fondées pendant le boom passager causé par la guerre ; elles ne sont plus viables actuellement. Ainsi l'une d'elles, l'Osaka Seitetsu, augmenta son capital de 1 million de yen à 5 millions 400.000 pendant les années prospères. Elle subit ensuite de lourdes pertes et dut ramener son capital à 530.000 yen. Une autre, la Tokyo Kozai, a une dette obligataire égale à six fois et demie son capital.

Rails. — Les imports de rails représentent à peine 4 0/0 de la production japonaise. La décision prise par le Gouvernement en 1926 de n'acheter que les rails produits au Japon pour les besoins des chemins de fer a considérablement stimulé cette industrie. C'était d'ailleurs une mesure qui devait profiter surtout à la Yawata Steel Works, qui est pour ainsi dire seule à fabriquer cet article.

Angles. — Ces produits sont bien moins importants que les trois précédents. Ici encore, la production japonaise est arrivée à suffire presque complètement aux besoins du pays. En 1930, les imports d'angles n'étaient que de 8 0/0 de la production locale ; elle était assurée pour une moitié par les compagnies privées et pour l'autre par la Yawata Steel Works.

Wire-rods et tubes. — C'est seulement très récemment que les aciéries japonaises ont commencé de fabriquer les fils et tubes d'acier. En 1928, le Japon importait trois fois plus de wire-rods qu'il n'en produisait et à peu près autant de tubes. En 1930, seulement 1/3 des wire-rods et 1/4 des tubes consommés au Japon étaient achetés à l'étranger.

*
**

Ainsi, malgré des ressources plus que médiocres, le Japon est arrivé à augmenter considérablement sa production d'acier et ne demande à l'étranger que très peu de produits finis. Toutefois, comme nous l'avons vu, cette prospérité n'est qu'apparente et presque toutes les compagnies métallurgiques japonaises sont en difficulté. Seule, la Compagnie gouvernementale des Yawata Steel Works n'a jamais enregistré de pertes depuis la guerre. Pourtant les producteurs de fonte sont subventionnés par le Gouvernement et bénéficient d'une prime de 5 yen par tonne, ou même de 6 yen s'ils convertissent eux-mêmes leur fonte en acier. Mais ce soutien officiel était beaucoup trop faible pour suffire à une industrie aussi artificielle, même avant la crise. En 1931, la situation des compagnies privées devint tellement mauvaise que le Gouvernement envisagea la fusion de ces compagnies avec la Yawata Steel Works, en vue de créer une société semi-gouvernementale, semi-privée, comme est le chemin de fer du sud-mandchourien, au capital de 500 millions de yen ; la moitié serait fournie par l'ap-

port des usines gouvernementales et l'autre moitié par les installations de sept ou huit des plus importantes compagnies privées.

A cause de toutes les dépenses supplémentaires qui vinrent grever le budget japonais dès cette époque, le projet dut être provisoirement écarté. La chute de la devise nationale et l'élévation récente des tarifs douaniers auront eu pour effet de restreindre les imports d'acier et de maintenir les prix sur le marché intérieur. Mais le soulagement que ces circonstances auront procuré aux compagnies privées sera éphémère et il paraît inévitable que, soit par le moyen du projet précédent, soit d'autre façon, le Gouvernement sera obligé de prendre à sa charge cette industrie, dont le développement a été lié dès le début à la poursuite de la politique d'expansion ethnique et économique du Japon.

On n'aura pas été sans faire un rapprochement entre l'occupation de la Mandchourie et les réserves de fer et de charbon de ce pays. Il convient de signaler que, dans la région que l'installation du Mandchoukouo va ouvrir plus librement à la pénétration japonaise, il y a des gisements de magnétite dont une petite partie seulement a été reconnue et représenterait 10,5 millions de tonnes à 60 0/0.

Par ailleurs, on observera qu'en dehors de la Mandchourie, les seuls gisements de fer importants relativement peu éloignés du Japon sont ceux des Philippines, estimés à 850 millions de tonnes de minerai à 60 0/0.

VARIÉTÉS

UN SAVANT FRANÇAIS EN CHINE

En quelques mois, la mort vient de frapper deux des missionnaires qui, dans des domaines différents, faisaient le plus d'honneur, en Chine, à la France et à la science en même temps qu'au catholicisme : le P. Froc et le P. Wieger. *L'Asie française* n'a pas encore payé au premier, à celui que l'on a improprement nommé « le père des typhons », le tribut de regret qu'elle lui doit ; en attendant qu'elle s'en acquitte, elle tient à rappeler ici, dès le lendemain de son décès, quel éminent sinologue fut le R. P. Wieger. (Rédaction).

Le R. P. Léon WIEGER, de la Compagnie de Jésus, missionnaire et écrivain, qui vient de disparaître à *Sien-hsien*, dans le Hopeh, à l'âge de 77 ans, après quarante-six ans passés en Chine, n'était peut-être pas très connu du grand public, mais il était célèbre dans le monde savant et parmi tous les Européens de Chine comme un des écrivains sinologues les plus érudits qu'on ait connus.

Son œuvre est immense : langue, histoire, philosophie, mœurs, religions du peuple chinois, il

a tout abordé, éclairci, approfondi. Par cette encyclopédie, trop modestement appelée *Rudiments*, dont la valeur pratique était partout reconnue, il a été un bienfaiteur insigne de tous les missionnaires qui ont à travailler en Chine. Par trois fois l'Académie des Inscriptions lui décernait le Prix Stanislas Julien.

C'est qu'il avait ajouté à ses travaux sur la langue des études d'un caractère plus relevé.

Telle, *la Chine à travers les âges*, bilan complet de sa littérature, de ses doctrines, de ses sciences, de ses arts; le *Bouddhisme chinois*, avec son Monachisme; le *Taoïsme* et les Pères du mystère taoïste; l'*Amidisme* chinois et japonais; les *Narrations populaires*, œuvre immense, écrite en français, bientôt traduite en anglais. Et, pour aider les missionnaires, des catéchèses, des sermons, en langage vulgaire, ce qui était alors une nouveauté et presque un scandale pour les vieux lettrés.

Enfin, et surtout, ce livre qui restera : l'*Histoire des croyances religieuses et philosophiques en Chine*, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. Véritable monument (77 leçons) d'une érudition, comme on dit, « exhaustive ». Que de mystères, pour le profane, dans l'histoire, non pas seulement des faits et gestes du peuple chinois et de ses chefs, mais de son âme, de ses croyances religieuses, de ses systèmes philosophiques, de ce qu'il a su, imaginé, essayé de deviner de l'au-delà! Or le P. WIEGER n'en ignore rien. Il est remonté jusqu'aux sources, il a suivi l'évolution de ces croyances; sur Confucius, Laotse, Mong-tze, le culte des ancêtres, les différents sens du mot ciel, l'amidisme, le bouddhisme, le taoïsme, le védantisme, les génies, les mânes, la métempsycose, la géomancie, les diagrammes magiques, etc., aucun Européen n'a jamais été aussi bien renseigné que lui. A une époque où l'Histoire comparée des religions a pris une importance toujours croissante, cet ouvrage, résultat d'un labeur immense, est un document capital. On comprend qu'il ait été traduit en anglais par le Consul britannique *Edw. Chalmers Werner*, que les auteurs de ce riche Manuel d'Histoire des religions qu'est *Christus* aient demandé au P. WIEGER de leur en donner un substantiel résumé; et que l'Institut catholique de Paris, ne pouvant faire monter dans une de ses chaires l'auteur en personne, lui ait au moins demandé une série de leçons qui furent lues à Paris par le P. Léonce de Grandmaison.

L'auteur tirait lui-même les conclusions de ce grand travail : l'impossibilité pour l'âme humaine, de se reposer dans le matérialisme : son incapacité à trouver, sans la révélation, une assise ferme dans le spiritualisme. L'histoire en effet montre le peuple chinois, sauvé du nihilisme

absolu par quelques idées fondamentales, mais ensuite piétinant sur place, pendant quarante siècles, sans arriver à rien; faillite de la thèse d'une évolution nécessaire.

Mais ce n'est pas seulement l'ancienne Chine que le P. Léon Wieger a révélée à l'Occident. Observateur attentif et sagace, venu à une époque où tout se transformait dans ce grand peuple, il a, pendant dix ans, noté au jour le jour son évolution, et, sous le titre de *Chine moderne*, avec des sous-titres un peu abracadabrants (*l'Outre d'Eole, le Feu aux poudres, Boum, etc.*) rempli tous les ans un volume du résultat de ses recherches. Mine des plus précieuses pour l'historien futur.

A côté de ces ouvrages importants, bourrés de faits et d'idées, il lançait des séries de petits tracts, les uns pour païens, les autres pour chrétiens ou catéchumènes, controverse et propagande qui ont éclairé bien des esprits et dissipé bien des préjugés.

L'ensemble forme aujourd'hui un total de 64 volumes, dont quelques-uns sont d'une taille imposante.

Aussi comprend-on l'admiration unanime de ceux qui ont pratiqué ses ouvrages. A l'envi, les professeurs Chavannes, H. Cordier et Pelliot, en France; Maybon, Morrisson, Laufer et autres, en Angleterre et en Amérique, lui prodiguent les éloges. Les Vicaires apostoliques, Mgr Schang, Mgr Jarlin, Mgr Abels, etc., leur font écho. Le *Bulletin catholique de Pékin* écrivait ces lignes significatives, d'un religieux d'un autre Ordre que le P. WIEGER :

« Fraternel et pacifique, dans l'esprit qui anime ses livres, le P. WIEGER est particulièrement aimé des missionnaires ».

Certes, il avait ses idées, et il y tenait. Mais il savait les défendre sans blesser la charité.

Aux témoignages d'admiration des savants, à la gratitude des missionnaires, s'ajoutaient, plus précieux encore, les approbations et les encouragements du Saint-Père. « Vous avez bien mérité, lui écrivait Pie X, de l'Eglise, de vos confrères dans l'apostolat et des chrétiens. » Une parole tombée de si haut était pour lui la suprême récompense.

Cependant, arrivé en Chine en 1887, il se trouvait, en 1931, célébrer ses cinquante ans de vie religieuse. Car il avait quitté le monde en 1881, à l'âge de 25 ans. Il venait alors de conquérir son diplôme de docteur en médecine, à Strasbourg, où son père était un médecin réputé. Ce titre de docteur, il ne l'oublia point. Il mit au service des Missions ses connaissances médicales, et, avec le concours d'un autre jésuite-médecin, son confrère et compatriote, le P. Victor Lomüller, qui

devait tomber victime des Boxeurs et martyr, il organisa tout un service médical qui prolongea bien des vies précieuses pour la religion, et en sauva plus d'une.

Il en sauva d'autres, non plus par la médecine, mais, chose inattendue, par l'instruction militaire. Lorsque, en 1900, les Boxeurs menaçaient d'anéantir tous les chrétiens et inondaient le nord de la Chine d'un fleuve de sang, lorsque l'enseigne Paul Henry défendait avec héroïsme le Peit'ang à Pékin, le P. Wieger se souvint qu'il avait été élève-officier; il se fit instructeur des chrétiens armés pour leur défense; et cela seul suffit pour effrayer les Boxeurs et sauver ainsi des populations entières.

Cet homme dont l'action s'étendait en tant de domaines divers, dont le nom se lisait sur tant de volumes dans les bibliothèques des deux mondes, était un modeste et vivait caché. Loin de chercher la publicité bruyante, il la fuyait. Les voyageurs qui auraient voulu l'interviewer comme une célébrité, n'y parvenaient pas. M. Abel Bonnard, notre nouvel académicien, en sait quelque chose. Quand il s'agissait de recevoir des éloges, le P. Wieger se déroba.

Il aspirait à une autre récompense, celle qu'il a aujourd'hui, la récompense que cherchent tous les missionnaires, celle que Dieu seul peut donner.

J. DESMARQUEST.

Indochine

GÉNÉRALITÉS

Le mouvement des prix. — La direction des affaires économiques et administratives a communiqué les renseignements suivants sur le mouvement des prix dans le premier trimestre de 1933.

Les prix de gros à Saigon (variation moyenne des prix des principales marchandises, importation et exportation) marquent, de février à mars 1933, une diminution sensible de l'indice calculé sur la base 100 en 1913, qui passe de 111 à 107. Cette diminution porte à la fois sur les produits de la colonie et sur les articles d'importation.

Les prix de détail des denrées alimentaires de consommation européenne à Hanoi accusent une légère baisse de l'indice par rapport à 1914, passant de 145 en février et 144 en mars. A Saigon, on constate un mouvement dans le même sens; l'indice correspondant ayant fléchi de 149 à 148.

Le coût de la vie pour les Européens à Hanoi et à Saigon (ensemble des dépenses constituant le budget moyen d'une famille de quatre personnes) est également en diminution, du quatrième trimestre 1932 au premier trimestre 1933. Les indices calculés sur la base 100 en 1914 s'établissent pour Hanoi à 155 contre 158 au cours du trimestre précédent, et pour Saigon à 148 contre 150.

Pour les indigènes, à Hanoi, la baisse est encore plus marquée. Les indices relatifs aux indigènes de la classe moyenne ont fléchi de 168 à 163 et, pour les indigènes de la classe ouvrière, de 142 à 135. Enfin la variation moyenne des cours en 1932, pour les actions des sociétés indochinoises à la bourse de Paris, a fait ressortir une baisse de fin février à fin mars 1933. L'indice sur la base 100 en décembre 1927 est passé de 21 en février à 20 en mars.

Il convient de rappeler que les indices des prix donnant des variations de prix dans un temps et dans un lieu déterminés ne permettent nullement de comparer les niveaux absolus des prix en deux lieux différents comme Saigon et Hanoi.

Une opinion chinoise sur l'Indochine. — Sous ce titre, nous avons reproduit dans la chronique de décembre 1932 (cf. la p. 386), d'après le *Courrier d'Haiphong*, des extraits d'un article paru dans un journal chinois du Kouangsi. La malveillance dont ce factum était empreint à l'égard de l'Indochine paraissait d'autant plus surprenante que, dans le courant de l'été 1932, était intervenu un accord réglant le malheureux incident de Longtcheou de 1930, et rétablissant sur la base d'une amitié réciproque et d'une collaboration confiante les rapports de notre grande colonie d'Extrême-Orient avec cette province chinoise voisine.

Renseignements pris, l'information que nous avons publiée d'après notre confrère tonkinois doit être complétée et rectifiée de la manière suivante.

L'article en question a été tiré non pas d'un organe officiel ou même simplement contrôlé par le gouvernement, mais d'un périodique pamphlétaire, de diffusion pratiquement nulle, et publié à Nanning par une poignée d'étudiants exaltés et aigris. L'auteur même de l'article, le prétendu officier-instructeur de Longtcheou qui se dissimulait sous le pseudonyme de Yeung-Shao-Tsoi, est en réalité un Annamite émigré au Kouangsi, où il exerce une activité fort suspecte.

Dès que le *Courrier d'Haiphong* eut donné la traduction du « Coup d'œil sur Langson », non sans soulever en Indochine une certaine émotion, notre consul à Longtcheou s'était adressé aux autorités chinoises pour obtenir d'elles quelques éclaircissements. En lui faisant part des détails ci-dessus, ces dernières lui exprimèrent spontanément leurs regrets d'un incident qu'elles déclaraient elles-mêmes plus futile que déplorable, et lui donnèrent l'assurance que les propos du journaliste ne reflétaient nullement la pensée de la population du Kouangsi.

Elles avaient d'ailleurs eu l'occasion quelques jours plus tôt de manifester les sentiments réels dont elles sont animées à l'égard de l'Indochine en prenant une grave sanction à l'encontre d'un fonctionnaire coupable d'avoir répandu des nouvelles tendancieuses et susceptibles de faire naître un malentendu entre des délégués français et chinois de la zone frontière.

Les excellentes relations qu'entretiennent en fait les gouvernements du Kouangsi et de l'Indochine ont été mises en lumière aux mois de no-

vembre et de décembre 1932, à l'occasion de deux visites faites au Tonkin par diverses personnalités de cette province. Celles-ci, à leur retour, accordèrent à divers journaux des interviews que reproduisit, cette fois, la grande presse chinoise. Voici en quels termes, par exemple, le directeur du Bureau des Affaires étrangères de Longtcheou appréciait notre œuvre au Tonkin :

Nous avons été parfaitement reçus partout. Tous les fonctionnaires que nous avons vus expriment le désir de maintenir de bons rapports avec les autorités du Kouangsi. Les relations de la France et de la Chine sont chaque jour plus cordiales. Les autorités du Kouangsi partagent leur avis à ce sujet. Nous avons visité plusieurs services administratifs, qui sont remarquablement organisés... Le Lycée du Protectorat (à Hanoi), institué spécialement pour les Annamites, compte plus de sept cents élèves; son organisation est excellente... L'hôpital indigène est, lui aussi, bâti spécialement pour les Annamites. La construction des nouveaux bâtiments a déjà coûté plus de deux millions de piastres; il peut contenir 1.500 malades. Les chambres sont de deux catégories: une catégorie payante, mais bon marché, et une catégorie gratuite, pour l'hospitalisation des indigents. A la fête de la Victoire (11 novembre), nous avons assisté au défilé des troupes devant la stature du Maréchal Joffre; le Commissaire de Longtcheou m'avait chargé par télégramme de transmettre ses félicitations au Gouvernement français et de lui exprimer le désir de voir la Chine collaborer avec la France au maintien de la paix mondiale (*Tche nan je pao*, 17 novembre 1932).

Quelques semaines plus tard, au mois de décembre, le gouverneur général de l'Indochine recevait officiellement M. Hoang-Yu-tso, président du Conseil provincial du Kouangsi, le général Li Pin-Sien, commissaire à Longtcheou, et plusieurs hauts fonctionnaires du Kouangsi. Ces derniers ne cachèrent nullement la vive impression que cette visite leur avait laissée.

Nous sommes enchantés de notre voyage, déclare le général Li-Pin-Sien à un rédacteur du journal de Longtcheou (25 décembre). Tout est bien organisé au Tonkin. Au point de vue des voies de communication et du développement industriel, nous sommes bien en retard sur nos voisins. Comme militaire, j'ai été particulièrement intéressé par les postes automobiles, de T.S.F., et par les ponts du génie. Les hôpitaux, les établissements d'enseignement sont remarquables; parmi ces derniers, c'est l'Ecole de Médecine qui m'a frappé le plus vivement.

Tandis que le *Tché nan je pao* de Longtcheou publiait les 24 et 25 décembre un compte rendu détaillé de la réception, le *Journal de Nanning* donnait le 23 décembre sous le titre « Déclaration sensationnelle sur le voyage du Président Hoang en Indochine », une longue interview du gouverneur civil du Kouangsi.

Le Président y exposait d'abord le triple but de son voyage: rencontrer officiellement le gouverneur général; rendre visite à ses compatriotes établis au Tonkin; étudier la situation économique de ce pays. Sur les relations politiques de l'Indochine et du Kouangsi, il s'exprimait en ces termes:

Nous fûmes reçus de façon parfaite tant par le gouverneur général lui-même que par ses fonctionnaires: on nous a conduits partout. Je leur en garde une grande recon-

naissance; j'en ai été très touché... Nos deux provinces sont voisines, et pourtant, jusqu'ici, leurs fonctionnaires ne se fréquentaient pas souvent. Mon voyage affermira nos relations. Une amitié mutuelle se développera de jour en jour; des solutions amicales seront désormais apportées à tous les litiges de frontière.

Sur le développement de notre colonie :

L'Indochine a jadis été sous l'influence des civilisations chinoise et indienne. Pourtant, faute de travail, aucun progrès ne s'y développait. Elle ressemblait à l'ancienne Chine; mais depuis cinquante ans, par suite de la venue des Français, le pays s'est transformé, et les Annamites travaillent avec ardeur.

Sur la situation des Chinois immigrés, et sur les échanges économiques sino-tonkinois :

Les Français sont accueillants et aimables, les Annamites paisibles; aussi nos compatriotes établis là-bas sont heureux et vivent en paix... Les Annamites achètent volontiers les produits chinois; la population chinoise des régions voisines du Tonkin, ne produisant pas assez de riz pour sa consommation, en achète en Indochine. Sur ces échanges repose l'importance de nos relations économiques.

Et, en conclusion :

Le Kouangsi est actuellement en voie de réorganisation et de reconstruction. Mon voyage a pour but de prendre l'Indochine pour modèle. Nous avons admiré les superbes travaux des ingénieurs français: nous allons maintenant avoir besoin de spécialistes et d'ingénieurs venus de l'Etranger. Les relations de la Chine, de la France et de l'Indochine allant sans cesse s'améliorant, les échanges vont devenir plus actifs, et les intérêts sino-franco-annamites prospéreront en pleine harmonie.

Il est de fait que les rapports de l'Indochine et du Kouangsi, totalement interrompus depuis février 1930, date du pillage de notre consulat par les bandes communistes, jusqu'au début de l'année 1932, ont repris au cours de ces derniers mois une activité symptomatique. L'Indochine ne peut que suivre avec sympathie et aider au besoin (car sa propre sécurité y est intéressée), les efforts sincères et réalistes de relèvement, de pacification et d'assainissement qu'on observe aujourd'hui dans cette province si durement et si longuement éprouvée par les troubles et par l'anarchie (V. plus bas, p. 179-180).

LAOS

L'Institut bouddhique de Luang-prabang. — L'institut bouddhique de Luang-prabang, et la statue d'Auguste Pavie, œuvre du sculpteur Ducoing, ont été inaugurés solennellement le 25 février par S. M. Sisavang Vong, en présence du résident supérieur, spécialement chargé par le Gouverneur général de le représenter à cette double cérémonie.

En présence de la population européenne, des membres de la famille royale, des dignitaires du palais, des bonzes et d'une foule innombrable d'indigènes, des allocutions ont été prononcées par le résident supérieur et par le secrétaire de l'institut bouddhique d'Indochine qui se félicitèrent de la tentative de rénovation religieuse

entreprise par le gouvernement laotien en étroite collaboration avec le protectorat et qui exaltèrent l'œuvre admirable d'Auguste Pavie, sauveur et bienfaiteur des populations riveraines du Mékong et apôtre infatigable de la pensée coloniale française.

La journée s'est terminée par une brillante réception au palais royal. Au cours de cette réception, S. M. Sisavang Vong remercia le résident supérieur Lefol, le sculpteur Ducoing et Mlle Karpelès, secrétaire de l'institut bouddhique d'Indochine, d'avoir apporté leur concours à ces belles manifestations qui marqueront une date dans les annales du royaume.

TONKIN

Le problème rizicole. — Un rapport qui a été remis aux membres de la commission du riz lors de leur première réunion, montre toutes les difficultés de la situation actuelle.

De l'étude des chiffres concernant la riziculture, on déduit que la production tonkinoise de riz est insuffisante à nourrir convenablement 8 millions d'habitants (production moyenne : de 2 à 3 millions de tonnes de riz; consommation normale : de 4 à 5 millions de tonnes). Malgré l'appoint des cultures vivrières, — maïs, taros, manioc entre autres, — le problème de l'exportation du riz ne devrait donc pas se poser; mais l'indigène doit faire face à l'impôt et à des besoins, qui ne peuvent être satisfaits qu'en échangeant de la monnaie : habillement, médicaments, frais de justice, etc...

Les 180.000 tonnes de riz exportées, en moyenne, les années précédentes, prises sur le nécessaire, répondraient, en partie, à cette obligation.

On comprend à quel état de misère sont réduits tant de paysans tonkinois. Et voici quelles sont les perspectives pour l'année 1933 :

Si des conditions atmosphériques favorables permettent d'escompter que la masse pourra, pour sa nourriture, substituer au riz des cultures vivrières, telles que patates, maïs, doliques, puis taros, on ne se rend pas bien compte cependant de la façon dont se financera la prochaine campagne rizicole du dixième mois, ni par quel procédé les impôts directs pourront être acquittés. Quant aux impôts indirects, leur baisse sera vraisemblablement importante pour l'année qui commence.

Outre donc d'inextricables difficultés pour la masse des indigènes, c'est aussi l'équilibre des budgets : local et général, qui doit être sérieusement compromis, quelles que soient, d'ailleurs, les compressions effectuées.

Le rapport aborde ensuite l'étude des remèdes à adopter ; nous ne le suivons pas dans ses développements : cette question est d'ailleurs bien connue des lecteurs de l'*Asie Française*. Signalons simplement que le surpeuplement du bas Tonkin est présenté, avec juste raison, comme un mal auquel il devra être remédié le plus tôt possible.

Le problème démographique du delta tonkinois se pose avec une acuité sans cesse grandissante : 676 habitants au kilomètre carré dans la province de Namdinh, 600 à Thainh, 500 à Hung yèn; la moyenne de rizières par habitant est de 0 ha. 123 à Namdinh, où 75 % de la population, sur plus d'un million d'habitants, ne possèdent pas

un mû de rizières. Les mêmes faits se reproduisent pour tout le delta. Il semble donc nécessaire de le décongestionner, afin que le paysan possède la surface suffisante pour le nourrir, lui et sa famille (1 ha. environ; en Cochinchine, cette surface nécessaire est estimée à 5 hectares) et que les autres bras, fatalement inoccupés ou mal occupés une grande partie de l'année, trouvent le moyen de se suffire et même de participer à l'accroissement des richesses du pays.

Quels sont les moyens propres à opérer cette décongestion, à permettre au paysan de travailler plus de terre qu'actuellement? D'abord l'exode. Envoyer les familles en surnombre dans des régions moins peuplées, au Tonkin, en Annam, en Cochinchine, au Laos, etc.; puis la création d'un artisanat, de petites industries familiales, s'employant à travailler pour le pays et surtout pour l'étranger.

La route de Lai-chau. — Après trois ans de travaux, la nouvelle route qui unit Hanoi à Son-la, chef-lieu de la province du même nom, et à Lai-chau, chef-lieu du quatrième territoire militaire, vient d'être achevée; elle a été inaugurée au début d'avril par le gouverneur général et le résident supérieur. Ainsi se trouve ouverte une grande région, située aux confins du Laos et du Yunnan, qui était jusqu'ici à peu près complètement isolée, la seule voie d'accès normale étant la Rivière Noire, dont la remonte en pirogue, que les rapides rendaient souvent dangereuse, demandait plusieurs semaines.

La nouvelle route, longue de 500 kilomètres, tantôt taillée en corniche en plein roc, tantôt escaladant les cols à 1.200 et 1.400 mètres d'altitude pour redescendre à 200 et 300 mètres dans le fond des vallées, parcourt un pays hérissé de massifs montagneux enchevêtrés, aux aspects sans cesse changeants et grandioses. La route a été cependant établie dans le minimum de temps et avec le minimum de frais, grâce au concours sans réserve que les populations de la région de race thaï ont apporté à leurs chefs français : l'administrateur de Son-la et le commandant de Lai-chau.

Un accueil chaleureux a été réservé aux chefs de la colonie et du protectorat : partout, le long de la route, les habitants des villages, hommes et femmes, dans leurs costumes pittoresques, rendaient respectueusement hommage au gouverneur général à son passage et lui présentaient des offrandes et des fleurs.

M. Pasquier et le résident supérieur se sont arrêtés longuement dans les centres importants, visitant les établissements publics et se faisant présenter les autorités et notabilités, s'enquérant aussi des conditions d'existence des habitants et de leurs besoins. A Lai-chau, de nombreux représentants des tribus montagnardes, vêtus de costumes brodés aux couleurs éclatantes, étaient également venus saluer le représentant de la France.

Continuation des travaux d'irrigation. — L'établissement de nouveaux réseaux d'irrigation dans le delta présente un intérêt si évident pour

les populations agricoles du bas Tonkin que nous n'hésitons pas à revenir sur ce sujet, brièvement esquissé dans la chronique du mois de janvier (aux pages 30-31).

On sait que le budget général se trouve, dans les circonstances actuelles, hors d'état de financer ces grands travaux, comme il l'a fait par le passé. On se rappelle, d'autre part, que le résident supérieur du Tonkin, justement soucieux de poursuivre, malgré les circonstances difficiles, l'aménagement hydraulique du pays, a proposé, dans un discours dont l'*Asie française* a cité quelques passages, la création d'une taxe d'eau qui serait payée par les usagers des réseaux d'irrigation.

Sans méconnaître l'ingéniosité de cette solution et encore moins l'intérêt primordial du problème qu'elle s'efforce de résoudre, nous avons cru devoir formuler certaines réserves. Si, dans les pays secs de la zone subtropicale, méditerranéenne ou désertique, il a été aisé d'instituer, sous des formes d'ailleurs très variables, la vente de l'eau ou des taxes d'irrigation, c'est que les cultivateurs de l'Inde du Nord-Ouest, comme ceux de l'Espagne, de la Californie, de l'Égypte et de l'Algérie, savent très bien que la pluie ne leur fournira pas en quantité suffisante ni dans la saison convenable l'eau indispensable aux cultures qu'ils veulent mener à bien. Dans les pays tropicaux humides, au contraire (et le Tonkin rentre dans ce cas), il n'est pas certain que les paysans indigènes, d'ailleurs routiniers et très pauvres, consentiront volontiers à payer l'eau que le ciel, après tout, leur fournira peut-être en quantité suffisante. Et nous avons rappelé une expérience déjà vieille d'une trentaine d'années, où l'on a vu les cultivateurs annamites d'un casier voisin de Hanoi refuser énergiquement l'achat de l'eau à une entreprise d'irrigation, achat que l'on prétendait leur imposer.

Les réserves formulées par l'*Asie française* n'ont pas passé inaperçues en Indochine et l'on nous oppose quelques considérations intéressantes que nous tenons à placer sous les yeux de nos lecteurs.

Un réseau d'irrigation, qui n'intéresse qu'un nombre limité de cantons, n'est pas à proprement parler une œuvre d'intérêt général comme l'est par exemple le chemin de fer transindochinois. Il apparaît donc légitime de trouver un moyen de faire participer effectivement les propriétaires de rizières irriguées, qui sont des privilégiés, aux dépenses d'établissement des réseaux. Sans doute, on reclasse les rizières irriguées, on les fait passer à une classe supérieure où elles sont frappées d'un impôt foncier plus élevé. Les Hollandais le font à Java et les Français le font au Tonkin. Mais, dans ce dernier pays, le reclassement des rizières est simplement une mesure de justice fiscale et nullement un remboursement au moins partiel des sommes dépensées par l'État. L'impôt foncier alimente en effet le budget local du Tonkin et non le budget général qui finance les grands travaux. Cer-

tes les bonifications apportées aux terres de Vinh-yên, de Sontay, de Bac-giang, de Thai-binh se traduiront en fin de compte par une amélioration du bien-être public et par une certaine plus-value des recettes du budget général, mais on voit combien faible et lointaine est cette plus-value, eu égard aux énormes obligations contractées.

Cette première observation, parfaitement fondée, justifie le principe d'une taxe d'eau. Mais on ajoute qu'il y a en Indochine même des régions où le cultivateur annamite ne se refuse nullement à acheter l'eau d'irrigation. Depuis nombre d'années, les propriétaires de norias au Quang-ngai vendent fort cher l'eau aux paysans. Dans le Sud de l'Annam, un entrepreneur de pompage a pu passer un marché d'irrigation avec des riziculteurs indigènes à raison de 50 piastres par hectare et par an ; un colon également a conclu un contrat de même nature sur les bases plus modestes de 12 piastres 50 par hectare et par an. Pourquoi les Tonkinois n'accepteraient-ils pas la vente de l'eau aussi aisément que leurs frères d'Annam ? Nous nous contenterons simplement d'observer que le Tonkin et le Sud-Annam sont des pays fort différents, où l'agriculture est soumise à des conditions climatiques dissemblables. Il suffit de jeter un coup d'œil sur les cartes pluviométriques mensuelles dressées à l'Observatoire central de l'Indochine pour comprendre pourquoi dans le Sud-Annam (où la saison pluvieuse est non seulement courte, mais anormalement rejetée dans les mois d'hiver) l'irrigation est une impérieuse nécessité à laquelle le cultivateur doit se soumettre même au prix d'un lourd sacrifice pécuniaire. En somme, l'exemple des provinces de l'Annam méridional n'est pas beaucoup plus valable pour le Tonkin que celui de l'Égypte ou de l'Inde du Nord-Ouest, où les Anglais ont fait leurs plus grands réseaux d'irrigation.

La réserve que nous avons formulée était, croyons-nous, justifiée. Est-ce à dire que l'on ne doit rien tenter pour amener les bénéficiaires de l'irrigation à participer directement aux dépenses d'établissement des réseaux ? Non, sans doute, puisque c'est à cette seule condition que l'on pourra poursuivre l'œuvre si heureusement commencée. Mais la taxe projetée ne pourra être au Tonkin qu'une taxe légère, et telle est bien, si nos informations sont exactes, la pensée du résident supérieur. Cette modicité s'impose non seulement parce qu'il s'agit de faire accepter un régime nouveau par la population et parce que cette population est aujourd'hui durement frappée par la crise (la rizière de première qualité ne vaut plus guère que 45 à 75 piastres le mau), mais surtout parce que les conditions physiques du pays ne sont pas celles qui, dans tant d'autres contrées d'Europe, d'Afrique, d'Asie, d'Indochine même, ont déterminé spontanément le régime de la vente de l'eau aux agriculteurs.

Levant

PAYS DE MANDAT FRANÇAIS

La Dette publique ottomane et les pays sous mandat. — A la Conférence des Intérêts communs, qui s'est tenue à Beyrouth le 6 mars, le Haut Commissaire a ouvert les débats par un exposé d'ensemble sur la situation des Etats sous mandat en matière de Dette publique. La déclaration qu'il a faite présente un grand intérêt, puisque l'une des principales rubriques figurant aux dépenses du Compte de gestion est constituée par la Dette publique ottomane ; en voici le résumé officiel :

Contrairement aux assertions qui ont paru dans divers organes de presse, la situation des Etats sous Mandat en matière de Dette publique se trouve être particulièrement favorable. En assurant leur service de la Dette alors que la Turquie suspendait le sien, les Etats se trouvent avoir bénéficié des cours exceptionnellement bas auxquels étaient cotés les titres. En quatre ans les Etats sont parvenus à amortir les deux tiers du capital d'une dette dont le paiement devait s'échelonner sur 86 ans.

Le recouvrement des impôts arriérés au Liban. — Tenant compte du malaise indéniable qui pèse sur l'activité des affaires et plus particulièrement sur l'agriculture libanaise, le gouvernement de la République a estimé nécessaire de prescrire certains aménagements, en ce qui concerne le recouvrement des arriérés de certains impôts directs (*Wergho* bâti et non bâti, *Temettu*, *Dîmes*), dans la mesure compatible avec les nécessités de l'équilibre budgétaire. Par le décret législatif n° 70 Liban, en date du 19 janvier, approuvé par le Haut Commissaire le 6 février, le Président de la République libanaise a institué à cet effet, à titre tout à fait exceptionnel, un échelonnement sur plusieurs années des arriérés qui se rapportent aux exercices 1928 à 1932 inclus, et aux impôts directs précités, c'est-à-dire : *Wergho* bâti et non bâti, *Temettu*, *Dîmes*, ainsi que la remise intégrale des pénalités dont seraient passibles ces arriérés.

Les délais ont été fixés en tenant compte de la situation comparée, en moyenne, des diverses catégories de contribuables en cause.

Le délai maximum, soit six ans (terme qui constitue l'extrême limite des concessions possibles) est consenti en matière d'impôts agricoles (dîmes et *wergho* non bâti) : la masse des arriérés se rapportant à ces deux impôts sera donc, pour chaque contribuable, fractionnée en six annuités égales exigibles respectivement le 30 septembre de chacune des années 1933 à 1938.

De leur côté, les arriérés du *temettu* seront exigibles en trois fractions égales les 30 avril 1933, 1934 et 1935, et ceux du *wergho* bâti en deux annuités venant à échéance les 30 avril 1933 et 1934.

Par ailleurs, et pour tenir compte de l'intérêt de l'argent, un abattement ou plus exactement un escompte pour paiement anticipé est consenti (art. 3) au contribuable qui acquittera, avant le 1^{er} janvier de l'année au cours de

laquelle elle devient exigible, une quelconque des annuités ci-dessus définies. Cet escompte est de :

10 % pour l'annuité qui deviendra exigible au cours de l'année qui suivra celle au cours de laquelle le paiement est effectué ;

15 % pour l'annuité exigible au cours de la deuxième année qui suivra celle au cours de laquelle le paiement est effectué ;

20 % pour l'annuité exigible au cours de la troisième année qui suivra celle au cours de laquelle le paiement est effectué ;

25 % pour l'annuité exigible au cours de la quatrième année qui suivra celle au cours de laquelle le paiement est effectué ;

30 % pour l'annuité exigible au cours de la cinquième année qui suivra celle au cours de laquelle le paiement est effectué.

Ainsi va se trouver liquidée la situation précédemment créée en matière d'arriérés. Elle sera liquidée avec bienveillance, mais sans aucune faiblesse, comme l'exige la situation financière de la République libanaise. Voilà bien ce qui ressort des articles 4 et 7 du décret n° 70 Liban, dont l'un (art. 4) stipule que le défaut de paiement, à son échéance, d'une quelconque des annuités rendra immédiatement exigible la totalité des arriérés dus par le contribuable en cause. Quant à l'autre, l'article 7, il remet en vigueur les dispositions de l'article 10 du décret-loi n° 14 du 17 mars 1930, frappant d'une majoration de 10 0/0 par exercice entamé les cotes d'impôts directs non réglées au 31 décembre de l'année au cours de laquelle elles sont devenues exigibles.

Remise du pallium au patriarche maronite.

La cérémonie officielle de réception du pallium envoyé par le Saint-Siège à Sa Béatitude le patriarche maronite a été officiellement célébrée au palais de Bkerké le dimanche 30 avril. Les autorités supérieures françaises et libanaises, civiles, militaires et navales, et les chefs religieux des différentes communautés chrétiennes de Beyrouth assistaient à cette imposante cérémonie, au cours de laquelle fut lu un message du Souverain Pontife. A l'issue du banquet qui suivit, des toasts chaleureux furent prononcés par Mgr Arida, M. Helleu, au nom de M. Ponsot, et le président de la République libanaise, M. Charles Debbas.

Quelques jours plus tard, à la suite d'une retraite présidée par le patriarche maronite, à Bkerké même, le « concile » des évêques a élu à l'unanimité, archevêque de Tripoli le chrorévêque Tanios el-Abed, supérieur du couvent de Mar Yacoub, dans le Liban Nord.

Le contrôle de l'exportation des agrumes libanais. — Le décret du 27 octobre dernier relatif à l'exportation des agrumes (cf. *l'Asie française* de janvier 1933, p. 33) subordonne les futures expéditions à la délivrance d'un permis par le Service du Contrôle des exportations fruitières libanaises. A la suite de l'organisation de ce service et de l'institution d'une marque nationale

libanaise de garantie, réservée aux seules expéditions de premier choix, par deux décrets du 30 janvier 1933, un avis officiel a informé les commerçants exportateurs d'oranges et de citrons que

l'autorisation d'exporter des oranges et citrons par les ports libanais de Beyrouth, Tripoli et Saïda, est subordonnée, à dater du 15 février 1933, à la présentation aux agents du Service des Douanes, d'un permis d'exporter délivré par le chef de la Station locale de Contrôle fruitier à l'exportation.

Le baccalauréat libanais. — Lorsque, le 28 janvier 1929 a été créé au Liban un examen du baccalauréat, dans le but de contrôler et d'unifier le degré de culture des jeunes gens appelés à former l'élite intellectuelle du pays, avocats, médecins, etc., on entendit substituer un diplôme d'Etat unique aux diplômes variés, et de valeurs souvent très diverses, délivrés jusqu'alors par les établissements scolaires de la contrée. Les résultats obtenus ayant répondu à l'espoir du législateur de 1929, le Gouvernement libanais a jugé le moment venu de faire jouer à ce diplôme son rôle normal de sélection des élites. Il a donc pris, à la date du 5 janvier 1933, trois décrets législatifs (n^{os} 65 L., 66 L. et 67 L.) exigeant, à partir de dates variées dont la plus proche est celle du 1^{er} décembre 1936, la possession du baccalauréat libanais ou d'un diplôme équivalent pour l'exercice des professions de médecin, de pharmacien ou d'avocat sur le territoire de la République libanaise.

Comme il a été tenu compte de manière très large, dans ces décrets, de la durée des études pour chacune des professions libérales qui y sont visées, la mesure prise n'est susceptible de léser aucun étudiant en cours d'étude.

L'agitation nationaliste en Syrie. — Les nationalistes syriens ont multiplié leurs efforts, dans le courant du mois d'avril, dans le but de réaliser l'unanimité sur un programme définitif concernant la signature du traité dont le texte doit être établi par le Haut-Commissaire français.

De ces pourparlers répétés est résultée la démission des deux ministres nationalistes faisant partie du cabinet et qui, a-t-on déclaré, ne consentiraient à reprendre leurs places parmi leurs collègues ou ne seraient remplacés par d'autres nationalistes qu'aux conditions suivantes : souveraineté nationale ; — unité, sinon absolue et immédiate, du moins « décentralisée » et attestée par la nomination d'un gouverneur « national » désigné, pour une « expérience » de trois ans, par le Président de la République syrienne ; — unification des tribunaux ; — perception intégrale des taxes douanières par la Syrie ; — suppression de l'autonomie administrative du sandjak d'Alexandrette .

Acceptée le 25 avril par le Président de la République, la démission des ministres nationalistes n'entraîna nullement comme l'eussent désiré

les partisans de ces derniers et comme y poussèrent des manifestations en différents points de Damas, une crise ministérielle, mais simplement le remplacement des deux démissionnaires. Chargé de cette tâche, Hakki bey el Hazem y pourvut après avoir, le 27 (le 26 étant le premier jour de la nouvelle année de l'Hégire), exposé à la Chambre des Députés son intention de la remplir rapidement ; à l'unanimité des 44 députés présents (sur 68 en tout), la Chambre s'ajourna au 8 mai. Dès lors, la crise était résolue, si bien que lorsque, à la date fixée, le cabinet reconstitué se présenta devant la Chambre, son chef obtint la confiance des députés par 43 voix sur 44 présents, les députés nationalistes s'étant abstenus de paraître au Parlement depuis la démission de leurs amis.

Le cabinet formé par Hakki bey el Azem ne compte aucun nationaliste ; quatre de ses membres appartiennent au Parlement et font partie du groupe libéral constitutionnel présidé par Souhbi bey Béréket ; le cinquième, qui est chargé de la Justice, est un magistrat, ancien président de la Cour de Cassation.

Ainsi ont été déçues les espérances des nationalistes et des intrigues dont les félicitations envoyées du Caire par le Dr Chahbandar montrent nettement l'origine .

PAYS DE MANDAT BRITANNIQUE ET IRAK

Arrivée de juifs yéménites. — On signale de Caïffa l'arrivée dans ce port, au début de février, de dix familles juives originaires du Yémen. C'est la première fois, paraît-il, que des Israélites de cette partie de l'Arabie viendraient s'installer en Palestine ; ils seront établis dans les environs de Caïffa.

Ce fait est sans doute en corrélation avec le mouvement anti-juif — tout à fait sporadique, semble-t-il — que des nouvelles de Sana ont annoncé s'être récemment produit au Yémen. Les autorités de cette ville se seraient, dit-on, emparées par force de quatre petits orphelins israélites et les auraient obligés à devenir musulmans en les contraignant de boire un breuvage spécial, symbole de leur conversion ; comme ces enfants, âgés à peine de 8 à 10 ans, se refusaient à obéir, on leur aurait ouvert la bouche de force pour leur faire absorber cette boisson. Ensuite, on les aurait enfermés et gardés à vue dans une zaouïa.

Ces nouvelles n'ont pas été sans susciter quelque émotion en Palestine et auraient provoqué l'envoi de télégrammes de protestation aux principaux gouvernements européens ; mais ceux-ci peuvent-ils intervenir dans les affaires intérieures du Yémen où, d'après la deuxième année (1925) du précieux *Annuaire du Monde musulman* de M. L. Massignon, se trouveraient 100.000 Juifs, constituant un dixième de la population totale de la contrée ?

Arabes contre Israélites. — Notre numéro d'avril indiquait (à la p. 147) la ligne de conduite arrêtée par les Arabes de la Palestine au congrès de Jaffa pour protester contre les progrès réalisés par les Israélites dans le pays. Même lors de la visite du ministre anglais des Colonies, sir Philip Cunliffe Lister, à Jérusalem, à la fin d'avril, on a constaté que les membres du Parti nationaliste arabe et les Istiklalistes étaient demeurés fidèles à cette ligne de conduite et avaient maintenu leur attitude de « non-coopération » en ne prenant part à aucune des réceptions données par le général sir Arthur Wauchorpe en l'honneur du ministre et en évitant tout contact avec lui. Avant l'arrivée du secrétaire pour les Colonies, une proclamation de l'exécutif arabe avait nettement indiqué aux Arabes de la contrée comment ils auraient à se comporter ; elle leur avait enjoint

de remplir, pour le moment, la première partie du programme de la non-coopération, à savoir : ne pas prendre part, d'aucune façon, aux commissions gouvernementales, aux fêtes, banquets et soirées donnés par les autorités.

La proclamation avait ensuite ajouté :

Tous ceux à qui la nation a confié ses intérêts, doivent commencer par observer ces recommandations. Les membres des différentes commissions doivent donner immédiatement leur démission.

Et quant à ceux qui ne suivront pas ces ordres, ils seront considérés comme des renégats, ne faisant pas partie de la nation.

Voici une preuve encore mieux caractérisée de malveillance.

Au début de mai, les orangeries de la colonie de Kfar Yona, non loin de Toul Karem, ont été attaquées pour la troisième fois depuis quelques semaines, et plusieurs centaines d'arbres ont été arrachées avant que les Arabes pussent être joints par les gardiens. Alors les Arabes se partagèrent en deux groupes et tandis que l'un entraînait ces derniers à sa poursuite, l'autre reprenait, en un point opposé des plantations, son œuvre destructrice contre des orangers de trois et quatre ans. On estime à plus d'un millier le nombre des arbres arrachés au cours de cette agression qui, on le voit, avait été fort soigneusement préparée et étudiée.

Les Transjordanien et la colonisation juive.

— D'après l'*Orient* (de Beyrouth) du 11 février, autant les chefs arabes de la Palestine dénoncent l'existence du « péril sioniste » dans leur patrie, autant les Transjordanien réclament l'arrivée, sur les plateaux de leur pays, de colons juifs dont aucun ne s'est encore aventuré à l'E. du Jourdain et de la Mer Morte. En effet, une misère affreuse y règne, et des Bédouins ont été réduits, lors de la récente famine, à vendre leurs enfants pour se procurer du pain. D'après les prôneurs de la colonisation israélite de la Transjordanie,

seule, l'arrivée des pionniers hébreux réussira à relever le pays et à faire marcher les affaires. Les terres, qui n'ont actuellement aucune valeur, trouveront alors preneurs et

donneront une plus-value à la propriété foncière transjordanienne. L'argent que l'on versera pour l'achat de ces milliers de deunoms, actuellement incultes, restera dans les mains des Bédouins, et leur permettra de vivre, de travailler et de payer leurs impôts arriérés que le Gouvernement leur réclame en ce moment et qu'ils ne peuvent aucunement acquitter.

Allant plus loin encore, le maire de Madaba s'est rendu auprès du chef de l'Exécutif Sioniste et lui a demandé instamment d'engager des Israélites, colons ou natifs de la Palestine, à venir s'établir dans sa circonscription, où lui-même répondra de la sécurité des nouveaux arrivés. Un autre chef transjordanien a envoyé au même personnage, en cadeau, deux juments arabes pur sang d'une grande valeur... Les Juifs se laisseront-ils convaincre ? et oublieront-ils les agressions encore récentes, dont quelques-uns d'entre eux ont été les victimes lors de leur passage, au cours d'une excursion, à Amman et à Es Salt ?

Il semble bien qu'il en soit ainsi, étant données les paroles échangées au cours d'un banquet qui, dans les premiers jours d'avril, réunissait à Jérusalem les principaux chefs de tribus et notables transjordanien et les leaders sionistes. Dans le grand discours qu'il prononça à l'issue de ce banquet, le Dr Weizmann déclara :

Juifs et Transjordanien sont, en ce moment, en train de creuser un tunnel les uns vers les autres, et le jour n'est pas loin où ils se rencontreront.

Quelques jours auparavant, l'assemblée législative de Transjordanie avait repoussé, à Amman, une motion tendant à interdire la vente des terrains transjordanien aux étrangers, c'est-à-dire aux juifs.

Une route directe de Bagdad à La Mecque. — Des pourparlers sont engagés, dit-on, entre le roi de la Souadieh et le gouvernement de l'Irak pour la restauration de la piste de pèlerinage qui existait naguère depuis Bagdad jusqu'à La Mecque à travers les solitudes de l'Arabie. Cette route était normalement suivie, au temps des califes abbassides, par les pèlerins musulmans partis de la Mésopotamie ; elle était jalonnée de puits qui, paraît-il, existent toujours et seraient aisément remis en état. Mais la piste serait, en même temps, rendue praticable pour les automobiles.

TURQUIE

Traité d'arbitrage franco-turc. — Le 10 mai, le ministre français des Affaires étrangères, M. Paul-Boncour, a soumis à la signature du Président de la République un décret portant ratification du traité d'amitié, de conciliation et d'arbitrage entre France et Turquie conclu par les soins de l'ambassadeur de France à Ankara, le marquis de Chambrun.

Pour l'essor économique. — Différents faits tout récents montrent que les dirigeants turcs essaient, de façons variées, de remédier à la crise commerciale qui frappe leur patrie et d'en développer l'essor,

Un projet de loi déposé en mars sur le bureau de l'Assemblée nationale autorise le gouvernement à acheter huit navires capables d'assurer des services directs entre la Turquie et différents ports de l'Europe centrale et occidentale. Marseille, Trieste et Hambourg seraient les points d'arrivée de ces lignes dont les points de départ seraient Stamboul, Izmir et Mersina.

La conclusion de la convention ferroviaire d'Ankara du 27 octobre 1932 permet au gouvernement turc d'envisager la substitution, à la ligne Nissibine-Alep, d'une voie ferrée qui, par Diarbékir, rejoindrait les chemins de fer projetés en Irak. Déjà, depuis 1927, Ankara est unie par le rail à l'antique *Caesarea* romaine, le centre caravanier de Kaisarié, en plein cœur de l'Anatolie, et celui-ci est relié au chemin de fer de Bagdad à Ouloukchla, près du Taurus ; déjà aussi la voie stratégique que les insurrections du Kurdistan ont amené le gouvernement turc à construire jusqu'à Diarbékir s'est trouvée poussée par delà l'Euphrate jusqu'aux abords de Malatia, et un emprunt intérieur va permettre de poursuivre jusqu'à son complet achèvement l'œuvre ferroviaire interrompue l'an dernier faute d'argent. Ce même emprunt doit financer la continuation vers l'Orient du chemin de fer d'Angora-Sivas jusqu'à Erzeroum, Kars et la Russie des Soviets. Ainsi Constantinople se trouvera en communication directe, à travers toute la longueur de l'Anatolie, avec les territoires de l'U.R.S.S.

Ouvre stratégique et militaire, sans aucun doute ; mais aussi œuvre d'ordre économique dont on ne saurait trop souligner l'importance, et dont la réalisation préoccupe les négociants de la Syrie de mandat français. Ils y voient en effet — moins toutefois que dans l'aménagement et les progrès du port de Caïffa — une menace pour l'essor du commerce de transit de leur propre pays.

L'impôt sur les bénéfices. — Le nouveau projet de loi concernant l'impôt sur les bénéfices a été déposé le 1^{er} mars à l'Assemblée Nationale et sera mis en application en même temps que le budget de 1933, au mois de juin.

L'impôt sur les bénéfices des médecins a été réduit.

La formule suivante a été fixée pour les professions libérales, telles que celles d'avocat, d'ingénieur, d'architecte, etc. Ceux-ci sont classés en cinq catégories dans les villes telles que Constantinople et Smyrne qui comptent plus de 200.000 habitants. La classe extra payera un impôt forfaitaire de 2.000 livres turques par an ; la première 250, la seconde 100, la troisième 50 et la quatrième 25 livres.

Dans les villes de plus de 50.000 habitants et de moins de 200.000, ils sont divisés en 4 catégories, de 100, 50, 25 et 15 livres turques. Dans les localités dont le nombre d'habitants varie entre 30 et 50.000, la première catégorie payera un impôt de 50 livres, la seconde de 25, la troi-

sième de 15 et la quatrième de 7 livres. Dans les villes de 10 à 30.000 habitants, la première catégorie payera 30, la seconde 15, la troisième 10 et la quatrième 5 livres. Enfin, dans les localités de moins de 10.000 habitants, la première catégorie payera 20, la seconde 10 et la troisième 5 livres turques.

ARABIE

Saoudieh et Transjordanie. — La légation du royaume de Saoudieh à Londres a fait savoir le 4 avril que, la veille, des messages télégraphiques de reconnaissance réciproque avaient été échangés entre Ibn Saoud, roi de l'Arabie Saoudieh et l'émir Abdullah de Transjordanie. Ainsi se trouve close la période de tension qui existe depuis si longtemps entre la Transjordanie et le royaume de Saoudieh.

Des négociations devant aboutir à un traité de bon voisinage et aussi d'extradition ont été engagées entre les représentants des deux souverains à l'issue de la période du pèlerinage aux Lieux Saints de l'Islam ; mais, malgré leur caractère très amical, elles n'ont pas abouti à une conclusion complète. Elles doivent reprendre dans peu de temps à Jérusalem.

Fondation d'une Banque d'Etat au Hedjaz. — Voici quelque temps qu'il est question de la future création d'une banque d'Etat au Hedjaz ; les bruits répandus à ce propos sont exacts, au témoignage du correspondant particulier du *Times* au Caire, qui le 26 mars a fourni à son journal des précisions à ce sujet. Un accord a été négocié par Abdel Hamid bey Chedid, au nom de l'ancien khédivé d'Egypte Abbas Hilmy, avec le gouvernement du roi wahabite Ibn Saoud, accord en vertu duquel Abbas Hilmy garantirait le capital d'une nouvelle banque d'Etat dont le siège serait établi à Djedda, et qui ouvrirait ses guichets vers la mi-avril. Le capital serait de un million de livres sterling.

Une fois d'accord avec le gouvernement hedjazi sur les modalités de la fondation de la banque projetée, le représentant d'Abbas Hilmy a quitté Djedda pour gagner Genève et y mettre l'ex-khédivé au courant de ses pourparlers. De la réalisation de ce dessein résultera pour le royaume de Saoudieh un afflux de capitaux dont l'Arabie a un très grand besoin et qui, pour sa mise en valeur, engendrera sans doute de très heureux résultats.

Le pétrole au Hedjaz. — On a parlé, ces temps derniers, de la découverte de gisements pétroliers au Hedjaz ; l'annonce de leur existence a, comme il fallait le prévoir, aussitôt appelé sur ce pays l'attention de toutes les sociétés productrices. Les représentants d'importantes firmes anglaises et américaines étaient, dès le mois de mars, arrivés à Djedda et s'étaient mis en relations avec le gouvernement d'Ibn Saoud, précédant de peu la venue de délégués de l'Irak Petroleum Co, attirés à Djedda par la même raison.

Un chemin de fer Djedda-la Mecque. — Ce n'est pas le seul effort tenté par Ibn Saoud pour doter son royaume d'un outillage économique. *Mokattam* a publié en effet au milieu de mars la nouvelle de la signature d'un accord entre le gouvernement de celui-ci et Saïd Abdel Kader el Djilani, de Damas, au nom d'un groupe de Musulmans de l'Inde, pour la construction d'une voie ferrée entre Djedda et La Mecque. Les travaux commencent au mois de novembre prochain et seraient terminés en deux ans ; les concessionnaires paieraient un million de roupies à Ibn Saoud, comme avance sur les recettes du futur chemin de fer. Voilà encore, par conséquent, un nouvel apport d'argent frais à la Saoudie arabe.

Pour fixer les idées sur l'importance du travail à exécuter, rappelons ici que, de Djedda, port de la Mecque sur la mer Rouge, jusqu'à la capitale du Hedjaz, la distance est de 95 kilom.

Extrême-Orient

CHINE

Le « Plus Grand Changhai ». — On a lu dans des journaux chinois, sous le titre *Six ans de municipalité du Plus Grand Changhai*, des considérations sur le progrès de l'agglomération qui s'étend des limites de la concession internationale aux confins du Wousong.

Ce territoire, placé en 1927 sous le contrôle direct du Yuan exécutif, mesure 49.496 kilomètres carrés. Avant 1927, il existait 153 kilomètres de voie publique. Aujourd'hui, on en compte 305. En ces six dernières années, les égouts ont été prolongés de 31 kilomètres ; la fourniture du courant électrique pour force et lumière est passée de 12.911 kilowatts à 26.850 ; l'alimentation en eau, qui était de 65.200 mètres cubes, atteint 93.400 ; enfin, le revenu total, qui s'élevait à deux ou trois millions de dollars, dépassait dix millions à la fin de 1931, au moment de l'intervention japonaise.

La municipalité chinoise, d'un caractère tout à fait spécial, avec un statut distinct de celui des autres municipalités, s'est appliquée à développer l'instruction publique. Il y a actuellement 180 écoles primaires et cinq écoles supérieures. Le budget de l'enseignement, qui s'élevait à cent mille dollars, est aujourd'hui de 1.200.000 dollars, soit environ 20 0/0 du budget total de la municipalité. On s'est également efforcé d'équiper les services de la santé publique, dont le bureau central possède un laboratoire à même de fournir des quantités suffisantes de vaccins.

L'agglomération est surtout dense aux environs de la concession internationale. En se rapprochant de Wousong, on ne rencontre que quelques fermes isolées.

Dans les projets d'aménagement, on remarque l'importance donnée au « centre civique », vaste esplanade qui partagera la ville en districts, de manière que le quartier des résidences privées sera bien distinct du quartier industriel et que le quartier administratif sera nettement séparé du quartier des affaires. Un système de voies de communications permettra l'accès facile de tous les points de la cité.

La municipalité se préoccupe particulièrement de l'organisation du quartier maritime. Les vapeurs viendront à quai, leurs marchandises seront chargées directement sur les wagons. Poutong, ville industrielle sur la rive est du Houang-pou, sera reliée au « Plus Grand Changhai » par un pont et un service de ferry.

Ce ne sont pas de simples projets. La ville s'édifie lentement suivant les plans établis. Les grandes artères ont été construites, les parcs sont tracés et les cours d'eau dragués.

Fiers de leur œuvre, bien loin cependant d'être achevée, les Chinois du « Plus Grand Changhai » ne doutent pas qu'un jour celui-ci n'englobe les deux concessions.

Renouvellement de l'accord sur la Cour chinoise des concessions. — L'accord du 17 février 1930 concernant l'institution d'une cour provisoire dans la concession internationale en remplacement de la cour mixte venait à expiration le 1^{er} avril. Il a été renouvelé par un échange de notes entre M. Lo Wen Kan, ministre des affaires étrangères de Nankin, et les représentants des six puissances intéressées.

Suivant ce qui a été convenu, l'accord aura une durée de trois ans. L'une ou l'autre des parties aura la faculté de notifier six mois avant l'expiration de cette période son intention de dénoncer l'accord.

Un protocole identique visant la cour établie dans le district de la concession française, a été signé par la légation de France et le gouvernement de Nankin.

On se souvient que, conformément à l'accord de 1930, tout droit de contrôle sur la procédure suivie fut retiré aux autorités consulaires ; la présidence étrangère fut supprimée ; les juges furent nommés par la Cour ; le gouvernement chinois établit une cour d'appel ; les prisons des concessions passèrent sous l'administration directe des Chinois.

Les relations entre l'Indochine et le Kouangsi.

— La visite en Indochine de plusieurs officiels kouangsinais, dont M. Hoang You Tsou, président du gouvernement de la province (voir *Asie Française*, février 1933, page 81) n'a pas été infructueuse. Parmi ces hauts fonctionnaires chinois, on remarquait le directeur des travaux du Kouangsi dont l'attention fut dirigée vers les possibilités de l'industrie métallurgique française. Peu après son retour à Nanning, le chef du gouvernement provincial annonça qu'il confiait la réparation du pont suspendu de Longtcheou,

ainsi que la construction dans la même ville d'une usine centrale électrique à l'un de nos compatriotes, ingénieur-constructeur à Hanoi et à Langson.

Pour la construction de cette usine, un emprunt de cent millions de dollars locaux a été émis par les autorités de la province. Sur ce chiffre, un dixième sera versé à la centrale électrique. Cette entreprise recevra, en outre, une subvention annuelle de 20.000 dollars pour lui servir de fonds de roulement. Le remboursement de l'emprunt émis à 10 0/0 se fera en cinq termes, chacun d'une année et, dès le deuxième terme, par voie de tirage au sort.

Nous nous félicitons du succès de l'industrie française au Kouangsi où celle-ci eut autrefois de légitimes ambitions.

Notons ici que la visite du président du Kouangsi aida le règlement de la malheureuse affaire de Longtcheou (février 1930) au cours de laquelle le consulat de France fut mis au pillage. Le 18 avril dernier, eut lieu à Longtcheou la réouverture officielle du consulat. Cette cérémonie, qui consacrait le règlement définitif du conflit, eut lieu en présence du consul de France, du représentant du gouverneur général de l'Indochine, du général Li Pin Sien, venu au nom du chef du gouvernement provincial, de plusieurs personnalités du Tonkin et du Kouangsi.

Durant la réception, des deux côtés français, et chinois, on exprima le souhait de voir les relations de bon voisinage entre l'Indochine et le Kouangsi se développer et produire des résultats heureux.

Attachés commerciaux australiens en Chine.

— Une enquête vient d'être menée dans les grands centres commerciaux de la Chine par des délégués du gouvernement australien. Elle aurait été favorable au projet de création de postes d'attachés commerciaux à Changhai, à Hongkong et à Tientsin. D'autre part, le ministre du commerce australien réunit une conférence de représentants des principales entreprises — navigation, banque, blé, farine, laine — en vue de l'établissement d'un service de renseignements économiques qui permettrait aux firmes d'Australie faisant des affaires en Extrême-Orient d'étendre leur activité.

Le Commerce australien en Chine est assez restreint. Il n'a occupé en 1932 que le 8^e rang pour l'importation étrangère, environ 345 millions de francs. Le Commonwealth introduit surtout en Chine du blé et de la farine de blé.

Reconnaissance de l'Université « l'Aurore » par le gouvernement chinois. — Le 23 décembre dernier, un télégramme expédié à Rome par la direction de l'Université « l'Aurore » annonçait au Saint-Siège que le gouvernement du Kouomintang reconnaissait officiellement l'existence de cette Université elle-même et, en même temps, du Collège Saint-Ignace et de l'École de « l'Étoile du Matin », c'est-à-dire des trois établissements

d'enseignement fondés à Changhai par les Jésuites.

Cette reconnaissance officielle s'explique parfaitement quand on sait quels services l'Université catholique de Changhai a rendus depuis sa fondation en 1903. D'abord simple école de traducteurs et d'interprètes à ses débuts, il y a trente ans, l'Aurore, que les Jésuites avaient fondée pour répondre aux désirs du gouvernement chinois lui-même, ne tarda pas à devenir établissement d'enseignement supérieur et fut réorganisée sous sa forme actuelle d'université dix ans plus tard, à la veille de la Grande Guerre, en 1913. Elle compte aujourd'hui quatre facultés : médecine, droit, génie civil et lettres, et ses nombreux pavillons constituent une véritable cité universitaire dans un des faubourgs de Changhai, celui de Lou-ka-wei. Quelle légion constituent maintenant ceux qui furent ses élèves ! Il n'est pas de ville chinoise un peu importante où ne se rencontre un « aurorien » de quelque notoriété, avocat, médecin ou ingénieur ; il en est jusque dans les services centraux des ministères, voire même dans le gouvernement. Aussi celui-ci ne pouvait-il ignorer l'existence d'une institution qui a formé des hommes servant si bien la patrie ; il s'y intéressait déjà avant l'avènement du Kouomintang, puisque les examens de l'Aurore furent alors concurremment présidés plus d'une fois par des délégués des gouvernements français et chinois ; l'enregistrement de l'université comme établissement officiellement reconnu par l'État constitue une nouvelle et très précieuse preuve de l'intérêt officiel.

Il avait été question de cet enregistrement dès l'arrivée du Kouomintang aux affaires ; alors, avant d'envoyer ses délégués présider les examens de fin d'année, le gouvernement avait demandé que cette reconnaissance officielle fut réalisée et des démarches avaient été aussitôt commencées à cet effet. Mais des circonstances imprévues vinrent, à plus d'une reprise, entraver les négociations et les empêcher d'aboutir : explosion du conflit sino-japonais à la fin de l'année 1931, chute du ministère trois mois plus tard. Enfin au mois d'octobre 1932, ordre fut donné par le ministre de l'Instruction publique de procéder aux visites réglementaires de l'Aurore et de hâter sa reconnaissance officielle ; tôt après, le journal officiel publiait le nom de quatre délégués chargés de l'inspection des locaux et de l'organisation de l'université et, le 8 novembre, ces délégués venaient eux-mêmes remplir la mission dont ils étaient chargés.

Ils procédèrent d'abord à l'inspection des classes et de divers bâtiments, et se tinrent sur la réserve. Puis ce fut une visite minutieuse — deux longues heures — du Musée Heude d'Histoire naturelle ; les délégués restèrent émerveillés devant les riches collections qu'il renferme. Le lendemain, visite des services tenus par l'Université dans l'Hôpital Sainte-Marie et l'Hospice Saint-Antoine ; à constater leur impeccable organisation, les délégués ne tarissaient pas d'éloges.

Un déjeuner réunit ensuite les délégués, le corps professoral de l'Aurore, le Conseil d'Administration, le Co-

mité de patronage, et le Comité de l'Association des Anciens Elèves. Le directeur chinois de l'Université, le Dr Hou Wen-yao, prit le premier la parole à l'heure des toasts, et donna un aperçu de la situation actuelle de l'Université; au nom du Comité de patronage, M. Lo-Pa-hong, le philanthrope bien connu, rappela les efforts soutenus par elle depuis sa fondation, et le R. P. Germain, le nouveau Recteur, souligna que, pour travailler avec fruit, il importe de travailler avec confiance. Le plus ancien des délégués, un ancien élève des Frères Maristes, répondit en disant la vive satisfaction qu'il avait éprouvée à constater la parfaite organisation de l'Université, notamment de la Faculté de Médecine. Après déjeuner, les quatre délégués se dispersèrent aux quatre coins de l'Université; l'un put visiter à loisir la salle de dissection, l'autre les laboratoires de physique, celui-ci les bâtiments de la faculté de droit, celui-là les services divers de l'Université.

Cette visite des délégués du gouvernement chinois a eu les résultats espérés. L'Aurore, dont les Jésuites français, ses fondateurs, ont fait une des premières Universités de la Chine (elle comptait 554 étudiants en 1932), va pouvoir désormais, comme le souhaitait son recteur le 9 novembre, travailler avec pleine confiance, avec plus de confiance que jamais, à la formation des élites intellectuelles du pays.

Ce sont les Jésuites français de la province de Paris qui dirigent l'université « l'Aurore » ; ils dirigent également le Collège Saint-Ignace qui, fondé en 1849, servit longtemps d'école normale pour la préparation de catéchistes et de maîtres d'école. Aujourd'hui le Collège Saint-Ignace est un établissement d'enseignement secondaire où l'enseignement est donné en français et en chinois, et dont les élèves étaient au nombre de 516 l'an passé.

La troisième des écoles catholiques de Changhaï, l'Ecole de l'Etoile du Matin, est dirigée par les Auxiliatrices des Ames du Purgatoire ; elle fut fondée en 1904 sur la demande de jeunes Chinois païens, anciens élèves de « l'Aurore », qui regrettaient l'absence d'une bonne école secondaire pour leurs sœurs. L'établissement, qui n'a pas cessé de prospérer depuis lors, comptait 304 élèves en 1932.

JAPON

Un traité hollando-japonais. — Les Pays-Bas et le Japon ont conclu un traité d'arbitrage et de conciliation dont voici en quelques mots le contenu :

1° Tous les conflits susceptibles de survenir entre les deux nations et qui ne pourraient pas être réglés par la voie diplomatique seront portés devant un comité permanent de conciliation, bien que la solution donnée par ledit comité n'engage pas nécessairement l'une ou l'autre des parties contractantes;

2° Le comité permanent de conciliation, composé d'un Japonais, d'un Hollandais et de trois membres d'une autre nationalité, entrera en fonctions dès que le traité sera en vigueur;

3° Les différends pouvant s'élever entre les deux pays seront portés, par consentement mutuel, devant la Cour

d'arbitrage de La Haye, ou devant une cour d'arbitrage établie par les deux Etats;

4° Le traité restera valable cinq ans après l'échange des ratifications.

La publication du traité a été accompagnée d'un communiqué du ministère des affaires étrangères de Tokio qui a présenté cet acte comme « la cristallisation d'une vieille amitié entre les deux nations » et comme susceptible de « préserver cette amitié dans l'avenir ».

L'équipement économique de la Mandchourie.

— Un « plan décennal » a été établi par les nouveaux gouvernants mandchous. Il comporte la pose de 4.000 kilomètres de voies ferrées, la construction de 60.000 kilomètres de routes et l'amélioration des ports d'Antong, d'Yingkeou et de Hulutao ; l'extension et la réorganisation des services postaux, télégraphiques et téléphoniques ; le développement des communications aériennes.

Le plan repose sur la coopération des états japonais et mandchou, principalement en matière agricole et industrielle. L'exploitation forestière et minière sera placée sous le contrôle du gouvernement de Sinking. La Banque centrale du Mandchoukouo, ouverte l'année dernière et dont le principal objet a été d'unifier et de stabiliser le système monétaire, aidera à l'essor des affaires industrielles et commerciales. On estime que 20 millions de yen seront nécessaires pour mener à bien les premiers travaux prévus dans le plan préliminaire. Suivant les évaluations faites pour l'ensemble des travaux, 50 millions de yen suffiraient à la réalisation du projet d'équipement. Le gouvernement japonais ne souscrira pas au capital prévu, qui sera demandé à la population mandchoue, aux sociétés japonaises établies dans le pays et dans la zone du Sud-mandchourien. Il est à remarquer que les dirigeants du Mandchoukouo ont déclaré à plusieurs reprises que, conformément aux principes de la « porte ouverte » et de « l'égalité de traitement », les capitaux étrangers pourront être investis dans les affaires concernant la mise en valeur.

En outre, il a été dressé un plan de reconstruction et d'agrandissement de la cité de Tchang-Tchoen, devenue capitale sous le nom de Sinking. On a dû sans délai bâtir des édifices pour recevoir les services du gouvernement central qui avaient leur siège à Moukden. De nombreux et importants immeubles sont en construction, notamment un hôtel de style européen de huit étages.

Les correspondances de presse adressées de Sinking décrivent la nouvelle capitale comme un immense chantier qui ne connaît pas le repos. « Cette ville est tellement changée qu'on ne la reconnaît plus. »

Les bénéfices du Sud-Mandchourien. — Avec l'autorisation du gouvernement japonais, la compagnie du chemin de fer du Sud-Mandchou-

rien a décidé d'augmenter son capital de 440 à 800 millions de yen.

L'exploitation du réseau a donné cette année toute satisfaction. En effet, le bénéfice net de la Compagnie pour l'année fiscale finissant au 1^{er} mars atteint 20 millions de yen, soit plus de 100 millions de francs. Pour l'ensemble des services de la Compagnie — ferroviaires, commerciaux et administratifs — un revenu de plus de 202 millions de yen aurait été obtenu contre 182 millions de dépenses.

L'année fiscale écoulée a ainsi montré un grand progrès sur la précédente, pendant laquelle on avait enregistré une perte de plus de douze millions de yen.

Le Mandat japonais sur les îles Mariannes et Carolines. — Démissionnaire de la Société des Nations, le Japon devra-t-il abandonner son mandat sur les îles du Pacifique? La question s'est nécessairement posée, mais elle n'a donné lieu à nul échange de vues entre les puissances. On s'en est cependant préoccupé à Tokio, et, suivant une dépêche d'agence du 3 février, les ministres japonais, examinant les conséquences du retrait de la S. D. N., avaient été unanimes à reconnaître que le Japon « ne se verrait contraint en aucun cas à renoncer à son mandat ».

Une opinion américaine alléguait que ce mandat devait être annulé. D'autre part, en Allemagne, des déclarations furent faites dans le même sens. Toutefois, des feuilles américaines défendirent le point de vue japonais, et le *Washington Post*, notamment, affirma que l'occupation des anciennes îles allemandes correspondait à une annexion, le mandat nippon faisant partie de la catégorie C et que la S. D. N. n'était pas autorisée à le retirer.

Un haut fonctionnaire du ministère de la marine de Tokio précisa que ces îles avaient été occupées à titre définitif par la flotte japonaise après entente avec l'Angleterre.

L'objection américaine alléguant que le mandat pouvait être repris ne tient pas, car le conseil suprême, composé de l'Angleterre, de la France, des Etats-Unis, de l'Italie et du Japon, a confirmé, le 7 mai 1919, l'entente intervenue durant la guerre stipulant que les îles des Mers du Sud seraient cédées par l'Allemagne au Japon. Cet accord est donc antérieur à la constitution même de la Société des Nations. Et celle-ci n'ayant pas participé à l'attribution des colonies allemandes, n'ayant pas conféré au Japon le mandat sur les îles du Pacifique, n'a pas qualité pour transférer ce mandat à quelque autre pays. D'ailleurs, des hommes d'Etat étrangers, comme MM. Hymans et Balfour, ont reconnu, dans des déclarations officielles, que la souveraineté sur les anciennes colonies allemandes revient aux nations qui les ont occupées au cours même de la guerre et qui, depuis lors, exercent sur elles un mandat, expression de leur souveraineté.

Notons, en outre, que le gouverneur japonais des îles sous mandat a tenu à bien marquer dans un message aux populations insulaires que les attributions du Japon, comme puissance mandataire, n'étaient d'aucune sorte modifiées par son retrait de la S. D. N.

Suivant des télégrammes de presse, le ministre des Affaires étrangères de Tokio a envoyé aux principales ambassades du Japon une note indiquant les raisons qui justifient le maintien du mandat japonais sur l'archipel des Mariannes, Caroline et Marshall. Le Japon n'aurait été nullement pressenti au sujet de ses intentions, mais l'intérêt porté par le gouvernement hitlérien à la question de l'avenir du mandat l'aurait décidé à faire connaître ses vues. Bien que le contenu de la note n'ait pas été révélé, les raisons invoquées ne peuvent être que celles exprimées par le porte-parole de l'Amirauté. Les journaux japonais ont d'ailleurs expliqué que le ministère des affaires étrangères a insisté sur ce fait qu'en 1919, donc avant la création de la Société des Nations, le Conseil suprême des alliés avait remis ces îles au Japon conformément aux termes de traités secrets conclus en 1917. On assure, d'autre part, dans les milieux dirigeants de Tokio, que ce mandat sera exercé dans les mêmes conditions que précédemment ; toutes les prescriptions relatives à la non fortification des îles seront observées.

Asie Britannique

EMPIRE DES INDES

Le Livre Blanc. — Le Gouvernement britannique vient de publier le Livre Blanc contenant les « propositions pour la réforme constitutionnelle de l'Inde » (Cmd. 4268), qui doit servir de base à l'examen de la Commission interparlementaire et ensuite à la discussion devant les deux Chambres du Parlement. Ce très important document, de 127 pages, se compose de trois parties :

1^o Une introduction exposant les détails du projet : organisation de la Fédération, législative et exécutive, les pouvoirs législatifs et exécutifs des Provinces (dont le nombre serait porté à 11), les relations entre la Fédération et les Provinces, le système électoral, la position des Services Publics, les tribunaux, les pouvoirs spéciaux du Gouverneur-Général et des gouverneurs de province, avec les « garanties » qui assureraient le libre exercice de ces pouvoirs, les droits fondamentaux.

2^o La seconde partie répète ce même projet sous la forme de 202 articles, comme ceux d'une loi ; mais

il doit être bien entendu que, bien que les propositions soient, dans l'intérêt de la clarté, mises sous la forme de courts paragraphes ou articles, les termes employés ne doivent pas être considérés comme représentant ceux dont on se servirait nécessairement dans un projet de loi ; il ne faut pas croire, non plus, que ces propositions soient de tous points tellement complètes et définitives qu'un projet

de loi ne contiendrait rien autre chose que ce qui est indiqué dans ce Livre Blanc; le Gouvernement espère que, lues à la lumière de l'introduction, les propositions donneront une idée claire des principes qui l'ont guidé.

2° La troisième partie contient des appendices de statistique.

Le *Times* déclare très justement :

Chaque proposition est le résultat de discussions qui ont duré six ans; elle a été l'objet de multiples modifications de la part du Cabinet, d'accord avec le gouvernement de l'Inde; elle a été rédigée avec une précision méticuleuse pour en expliquer la nature exacte et l'effet qu'on en attend; chaque mot a sa valeur; le résumé le mieux fait pourrait donc égarer le lecteur.

Aussi le *Times*, dans un supplément, publie-t-il *in extenso* le texte de l'introduction, les articles essentiels de la seconde partie, et les principales statistiques des appendices. Nous donnerons, le mois prochain, une analyse très détaillée du projet.

Il faut s'attendre à de vives critiques et à des discussions passionnées. Certains reprochent au projet de n'être qu'un legs du parti socialiste, de donner le droit de vote à des millions d'illettrés, d'ouvrir la porte à la dictature du Congrès National, de transférer aux indigènes la responsabilité du maintien de l'ordre et du respect de la loi. Le *Times* fait justice de ces attaques. Les propositions viennent (dit-il) d'une Commission nommée par un ministre conservateur, avec un président libéral et des membres appartenant à tous les partis; les seules personnes qui aient, à différents moments, refusé de prendre part aux trois sessions de la Conférence de la Table Ronde sont les membres du Congrès National et, en Angleterre, ceux de l'opposition travailliste. Le rapport de la Commission Simon, dont se réclament les critiques, n'a pas caché la gravité des risques de cette expérience constitutionnelle, mais il a déclaré qu'il fallait mettre fin au système de la dyarchie: « continuer l'organisation actuelle ne mènerait nulle part ». Les « millions d'illettrés » ne représenteront (constate-t-il) que 2 à 3 % de la population totale de l'Inde britannique. Ce n'est pas dans la Fédération, mais dans les Provinces, tout au moins dans certaines d'entre elles, que l'influence du Congrès National serait susceptible de s'exercer sur les électeurs; à l'Assemblée Législative Fédérale, cette influence sera fortement contrebalancée par les Musulmans et les représentants des autres minorités, et par le fait qu'un tiers au moins des sièges sera occupé par les délégués des Princes. Enfin, c'est en ce qui concerne le maintien de l'ordre que les ministres indigènes pourront donner la mesure de leur capacité à gouverner.

Certains politiciens indiens trouveront que le projet « fourmille » de « garanties » imprévues; en Angleterre, il ne manquera point de gens pour dire qu'il est trop compliqué pour pouvoir fonctionner. En tout cas, il représente fidèlement le degré d'accord auquel la Grande-Bretagne et l'Inde sont arrivées au cours de ces der-

nières années; et la nouvelle Constitution, comme toutes les autres, fonctionnera si chacun fait preuve de bonne volonté et y met du sien.

Le budget. — En présentant le budget devant l'Assemblée Législative, le 28 février, Sir George Schuster, ministre des Finances, s'est félicité de la bonne situation financière de l'Inde, alors que le monde entier souffre d'une crise extrêmement grave.

Les recettes de l'exercice 1931-32 ont dépassé l'estimation définitive de près de 2 crores (1 million 500.000 livres st.); pour l'année courante, le surplus prévu de 215 lakhs (1.612.500 livres st.) atteindra 217 lakhs (1.627.500 livres st.). La dette a été réduite de 4 crores 15 lakhs (3 millions 112.500 livres st.).

Pour les dix mois avril-janvier, les exportations ont été de 110 1/2 crores (82.875.000 livres st.) contre 134 1/2 crores l'année précédente; les importations ont atteint 112 1/4 crores, en augmentation de 7 1/2. Le ministre a défendu le système qui autorise les exportations d'or: ce n'est, a-t-il dit, que la transformation d'une forme de réserves en une autre; l'augmentation des dépôts dans les banques et les caisses d'épargne prouve que le produit de l'or des cultivateurs n'est pas absorbé par la consommation courante: L'Inde a conservé son étalon de vie, sa position d'acheteuse est plus normale que celle de la plupart des pays; les nations occidentales peuvent prendre modèle sur elle.

Le budget prévoit des recettes de 124.52 crores et des dépenses de 124.10 crores, soit un excédent de 42 lakhs (315.000 livres st.). Il y a diminution de 104 lakhs pour les droits de douane et de 163 lakhs pour la gabelle; les dépenses ont été réduites de 90 lakhs. Le droit d'entrée sur les chaussures et la soie artificielle sera augmenté; le droit de timbre sur les chèques est rétabli pour trois ans.

La réduction de 10 0/0 sur les salaires et traitements de tout le personnel du gouvernement central (y compris les chemins de fer et les P. T. T.) est ramenée à 5 0/0 à dater du 31 mars 1933.

Bibliographie

La Chine et la Formation de l'Esprit philosophique en France (1640-1740), par Virgile Pinox. Paris, Paul Geuthner, 1932, in-8° de 480 pages.

La très intéressante synthèse que M. Pierre Martino a publiée naguère (en 1906) sous le titre de *L'Orient dans la Littérature française aux XVII^e et XVIII^e siècles* soulève nombre de questions dont chacune mérite de très amples développements. C'est l'une d'elles que reprend et que traite M. Virgile Pinox dans le présent ouvrage.

Renvoyant au volume de M. Martino pour l'histoire des différentes manifestations de la mode orientale et chi-

noise dans notre littérature classique, il s'efforce, pour sa part, de déterminer quelle influence la Chine a pu, au XVIII^e siècle, exercer sur les idées et sur les mœurs françaises, sans toutefois s'interdire de signaler à l'occasion l'action que la mode des chinoïseries a pu avoir à certaines époques.

Bien entendu, c'est par l'étude des sources de la connaissance de la Chine que commence M. Pinot. Ainsi se trouve-t-il amené à faire incidemment un peu d'histoire, mais juste assez pour permettre de comprendre comment les missionnaires ont, par la fameuse querelle des cérémonies chinoises, amené les littérateurs et même le public instruit à s'intéresser à la Chine; les écrits des Jésuites, dont une petite partie seulement est publiée, ont fait le reste; ils ont mis les écrivains, et les esprits curieux et les « honnêtes gens » à même de se rendre compte (dans une certaine mesure seulement, bien entendu), de l'histoire et de la chronologie chinoises, de la philosophie, de la religion, de la morale et de la politique des Chinois. Tout cela s'est fait graduellement depuis 1640, d'abord dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, puis au début du siècle suivant, par des étapes dont M. Pinot a fort bien marqué les progrès et les caractères différents. Avec non moins de finesse, cet auteur a montré comment, dans chaque domaine différent, la connaissance ou plutôt l'étude, souvent hésitante, des idées chinoises et contribué à la formation de l'esprit philosophique et mis Voltaire à même de faire une rude guerre à la religion révélée, tout en ne cessant de s'appuyer sur les travaux des Jésuites.

Une excellente bibliographie, systématiquement établie, accompagne le très solide travail de M. Virgile Pinot, dont le complément est un recueil de *Documents inédits relatifs à la connaissance de la Chine en France de 1635 à 1740* dont a déjà parlé *L'Asie française* (numéro de septembre-octobre 1932, p. 320) et dont la suite sera un livre sur Voltaire et la Chine.

CHEMINS DE FER D'ALSACE ET DE LORRAINE, EST,
ETAT, MIDI, NORD, P.-O., P.-L.-M., ALGERIENS
P.-L.-M., ALGERIENS DE L'ETAT, TUNISIENS
ET SFAX-GAFSA

*Billets de famille d'aller et retour France-Algérie
ou France-Tunisie*

Voici le moment le plus propice pour visiter l'Algérie et la Tunisie. Vous pouvez le faire à bon compte, grâce aux billets d'aller et retour à prix réduit que les gares des Grands Réseaux français délivrent sur demande faite 4 jours à l'avance pour toutes les gares des Réseaux algériens de l'Etat et du P.-L.-M., des Chemins de fer tunisiens et de Sfax à Gafsa.

Ces billets comportent, en effet, pour les parcours en chemin de fer, une réduction de 25 % pour la 2^e personne, 50 % pour la 3^e et 75 % pour les suivantes. Ils offrent une longue validité et sont également délivrés au départ de l'Algérie et de la Tunisie pour la Métropole.

L'itinéraire du voyage peut être différent au retour de celui de l'aller.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser aux Bureaux de renseignements et bureaux de ville des Grands Réseaux de Chemins de fer français, aux agences de voyages, etc...

PARIS-LYON-MEDITERRANEE

Pour excursionner à bon compte sur la Côte d'Azur

Vous désirez visiter la Côte d'Azur! Pourquoi ne le feriez-vous pas à cette époque de l'année où elle se montre dans toute sa splendeur printanière?

Vous pouvez vous y rendre à bon compte et y circuler à votre fantaisie, grâce aux cartes d'excursions valables 15 ou 30 jours, que toutes les gares P. L. M. délivrent. Si vous voyagez avec votre famille, vous bénéficierez de réductions supplémentaires sur le prix de ces cartes.

Pour des indications plus détaillées, veuillez vous renseigner auprès des gares.

Visitez les Iles Baléares

On s'y rend commodément de Marseille

C'est par Marseille que s'effectuent les beaux voyages vers l'Afrique du Nord, l'Egypte, l'Orient. Chaque jour de grands paquebots en partent ou y arrivent.

C'est aussi par Marseille qu'on se rend aux Baléares, îles privilégiées, dont les baies, les sites de montagne, les monuments sarrasins attirent et captivent.

Chaque vendredi, le paquebot *Djemila* de la Compagnie de Navigation Mixte, quitte le grand port méditerranéen à 18 heures pour toucher Palma, dans l'île Majorque, le samedi à 13 heures. Au retour, départ de Palma, le mardi à 10 heures pour rentrer à Marseille le mercredi à 7 heures. Ainsi la partie la plus intéressante du trajet s'effectue de jour.

Le voyageur peut prendre soit un billet simple, soit un billet d'aller et retour. Mais pour apprécier toute la beauté des Baléares, le mieux est de faire l'une des croisières de 5 ou 12 jours, organisées au départ de Marseille; vous n'avez aucun souci pour votre transport et celui de vos bagages, pour vos repas, votre gîte sur mer comme à terre, et vous avez, en outre, la certitude de visiter les plus beaux sites de l'île.

Le Wagon-Lit à la portée de toutes les bourses

Des wagons-lits de 3^e classe circulent sur le P. L. M. entre Paris et la Côte d'Azur.

Tout comme les voyageurs de 1^{re} classe, les voyageurs de 3^e classe ont ainsi la possibilité de se déplacer en wagon-lit. Le supplément pour occuper une place de wagon-lit de 3^e classe est des plus réduits:

Vous ne paierez de Paris à Marseille que 75 francs en plus du billet de 3^e classe.

Vous arriverez frais et dispos, en possession de tous vos moyens pour vous occuper de vos affaires et vous aurez gagné un jour et économisé une nuit d'hôtel.

Pour des indications plus détaillées, veuillez vous adresser aux gares ou aux agences Wagons-Lits Cook.

De France en Algérie ou en Tunisie par Marseille

Voici l'époque des beaux voyages en Méditerranée! L'Algérie et la Tunisie, en particulier, vous attirent.

Vous pouvez vous rendre rapidement et commodément dans ces deux pays en passant par Marseille. De nombreux trains rapides ou express, offrant toutes catégories de places assises ou couchées, convergent, en effet, des principaux centres de la France et de l'étranger vers le grand port méditerranéen. De ses quais partent, chaque semaine, une vingtaine de paquebots, du type le plus vite et le plus confortable, qui assurent la liaison de la Métropole avec Alger, Oran, Philippeville, Bône, Bizerte et Tunis.

Des billets simples valables 15 jours et des billets d'aller et retour valables 30 ou 90 jours, donnant droit à l'enregistrement direct des bagages, sont délivrés pour Alger, Oran, Bougie, Philippeville, Bône, Bizerte et Tunis, dans les principales gares P.-L.-M.

Pour des indications plus détaillées, veuillez vous renseigner auprès de votre gare.

Le Gérant H. COMBAT

PARIS. — SOC. GÉN. D'IMPRIMERIE ET D'ÉDITION, 17, RUE CASSETTE.