

# BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

Sous la direction de M. Robert de Caix de Saint-Aymour

Avec la collaboration de MM. Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle; Charles Mourey; Edouard Payen; Paul Labbé; Jean Imbart de la Tour; J.-H. Franklin, etc.

Adresser toutes les communications relatives à la rédaction au Bulletin du Comité de l'Asie Française,  
Paris — 19, rue Bonaparte, 19 — Paris.

## SOMMAIRE

41 <sup>e</sup> Liste des souscripteurs.....	545
Souscription pour la mission Grillières.....	546
Le Comité. — Le dîner de l'Asie Française : discours de M. Eug. Etienne et du lieutenant Grillières...	547
La Guerre.....	551
La France et le Siam, par E. P.....	558
La Discussion du budget des Affaires étrangères à la Chambre des députés.....	565
Lettres de Corée.....	567
Le Confit du libéralisme classique et de l'impérialisme britannique, par JACQUES BARDOUX....	570
Asie Française : L'administration indigène. — L'Ecole de médecine de l'Indo-Chine. — L'assassinat de M. Odend'hal; la mission de M. Vincillioni. — Création d'un poste sur la frontière du Laos. — Le chemin de fer du Yunnan.....	578
Chine : Les chemins de fer anglais en Chine.....	580
Asie Russe : Les brise-glaces sur le lac Baïkal. — Carte de la Mandchourie. — Culture en Mandchourie.....	582
Turquie : Le chemin de fer du Hedjaz. — Affaires de banque.....	583
Perse : Anglais et Russes en Perse.....	584
Asie Anglaise : Lord Curzon et l'Inde. — La mission anglaise à Caboul.....	584
Nominations officielles.....	585
Bibliographie.....	586
Table des matières de l'année 1904.....	588
<b>CARTES</b>	
Lignes de défense autour de Port-Arthur.....	553

## 41<sup>e</sup> LISTE DES SOUSCRIPTEURS <sup>(1)</sup>

*Afin d'éviter des frais d'encaissement élevés, les souscripteurs sont instamment priés de vouloir bien envoyer d'eux-mêmes au Comité leur souscription pour 1905. Cet envoi peut être fait dès maintenant, 19, rue Bonaparte, sous forme de chèque ou de mandat-poste au nom du Trésorier.*

MM.

Le Dr Léon Dyé, à Paris. . . . .	12	»
Hippolyte Frandin, consul général.	25	»
Lion, ingénieur à Paris. . . . .	20	»
Raphaël Lévy, négociant à Paris. .	50	»
E. Landauer, à Paris. . . . .	25	»
Comte Jean de Lesdain, à Paris. .	12	»
Comte de Montaigu, député . . . .	25	»
Louis Masse, à Paris. . . . .	25	»
Général Pendézec, chef de l'Etat-Major général. . . . .	25	»
Maurice Pinguet, à Paris. . . . .	12	»
Michel Revon, à Orgelins. . . . .	25	»
Lucien Ruffier, peintre orientaliste.	25	»
La baronne Thénard, à Paris . . .	25	»
Lieut. Allcard, des tirail. algériens.	12	»
Lieut. Coste, de l'infant colon. . .	12	»
De Pange, lieut. de cavalerie. . .	25	»

*A reporter. . .* 355 »

(1) Les noms marqués d'un ° sont ceux des nouveaux souscripteurs. — Pour faciliter le contrôle, le Bulletin ne publiera plus désormais les souscriptions qu'après encaissement de leur montant.

Nous prions MM. les membres bienfaiteurs, donateurs, adhérents et souscripteurs qui ne verraient pas figurer leurs noms dans la deuxième liste publiée après l'encaissement de leur souscription de vouloir bien nous signaler l'omission.

Les souscriptions inférieures à 12 francs sont totalisées à la fin de la liste.

<i>Report. . . .</i>	355 »	<i>Report. . . .</i>	2.035 »
Cercle militaire d'Albi. . . . .	12 »	Biblioth. des offic. du 5 <sup>e</sup> tonkinois.	20 »
A. du Pac de Marsouliès, administ. des serv. civils de l'Indo-Chine.	25 »	P. Portier, lieutenant de vaisseau.	12 »
* Anatole Poindron, conseil. du com- merce extérieur de la France.	25 »	Jean Darcy, à Paris. . . . .	50 »
Barbier de Meynard, membre de l'Institut. . . . .	25 »	* Lieut. Libersart, des tirail. cam- bodgiens. . . . .	12 »
L.-A. Ponnier, négociant à Paris. .	50 »	* Cercle colonial de Saïgon. . . .	15 »
Marquis de Moustier, député. . . .	100 »	Lieut. Michaut, de l'inf. coloniale .	12 »
Pierre Leroy-Beaulieu. . . . .	100 »	Salesses, direct. du chem. de fer de Konakry . . . . .	12 »
Comptoir national d'Escompte. . .	600 »	Biblioth. des offic. du 108 <sup>e</sup> d'infant.	12 »
Union commerciale Indo-Chinoise.	25 »	Jean Galpin, à Paris . . . . .	12 »
Cordier, lieutenant de zouaves. . .	12 »	Souscriptions diverses. . . . .	91 60
Ecole des langues orient. vivantes .	13 »		
Elisée Reclus, à Bruxelles. . . . .	12 »	Total. . . . .	2.283 60
S. A. S. le prince de Monaco. . . .	100 »		
Lieut. Puel, de l'artill. colon. . . .	12 »		
Général Puel, direct. de l'artill. au ministère de la Marine. . . . .	25 »		
Biblioth. de l'Ecole spéciale mili- taire. . . . .	12 »		
Chambre de commerce française de Smyrne. . . . .	25 »		
Réunion des officiers de Bourges. .	12 »		
Joseph Arène, consul général. . . .	12 »		
* Lieut. Gastou, des tirail. algériens.	12 »		
Delacroix, chef d'escad. de cavalerie.	25 »		
Joseph Borhan, au Caire. . . . .	12 »		
Biblioth. de garnison de Tunis. . .	12 »		
S. A. R. le duc de Chartres. . . . .	100 »		
D'Ollone, capit. d'infanterie. . . .	25 »		
Capit. Morel, de l'infant. colon. . .	12 »		
Général Frayssineau. . . . .	12 »		
De Trémont, capit. de cavalerie. . .	12 »		
Armand Descande, à Rouen. . . . .	12 »		
Général Tétard, à Dijon. . . . .	12 »		
Cercle militaire de Dap-cau. . . . .	12 »		
Vicomte de Guichen, secrét. d'am- bassade. . . . .	40 »		
Biblioth. des offic. du 9 <sup>e</sup> colonial.	12 »		
Général Litschfousse, à Paris. . . .	12 »		
* Lieut.-col. Burnol, à Bordeaux. .	15 »		
Ecole militaire d'infant. de Saint- Maixent. . . . .	12 »		
Cercle milit. de Constantine. . . .	20 »		
Lieut. Coquibus, de l'inf. colon. . .	15 »		
Frère Kostka, au Caire. . . . .	12 »		
Biblioth. militaire de Majunga. . .	20 »		
Biblioth. des offic. du 42 <sup>e</sup> d'infant.	15 »		
Cercle de garnison de Saint-Malo.	15 »		
G. Loustau, ancien inspect. de la C <sup>ie</sup> du Nord. . . . .	12 »		
Le chef du service de la cartogra- phie étrangère du service géogra- phique de l'armée. . . . .	25 »		
<i>A reporter. . . .</i>	2.035 »		

## SOUSCRIPTION

POUR LA MISSION GRILLIÈRES

Par l'intermédiaire du colonel Mar- chand (1). . . . .	2.000 »
Anonyme. . . . .	100 »
MM.	
Raphaël-Georges Lévy. . . . .	50 »
A. Esnault-Pelterie. . . . .	100 »
Marquis de la Mazelière. . . . .	50 »
Société de Géographie de Lille. . .	50 »
Léon Boulloche. . . . .	20 »
Baron L. Pichon. . . . .	40 »
B. Haas. . . . .	100 »
Paul Labbé. . . . .	20 »
Pierre Levé. . . . .	20 »
Jean Darcy. . . . .	50 »
Georges Brenier. . . . .	10 »
R. Laronce. . . . .	20 »
Ed. Clavery. . . . .	30 »
Fr. Gros. . . . .	20 »
Anonyme (objets de campement). .	300 »
De Rothschild frères . . . . .	500 »
M <sup>me</sup> Isabelle Massieu . . . . .	20 »
Total. . . . .	3.470 »

*Nous publierons dans notre prochain Bulletin les sommes qui nous seront adressées ultérieurement par nos adhérents pour la mission Grillières.*

(1) Cette souscription a déjà été publiée dans notre liste du mois dernier, mais par suite d'une erreur typographique elle avait été inexactement libellée. C'est bien : *Par l'intermédiaire du colonel Marchand*, qu'il faut lire.



## LE COMITÉ

## LE DINER DE L'ASIE FRANÇAISE

Le dîner annuel du Comité de l'Asie Française a eu lieu le 15 décembre, à l'Hôtel Continental, sous la présidence de M. Eug. Etienne, vice-président de la Chambre des députés, président du Comité de l'Asie Française.

A la table d'honneur avaient pris place aux côtés du président :

MM. Senart, membre de l'Académie française, vice-président du Comité de l'Asie Française ;  
le prince Roland Bonaparte ;  
M<sup>me</sup> Isabelle Massieu, explorateur  
MM. Bertin, membre de l'Institut ;  
François Deloncle, député ;  
le comte de Gontaut-Biron, député ;  
Henri Cordier, président de la Commission centrale de la Société de géographie de Paris ;  
le général Lasserre ;  
le général Priou ;  
Arthur Raffalovich, conseiller privé, attaché commercial à l'ambassade de Russie ;  
le lieutenant Grillières ;  
le colonel vicomte de la Panouse, directeur du Comité de l'Asie Française ;  
André Jouannin, secrétaire général du Comité de l'Asie Française.

Parmi les nombreuses personnalités qui avaient répondu à l'appel du Comité de l'Asie Française et assistaient au dîner, nous citerons encore :

MM.

Georges Brenier, inspecteur général des Messageries Maritimes ;  
Henry Barrère, éditeur-géographe ;  
André Chéradame, publiciste ;  
Chocart-Gouverneur ;  
Ed. Clavery, consul de France ;  
Cortilliot, directeur du *Journal de l'Aisne* ;  
Gervais-Courtellemont, explorateur ;  
A. Chazalon ;  
Maurice Chevet et M<sup>me</sup> Chevet ;  
Cornaille ;  
Jean Darcy, publiciste ;  
Deruelle ;  
Paul Desbief, administrateur des raffineries de Saint-Louis ;  
le comte de Douville-Maillefeu, député ;  
Esnault-Pelterie, président de l'Association cotonnière ;  
J.-H. Franklin, secrétaire de la rédaction du *Bulletin du Comité de l'Asie Française*, rédacteur en chef des *Questions Diplomatiques et Coloniales* ;

MM.

Hipp. Frandin, consul général ;  
Fillion, directeur des services télégraphiques de l'Agence Havas ;  
Fr. Gros, consul de France ;  
M<sup>me</sup> Gütig.  
MM.  
Georges Harmour, avocat à la Cour ;  
B. Haas ;  
R. Kann ;  
Kammerer ;  
Paul Labbé, explorateur ;  
Laronce, consul de France ;  
Pierre Leroy-Beaulieu ;  
Pierre Levé, imprimeur ;  
Raphaël Georges-Lévy, professeur à l'École des sciences politiques ;  
D<sup>r</sup> Loir ;  
Henri Lorin, professeur à la Faculté des lettres de Bordeaux ;  
le comte N. de Léontief ;  
G. Lampre ;  
G. de Maroussem ;  
Jules Maurice ;  
le marquis de la Mazelière ;  
le colonel Monlezun ;  
le comte de Marsay ;  
J. de Morgan ;  
Ch. Mourey, de l'Office colonial ;  
Ern. Nicolle, président de la Société de géographie de Lille ;  
le capitaine d'Ollone ;  
E. Payen, rédacteur au *Journal des Débats* ;  
D<sup>r</sup> Pichon ;  
Charles Picot, ancien inspecteur des finances ;  
Fernand Pila, consul de France ;  
René Pinon, publiciste ;  
le capitaine Pruneau ;  
le baron Pichon ;  
Regnault ;  
le comte Récopé ;  
Malibrant y Santibanez ;  
Roger Trousselle ;  
Aug. Terrier, secrétaire général du Comité de l'Afrique Française ;  
Tardieu, de la Société de géographie de Saint-Etienne ;  
J.-P. Trouillet, directeur de la *Dépêche Coloniale* ;  
le lieutenant-colonel Vallière.

Au champagne, M. Eug. Etienne s'est levé et a prononcé les paroles suivantes :

DISCOURS DE M. EUG. ÉTIENNE

Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi d'abord de remercier les personnalités qui ont bien voulu répondre en si grand nombre à l'appel du Comité de l'Asie Française. Permettez-moi aussi de saluer plus particulièrement quelques-uns de nos amis que je vois ici et dont la vaillante initiative a si heureusement secondé les efforts du Comité dans son œuvre patriotique.



C'est d'abord mon ami Courtellemont, dont personne n'a oublié la grande et utile exploration. (*Applaudissements.*)

C'est aussi notre collaborateur dévoué, l'actif et fidèle secrétaire général du Comité de l'Asie Française, M. André Jouannin, qui a également fait une très fructueuse exploration dans le golfe Persique, où il a reçu le plus aimable accueil du consul de France à Mascate, M. Laronce, au milieu de nous en ce moment. (*Applaudissements.*)

Je dois parler aussi de quelqu'un qui s'efface et qui cependant est un explorateur éprouvé, ayant à son actif de nombreuses missions : M. Kann. M. Kann a parcouru aussi bien l'Afrique que l'Asie. Il est le premier qui, au nord de notre Afrique même, se soit mis en contact avec le fameux Rogui, le prétendant marocain. Il a pu l'aborder, causer avec lui et nous rapporter ensuite des renseignements très précieux. A la première nouvelle des graves événements qui venaient d'éclater en Extrême-Orient, M. Kann s'est aussitôt rendu sur le théâtre même des hostilités et il a suivi les opérations pendant de longs mois, nous envoyant de là-bas tous les plus intéressants documents. (*Très bien!*)

Il me faut aussi dire un mot de l'œuvre de notre distingué collègue du Comité, M. Paul Labbé, qui, après avoir quitté l'Extrême-Orient, est allé se documenter dans l'immense Russie d'Europe d'où il nous a rapporté ce livre curieux et si plein d'aperçus nouveaux : *Sur les grandes routes de Russie (entre l'Oural et la Volga)*, que vous avez tous lu évidemment. (*Applaudissements.*)

Je ne saurais oublier non plus notre ami Bourdarie, que tout le monde ici connaît, aime et estime, et notre jeune ami Cheradame, qui parcourt le monde depuis de longues années déjà et qui nous arrive toujours avec une ample moisson de renseignements si utiles, si « vécus », si véritablement intéressants. (*Très bien!*)

Je vois encore, Messieurs, le capitaine d'Ollone. Africain tout d'abord, un Africain résolu et énergique, il a parcouru toute la Côte d'Ivoire; ensuite, attiré par les événements d'Extrême-Orient, il a visité pendant plusieurs mois l'Inde Anglaise, le Tonkin et le Japon, et il nous revient également avec des renseignements on ne peut plus intéressants. (*Très bien!*)

Enfin, laissez-moi adresser un souvenir cordial à un absent, à notre ami Robert de Caix, le si dévoué et si précieux directeur de notre Bulletin, qui s'embarque aujourd'hui même à New-York pour rentrer en France après six mois d'absence consacrés à l'étude de cette question américaine si passionnante et si troublante pour l'avenir. (*Applaudissements.*)

Je termine en vous présentant celui qui est à mes côtés, le jeune lieutenant de zouaves Grillières, qui veut faire honneur au pays qu'il habite, à l'Algérie (qui est aussi mon pays), et qui tout à l'heure parlera de ce qu'il a fait et de ce qu'il veut faire. (*Très bien!*)

Messieurs, notre réunion de ce soir reproduit celle de l'année dernière au point de vue des bonnes volontés et des dévouements. Vous venez tous ici pour tenter d'offrir une aide plus complète, plus absolue aux efforts de ce Comité de l'Asie Française qui, déjà vieux de quatre ans, a le sentiment sincère d'avoir accompli d'excellentes choses au point de vue des intérêts généraux de la France, dans l'Asie et dans l'Océanie.

Nous poursuivons notre tâche qui n'est pas sans difficultés, car il est naturel qu'une œuvre de cette importance rencontre bien des obstacles, quelquefois même certaines indifférences. Nous ne nous décourageons pas et nous marchons toujours plus avant, sans défaillances, sans hésitations; mais il faut que les membres du Comité de l'Asie Française se pénètrent bien de cette pensée, c'est que pour que nous puissions poursuivre notre œuvre avec succès, il est indispensable que les concours nous arri-

vent de plus en plus nombreux, de plus en plus importants.

Messieurs, lorsque nous nous réunissions au début de l'année dernière, il nous apparaissait bien que l'horizon était clair et serein, et qu'une paix durable allait régner aussi bien en Europe que dans les pays extra-européens. Nous avions même la bonne fortune, le soir de notre banquet, de voir, assis à nos côtés, les représentants officiels de la Chine, du Japon et de l'empire de Corée. J'avais pensé à ce moment que cette présence était comme une sorte d'attention voulue et aussi comme l'annonce d'une sorte d'union qui allait définitivement se conclure entre les trois empires; j'avais pensé, dis-je, que désormais on n'aurait plus aucun souci, au lendemain de la guerre de Chine, heureusement résolue pour l'Europe elle-même, et qu'il n'y avait plus qu'à penser au grand effort économique à développer dans ce vaste pays d'Asie.

Aujourd'hui, la situation est tout autre. Le ciel s'est obscurci. Un coup de tonnerre s'est fait entendre. Deux grands peuples luttent avec une énergie, une ténacité, une vaillance, un héroïsme exceptionnels.

Ah! certes, Messieurs, on peut admirer de part et d'autre l'énergie froide et tenace que témoigne la grande nation russe, de même que l'élan impétueux et presque irrésistible qui marque les efforts japonais. Mais nous ne saurions trop nous émouvoir et nous affliger de ce carnage incessant qui fait tomber, hélas! des milliers d'hommes sur ces terres lointaines. Du moins devons-nous avoir confiance dans l'issue finale de cette lutte terrible. Quelles que puissent être les idées de certains esprits pessimistes, j'ai la confiance absolue que le grand empire russe, qui a été surpris au début des hostilités par une attaque qu'il ne soupçonnait pas, triomphera. Je suis convaincu, quoique ma compétence ne puisse se manifester en matière militaire, que, grâce à l'obstination héroïque et au talent manifestés par le général en chef russe qui, avec des efforts incessants, a su subir la défaite pour préparer la victoire, les choses changeront de face. J'estime que le moment est arrivé où ce grand militaire, le général Kouropatkine, après avoir pendant dix mois subi volontairement des échecs pour assurer une retraite qui, à certains moments, pouvait devenir désastreuse, et après s'être organisé et renforcé, est aujourd'hui posté en face de l'armée japonaise avec les effectifs qui lui sont nécessaires pour reprendre hardiment le combat. C'est pour cela que j'ai cette confiance absolue, quelles que soient encore les nouvelles affligeantes que nous puissions recevoir, que l'armée russe triomphera de ses adversaires.

Et si demain, ou dans quelques semaines, nous venions à apprendre la chute de cette cité véritablement héroïque, dont la résistance est une page d'histoire si merveilleusement glorieuse pour l'empire russe tout entier, nous nous dirions encore que cette résistance admirable fait oublier les rares défaillances qui ont pu se produire, qu'elle est un exemple incomparable pour tous les pays européens, que c'est une belle page dans l'histoire des peuples quand tant de vaillance et d'héroïsme ont pu se déployer pour la plus grande gloire d'un pays. (*Vifs applaudissements.*)

Le général Stœssel, avec ses admirables troupes, a sauvé, quoi qu'il arrive, l'honneur de son pays. Mais il a en outre assuré la concentration des troupes russes, et c'est grâce à lui et grâce au grand chef militaire Kouropatkine que, demain peut-être, la victoire viendra souligner tous ces efforts. (*Nouveaux applaudissements.*)

Messieurs, quand cette guerre a éclaté, nous devons en envisager toutes les conséquences : conséquences politiques au point de vue de l'Europe elle-même, conséquences économiques et coloniales au point de vue de la France.

Les conséquences politiques, vous les connaissez tous; aussi, je n'ai pas à les développer longuement. Si la



France, tout en rendant hommage aux grandes et brillantes qualités que les Japonais montrent chaque jour de plus en plus, doit souhaiter et désirer une solution, c'est assurément le succès final de la Russie. Personne ne peut, j'imagine, douter que si le malheur avait voulu que la Russie fût définitivement abattue, c'était la France elle-même qui était touchée, c'était la France elle-même qui était affaiblie. (*Très bien ! très bien !*)

Aussi, quels que puissent être les sentiments de ceux qui ne font qu'examiner la situation sociale des peuples, qui, par un sentimentalisme que je comprends très bien, se laissent aller à des satisfactions, à des éloges vers la race japonaise, j'estime que ceux-là n'ont peut-être pas examiné d'assez près les véritables intérêts de leur pays. La victoire russe est indispensable au maintien de la grande situation que la France a aujourd'hui dans le monde. (*Bravos prolongés.*)

Messieurs, il est une autre raison qui ne saurait échapper à l'esprit de ceux qui examinent quels sont les intérêts de la France au dehors.

Personne, parmi ceux qui ont pu étudier de près la politique générale que pratique le Japon à travers la mer de Chine, la mer du Japon et dans tout le Pacifique, personne ne peut ignorer que ce peuple important, actif, industriel, ayant une population de 45 millions d'âmes, se trouve pour ainsi dire dans la nécessité de sortir hors de ses frontières pour aller chercher ce qui lui est indispensable à la vie. Ce peuple dont on connaît l'alimentation — permettez-moi ce mot un peu vulgaire, — l'alimentation quotidienne, a besoin de certaines denrées pour pouvoir subsister, se développer, grandir. On pouvait donc se demander où il irait chercher sa pâture.

Eh bien ! Messieurs, il est un pays qui s'offrirait à ses yeux, vers lequel il se fût tourné d'une façon toute naturelle : c'était l'Indo-Chine française. (*Mouvement d'attention.*) Elle se présentait au Japon comme l'appoint qui lui était indispensable. Il est vrai qu'on nous a dit, affirmé, et répété, par la bouche autorisée aussi bien du gouvernement japonais que de ses représentants les plus aimables et les plus gracieux que nous avons à Paris même, que jamais le Japon ne pourrait songer à exercer une influence sur notre colonie ou à se laisser aller à un outrage contre la France. Mais il est un fait qui, nécessairement, domine la question : c'est que le Japon a besoin d'une colonie nouvelle pour pouvoir satisfaire ses besoins propres. Cette colonie, c'est l'Indo-Chine française, et en particulier la Cochinchine, pays, vous le savez, grand producteur de riz : il en envoie au Japon chaque année, de même que dans d'autres régions, en sorte qu'on peut dire que c'est le grenier de toute l'Asie.

Nous devons envisager l'avenir, quels que soient les sentiments actuels du gouvernement japonais, les sentiments d'hier et peut-être les sentiments de demain. Nous n'avons pas le droit de faire de la politique à courte vue. Notre devoir le plus immédiat est d'envisager un avenir même lointain. (*Applaudissements.*)

Aussi, dès que la guerre a éclaté, avons-nous déclaré qu'il importait de songer sans répit à la défense de l'Indo-Chine.

Je n'ai pas hésité à faire connaître à la Chambre la situation précaire de notre colonie au point de vue de la défense nationale et j'ai sollicité l'envoi immédiat des renforts indispensables.

Le gouvernement a envoyé alors dans les mers de Chine des unités navales, qui peut-être ne remplissent pas toutes les conditions nécessaires pour assurer une défense absolue, mais qui cependant pourraient déjà aider, dans une mesure suffisante, notre belle escadre de croiseurs des mers de Chine.

De son côté, l'autorité militaire a préparé un plan de défense dont l'exécution s'impose dans le plus court délai. (*Applaudissements.*)

J'ignore si la guerre va durer encore de longs mois, mais il importe que notre Indo-Chine française soit à l'abri de toute agression, de tout péril imminent. (*Nouveaux applaudissements.*)

Messieurs, je me rappelle qu'à une époque peu éloignée, à la tribune de la Chambre — je vous demande pardon de ce souvenir personnel, mais il touche à l'objet immédiat de ces réflexions — je sollicitais du gouvernement que j'avais en face de moi les crédits nécessaires pour faire de Diégo-Suarez un point de grande défense nationale. Je disais en substance au gouvernement et à mes collègues : « Vous ne savez pas si un jour arrivera où, le canal de Suez étant fermé, vous ne serez pas tenu d'avoir dans l'Océan Indien un poste de ravitaillement d'abord et de défense ensuite. Puisque vous avez la bonne fortune d'avoir conquis cette grande île de Madagascar, vous devez immédiatement, sans répit et sans délai, organiser Diégo-Suarez, qui est un port merveilleux, et qui sera pour nous peut-être le salut. »

Messieurs, nous avons travaillé à cette tâche. Grâce à l'admirable énergie de deux officiers généraux, du gouverneur général de Madagascar, dont tous vous connaissez le grand talent, aussi bien militaire qu'administratif, le général Gallieni, et du général Joffre, son collaborateur, qui a été, on peut le dire, l'artisan de la défense de Diégo-Suarez, l'œuvre est maintenant accomplie. Diégo-Suarez est armé et sera prêt à recevoir nos navires ; mais il faut que le ministère de la Marine construise sans délai le bassin de radoub, dont les travaux ne sont pas encore commencés.

Diégo-Suarez est aujourd'hui le point de défense qui assurera l'avenir de nos colonies indo-chinoises. Un événement vient de corroborer mes prévisions d'hier.

Une partie de l'escadre russe a pris la route que j'indiquais, celle du Cap de Bonne-Espérance ; il est probable que dans son voyage elle n'hésitera pas à se rapprocher de Diégo-Suarez, pour y charbonner.

Ainsi se vérifient nos prévisions du passé sur l'utilité incontestable de Diégo-Suarez. (*Très bien !*)

Et maintenant, Messieurs, que je me suis peut-être un peu trop attardé sur ces questions que vous connaissez aussi bien que moi, dont vous appréciez toute la portée et dont vous envisagez toutes les conséquences, car je parle ici à des esprits éclairés, et qui ont le grand souci des intérêts généraux du pays, je le sais ; maintenant que nous avons envisagé ces questions, nous allons revenir à l'objet même de notre réunion.

Nous allons prier le jeune officier qui est à mes côtés, le lieutenant Grillières, de vouloir bien nous parler, lui aussi, de l'Asie, de nous faire le récit de son exploration. Si je ne craignais pas de troubler sa modestie, je vous rappellerais quelques épisodes de son voyage ; je vous montrerais comment un officier français, quelquefois dénué de ressources, n'ayant comme tout moyen pécuniaire que sa solde d'Europe, a pu, pendant plus d'une année, seul, sans compagnon de route, n'ayant pour tout campement que sa tente (ou ne l'ayant même pas, je crois, alors), faire un voyage à travers une région où la sécurité n'est pas toujours assurée, et comment il a pu rapporter de ce voyage une véritable moisson de renseignements très utiles. (*Applaudissements.*)

Mais je m'arrête, voulant lui laisser le soin de tout vous dire. Je vais lui donner la parole ; vous allez l'écouter, et, j'en suis sûr, l'applaudir.

Messieurs, je bois à nos explorateurs d'hier et d'aujourd'hui. Je bois à vous tous, Mesdames et Messieurs. (*Longs et vifs applaudissements.*)

Le président a donné alors la parole au lieutenant Grillières, qui s'est exprimé ainsi :



## DISCOURS DU LIEUTENANT GRILLIÈRES

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Avant de commencer le très court récit de mon dernier voyage en Asie centrale, permettez-moi d'accomplir le plus pressé de mes devoirs et d'adresser à l'éminent président du Comité de l'Asie Française mes plus chaleureux remerciements pour les paroles si bienveillantes et si encourageantes qu'il vient de m'adresser.

Je tiens à vous dire ensuite combien j'apprécie tout l'honneur qui m'incombe de prendre la parole devant une pareille élite intellectuelle, composée de personnalités si marquantes, appartenant au monde des voyageurs, des explorateurs, des coloniaux et à tous les milieux qui s'intéressent au développement de la « plus grande France ». J'aurais hésité devant cette tâche, si je n'avais compté sur l'intérêt que présente par lui-même le sujet que je me propose de développer devant vous.

Je suis parti pour l'Extrême-Orient au mois de décembre 1902.

J'avais déjà fait une première excursion en Perse et au Turkestan. Cette fois c'était cette partie de l'Asie qui se trouve directement dans notre zone d'influence, dans la sphère d'attraction du Tonkin, qui m'intéressait surtout. Je m'étais mis au courant des principales questions se rapportant à l'Indo-Chine, et c'est dans le but de travailler au développement de cette merveilleuse colonie que je me suis dirigé vers Haïphong.

Au Tonkin, une voie de communication frappe à première vue : la route du fleuve Rouge. Ce fleuve semble une voie de pénétration excellente pour atteindre le cœur de la Chine; mais on ne peut la suivre indéfiniment, il faut se décider, à un moment donné, à escalader le plateau.

Grâce aux efforts de l'un de nos anciens gouverneurs de l'Indo-Chine les plus dévoués aux questions indo-chinoises et les plus éclairés sur ces questions, des efforts considérables ont été faits pour trouver la brèche permettant cette formidable escalade d'un plateau d'environ 2.000 mètres, à pentes très accidentées. A force de travail, le service des travaux publics de l'Indo-Chine a fini par trouver cette brèche, la vallée de Nam-ti, qu'il a utilisée pour gravir le talus.

Je me suis rendu le plus rapidement possible à Yunnan-sen. J'avais pris, en effet, des renseignements à Hanoi et l'on m'avait dit qu'entre Yunnan-sen et le fleuve Bleu il ne pouvait être question de prolonger le chemin de fer, que les obstacles entassés par la nature étaient tellement formidables qu'on ne pouvait pas songer à lancer une voie ferrée dans ce chaos. J'ai néanmoins voulu l'étudier. J'ai commencé par le Pou-tou-ho, affluent du fleuve Bleu et déversoir du lac de Yunnan-sen; j'ai voulu voir s'il ne serait pas praticable, car, s'il permettait le passage d'une voie ferrée, c'était évidemment la route la plus courte, puisque le Pou-tou-ho atteint le fleuve Bleu au point le plus méridional de son cours. Malheureusement, mes efforts n'ont pas été couronnés de succès. J'ai suivi le Pou-tou-ho au prix de difficultés incroyables, sans sentier, sans chemin. Je n'avais naturellement pas d'animaux, car l'homme seul peut pénétrer dans ce cañon, le longer et en constater toutes les difficultés.

Donc, impossible absolument de passer par le Pou-tou-ho. Et pourtant, il faut atteindre le Seu-tchouan. Il faut essayer de drainer tous les produits de cette immense région, riche, peuplée de 70 à 80 millions d'habitants, lesquels ont des besoins et pourront être pour nous des acheteurs.

Il s'agissait donc de trouver une autre voie. J'ai voulu

reconnaître un second affluent du fleuve Bleu : le Niou-lan-kiang, dont la source est très rapprochée de Yunnan-sen. Près de Yunnan-sen se trouve le petit lac de Yang-ling. On supposait que ce lac avait un déversoir, qui était sans doute le Niou-lan-kiang; mais on n'avait aucune certitude et j'ai voulu fixer ce point. J'ai pris une petite jonque pour descendre le fleuve Bleu que j'ai quitté à Kiao-kiatin, puis je me suis dirigé vers le Niou-lan-kiang. Dès les premiers jours, j'ai éprouvé une profonde déception. Cette région, extrêmement pittoresque pour le voyageur, est absolument décevante pour l'homme pratique qui cherche à ouvrir une route au commerce de son pays. Les montagnes sont plus hautes, les populations plus sauvages que dans la vallée du Pou-tou-ho; j'ai trouvé là des individus qui vivent comme à l'âge de pierre, complètement nus, dans des cavernes et avec qui nous ne pourrions guère avoir des relations commerciales capables d'alimenter un chemin de fer. (*Sourires.*)

J'ai suivi néanmoins le Niou-lan-kiang, et arrivé au premier grand coude qu'il fait, vers le Sud-Est, j'ai découvert une pente douce, permettant de descendre vers la rivière La-Oua-tan, qui elle-même peut être suivie par un chemin de fer; donc, si, au delà de ce point, le Niou-lan-kiang est praticable, j'ai trouvé la route pour la voie ferrée.

Plus j'avance, plus le Niou-lan-kiang s'humanise, plus les escarpements s'abaissent et plus les montagnes s'éloignent; la rivière coule au milieu de plaines de plus en plus larges et riches et, à l'époque où je m'y trouve, de magnifiques champs de pavots blancs ou violets indiquent la richesse du pays. D'autre part, les indigènes ne sont plus ces abominables Lolos, mais des Chinois; d'ailleurs, dès qu'on trouve des terres riches dans ces régions si variables, on peut être certain qu'elles appartiennent aux Chinois qui ont refoulé les populations indigènes dans les escarpements stériles.

Pendant près de 300 kilomètres, c'est un véritable enchantement des yeux, une fertilité qui ne se dément pas un instant; les villages se suivent à 2, 3 ou 4 kilomètres de distance. Ces villages sont très importants, très peuplés, et la présence de vastes et beaux théâtres sur la place principale indique une opulence et un luxe qu'on ne trouve que dans les contrées riches et fertiles. Tout n'y est pas encore défriché. Les terres sont excellentes, et notre chemin de fer pourrait faire un trafic important dans cette vallée.

Je continue ainsi jusqu'à Yang-ling et j'ai la conviction d'avoir trouvé la voie possible pour notre chemin de fer, qui pourra atteindre le Seu-tchouan par le Niou-lan-kiang.

De retour à Yunnan-sen, je reçois de notre très aimable consul général un accueil des plus chaleureux; j'ai dû prolonger mon séjour plus que je ne l'aurais voulu, car une révolte ayant éclaté à Yunnan-sen; j'ai été réquisitionné par le consul général, et j'ai dû attendre 45 jours dans cette ville que les routes soient redevenues libres.

Je me suis alors dirigé vers la région thibétaine. Cette région offre un grand intérêt géographique; elle est peu connue et mérite d'être étudiée. Je me suis dirigé d'abord vers Tseu-kou, excellente base d'opérations, en raison du poste de missionnaires qu'on y trouve.

Je ne dirai rien de la route de Yunnan-sen à Tseu-kou : je l'ai parcourue à cheval et assez rapidement.

A Tseu-kou, j'ai reçu un accueil touchant de la part d'un vénérable vieillard qui occupe ce poste si périlleux depuis quarante-six ans, le P. Dubernard, qui a reçu le regretté prince Henri d'Orléans lorsque celui-ci est arrivé épuisé à Tseu-kou, et qui lui a prodigué les soins les plus dévoués. Je devais mettre sa bonté à même épreuve quelques mois plus tard, à mon retour du Thibet, lorsque je suis revenu à Tseu-kou harassé de fatigue, n'ayant pu trouver de



vivres sur ma route; car lorsque je suis tombé dans ses bras, mon état était presque désespéré.

Avec les quelques vigoureux porteurs tibétains que le P. Dubernard avait pu me procurer, je me suis dirigé vers la Salouen. Je l'ai descendue pendant trois jours, puis je me suis engagé dans la région tibétaine. J'ai passé aux sources mêmes d'un des affluents les plus importants de l'Iraouaddy, le Choué-li; le pays que j'ai parcouru alors est absolument horrible et effrayant. Les fleuves sont séparés par des montagnes qui dominant leur cours de 3 à 3.500 mètres; il faut tous les jours escalader ces affreux escarpements; puis redescendre dans les vallées; sans sentier, sans pont, il n'y a aucun abri, presque pas d'habitants. Les très rares indigènes que je rencontre manifestent le plus grand étonnement de me voir; mais ils ne sont pas trop hostiles, et je n'ai pas à me plaindre de leur accueil.

Au moment où j'espère pouvoir atteindre Lhasa, je dois battre en retraite, vaincu par un ennemi plus fort que la volonté humaine : la faim. Mes porteurs n'ont plus de vivres. Je ne trouve aucune habitation, aucun approvisionnement; dans cette détresse, je n'ai pas voulu compromettre la vie de ces braves gens, j'ai donc dû revenir le plus rapidement possible sur la Salouen, en doublant les étapes. Les seuls produits que nous rencontrons pour nous nourrir sont de grosses racines appelées « tamkié » et des fougères que nous faisons bouillir avec un peu de sel.

Sur la Salouen, nous trouvons un peu de maïs. Les porteurs peuvent s'alimenter; mais mon pauvre estomac d'Européen est complètement délabré, et c'est au prix des plus grandes difficultés que je peux enfin arriver à Tseu-kou. Le P. Dubernard me procure un peu de lait et je peux me rétablir suffisamment pour rentrer en France par Tali, Young-chang et Bhamo. En passant à Bhamo, j'ai vu un excellent Français, M. Davera, qui m'a beaucoup parlé d'une de nos vaillantes compatriotes, qu'il a eu l'honneur de voir à son passage en Birmanie : M<sup>me</sup> Isabelle Massieu, et qui a laissé dans la région les souvenirs les plus vivants de valeur, d'intelligence et de courage; M. Davera a gardé le meilleur souvenir de cette vaillante Française qui honore si dignement notre pays. (*Applaudissements.*)

J'ai pris ensuite la route Rangoon-Calcutta-Bombay.

Rentré il y a eu un an le 19 novembre, je suis sur le point de repartir.

Je compte tout d'abord étudier soigneusement toute la région entre la Birmanie et le Tonkin au double point de vue des ressources économiques et du développement des voies de communication.

Puis je me dirigerai vers le Seu-tchouan. Le Seu-tchouan a été admirablement étudié, du moins quant à la partie orientale, en 1895, par la mission lyonnaise. Depuis cette époque, de nombreux voyageurs y ont dirigé leurs pas. Je vais essayer de coordonner leurs travaux et de vous fournir un travail d'ensemble, puis je me rendrai en Mongolie. Là se posent une foule de problèmes fort complexes et sur lesquels j'espère pouvoir vous rapporter de nombreux renseignements. J'hivernerai en Mongolie et je ferai des recherches dans le but de me rendre compte si, à l'est du Tarim, on retrouve encore des vestiges de cette civilisation en partie disparue et qui semble s'être étendue sur tout le Gobi.

Lorsque le soleil aura fait fondre les neiges qui gardent les passes du Thibet, je me dirigerai vers ces passes, et j'essaierai de gagner Lhasa; puis je prendrai le plus court chemin pour me rendre en Europe et vous rapporter les résultats de mon voyage.

Messieurs, avant de finir, permettez-moi de vous adresser mes remerciements les plus sincères pour les précieux concours que j'ai trouvés au Comité de l'Asie

Française. Grâce à la bienveillance de son éminent président, j'ai trouvé au Comité de l'Asie Française, non seulement des encouragements, mais, ce qui pour un voyageur a une grande valeur, l'appui matériel le plus précieux. Qu'il me soit donc permis d'adresser à tous ceux qui ont participé à l'organisation de mon voyage l'expression de ma profonde reconnaissance.

Si, à mon retour, j'ai l'heureuse fortune de vous apporter de bons résultats, ce ne sera pas à moi, Messieurs, que vous le devrez, mais bien à la générosité de ceux qui se sont occupés de moi et qui, avec leurs conseils éclairés, m'ont accordé leur appui généreux. (*Bravos et applaudissements.*)

M. Gervais-Courtellemont a demandé alors la parole et a proposé d'ouvrir une souscription en faveur de la mission du lieutenant Grillières.

Nous publions plus haut les sommes que nous avons reçues à cet effet de nos adhérents.

## LA GUERRE

En dehors du siège de Port-Arthur, les opérations militaires du mois qui vient de s'écouler ont été insignifiantes, et c'est exclusivement sur l'héroïque forteresse que s'est concentré l'intérêt. La presse européenne a donné de nouveaux détails sur l'emplacement des forts de la place et publié des cartes plus intelligibles (1), mais le croquis d'ensemble, que les lecteurs du Bulletin connaissent depuis la livraison de septembre, suffit toujours à faire comprendre la situation générale. Nous nous contentons de modifier aujourd'hui légèrement le figuré des hauteurs de la Table auxquelles appartient la colline dite Colline de 203 mètres (2). La capture de cette position fortifiée, qui date du 30 novembre, semble être l'événement le plus important du siège, depuis l'époque déjà lointaine où les Japonais s'emparaient des hauteurs du Loup, au nord du village de Pali-tchouang.

Le relief du sol, dans le secteur Nord-Ouest de la place, est particulièrement tourmenté. Les Russes se sont donc trouvés dans l'obligation d'y multiplier les ouvrages, la plupart d'entre eux n'ayant que des champs de tir fort limités. La Colline de 203 mètres est probablement le point culminant des hauteurs de la Table, comme l'indique la précision minutieuse de sa cote, et doit être située à leur extrémité occidentale, tandis que les forts d'Etseshan et d'Antseshan forment un groupe au sud-est de la cote 203, et dominant immédiatement la nouvelle ville militaire. Cette colline 203 tire son importance de ce qu'elle a des vues sur la rade intérieure de Port-Arthur, et tout spécialement sur la partie avoisinant l'Arse-  
nal qui est, par sa profondeur, le refuge indiqué

(1) Voir notamment le *Times* du 12 novembre et l'*Echo de Paris* du 5 décembre.

(2) Voir la carte à la page 553.



pour les vaisseaux de fort tonnage. Il est probable que c'est de ce côté qu'étaient massés les cuirassés et les grands croiseurs depuis que l'occupation des hauteurs du Loup avait permis aux Japonais d'apercevoir la partie occidentale du port et le chenal des torpilleurs. On comprend donc que la lutte pour la possession de la colline 203 ait été acharnée. Commencée dès le 27 novembre, l'attaque des Japonais n'a réussi que le 30, après que les abords de la position eurent été jonchés de cadavres. Les premiers jours de décembre ont vu les efforts réitérés mais inutiles des Russes pour reprendre ce qu'ils avaient perdu.

A en croire les dépêches officielles de Tokyo, cet événement aurait eu une répercussion immédiate sur le sort des bâtiments encore existants de la malheureuse escadre de Port-Arthur. Les cuirassés *Retvisan*, *Poltava*, *Podbieda*, *Peresviet*, les croiseurs *Bayan* et *Pallada* seraient déjà coulés ou incendiés, et l'espoir, en vérité bien faible, de voir cette force navale jouer un rôle quelconque au moment où l'amiral Rojestvensky paraîtrait dans les mers d'Extrême-Orient, doit être définitivement abandonné. Les autorités russes qui se laissent interviewer à Pétersbourg semblent d'ailleurs avoir pris facilement leur parti de cette destruction, et font observer que depuis longtemps déjà ces navires n'avaient plus ni équipages, ni canons, les uns et les autres ayant été employés à la défense terrestre de la forteresse (1).

Un avenir prochain nous dira si la chute du fort 203 entraînait immédiatement celle des forts Etseshan et Antseshan, qui forment musoir à l'ouest de la dépression de la voie ferrée, et constituent la position conjuguée de celle des forts Ehrlungshan et Kekouanshan à l'est de cette même voie ferrée. Il est certain que, pour s'en être approchés de la sorte, les Japonais ne doivent plus craindre leur grosse artillerie (2). Mais si ces ouvrages sont taillés dans le roc vif, ainsi qu'on l'affirme de différents côtés, il se peut qu'ils tiennent encore un certain temps malgré que leurs pièces de rempart soient réduites au silence, les approches à la sape étant, non pas impossibles, mais très longues dans un pareil terrain. Le danger le plus immédiat qui menace les Russes paraît être désormais le manque d'hommes. Un officier général du ministère de la Guerre à Pétersbourg se serait laissé aller à dire à un journaliste que la garnison valide était réduite à une dizaine de mille hommes (3). Les deux tiers auraient donc succombé ou seraient indisponibles, et dans une place du périmètre de Port-Arthur il doit en résulter une fatigue extrême pour les défenseurs encore debout.

Quoi qu'il en soit, ce qu'il faut bien comprendre à l'heure actuelle, c'est que le rôle *militaire* de

Port-Arthur est fini parce que Port-Arthur n'a jamais été qu'une base navale et que d'ici longtemps la Russie n'aura plus besoin de base navale en Extrême-Orient. Ce ne sera pas en tout cas avant le mois de mars, et il est peu croyable que Stœssel, livré à lui-même, puisse tenir encore pendant trois mois. Notre raisonnement ne serait en défaut que si Kouropatkine délivrait la place dans le cours de l'hiver, et on conviendra que c'est là une hypothèse peu vraisemblable.

Mais hâtons-nous d'ajouter qu'il y a peu d'exemples de forteresse dont le rôle ait été plus considérable dans une guerre. Ce n'est pas assez de dire, comme tout le monde, que Port-Arthur a fait subir aux assaillants des pertes énormes, a immobilisé pendant six mois une grande armée de siège, a soulagé d'autant Kouropatkine, lui a permis de réunir son armée de Liao-yang et de livrer ultérieurement deux grandes batailles sans être accablé par la supériorité numérique de son adversaire. Tout cela est vrai, mais ce sont là des services comme en ont rendu bien des places fortes dans les guerres passées. Port-Arthur a fait mieux encore : *il a visiblement exercé une influence prépondérante sur le plan de campagne des Japonais.*

Comment expliquer, en effet, que l'état-major japonais, si abondamment documenté sur le manque total de préparation des Russes, sur les effectifs insignifiants éparpillés dans la Mandchourie maritime, nous ait simplement donné une seconde édition de la campagne de 1894 contre la Chine? Qu'il se soit résigné à ces multiples débarquements sur tous les points du golfe de Corée, à ces marches pénibles à travers la Corée septentrionale et le massif inhospitalier qui sépare le bassin du Yalou de celui du Liao? Durant de longs mois, nous avons pu constater les difficultés au milieu desquelles se débattaient les généraux japonais pour faire marcher et pour ravitailler des contingents quelque peu importants dans un pays pauvre, dépourvu de voies de communications, avec cette circonstance aggravante que les convois manquaient de chevaux et de mulets et ne pouvaient être organisés qu'au moyen des coulis! Ces difficultés ont été telles que chaque pas en avant était suivi de temps d'arrêt interminables à Pieng-yang, à Feng-hoang-tcheng, à Siou-yen, à Takouchan, à Port-Adam, à Kaïping, et que la lenteur de marche des Japonais, pour atteindre la vallée du Liao a constitué un véritable record! Si bien qu'à la surprise de tous ceux qui étudiaient les opérations de Mandchourie, aucun coup décisif n'a pu être porté aux Russes, imprudemment échelonnés de Moukden à Ouafangou, et que les colonnes japonaises elles-mêmes, sans liaison entre elles, auraient pu être mises à mal si leur adversaire avait été capable de quelque offensive...

Et pourtant il était si séduisant de débarquer immédiatement à Inkéou ou sur un point de la côte occidentale du Liao-toung, de prendre sa ligne de communication par la riche vallée du Liao, et de pousser sur Liao-yang, Moukden et

(1) Le seul cuirassé qui ait échappé au bombardement, le *Sevastopol*, vient d'être torpillé dans la rade extérieure. Il ne reste plus aux Russes que quelques contre-torpilleurs.

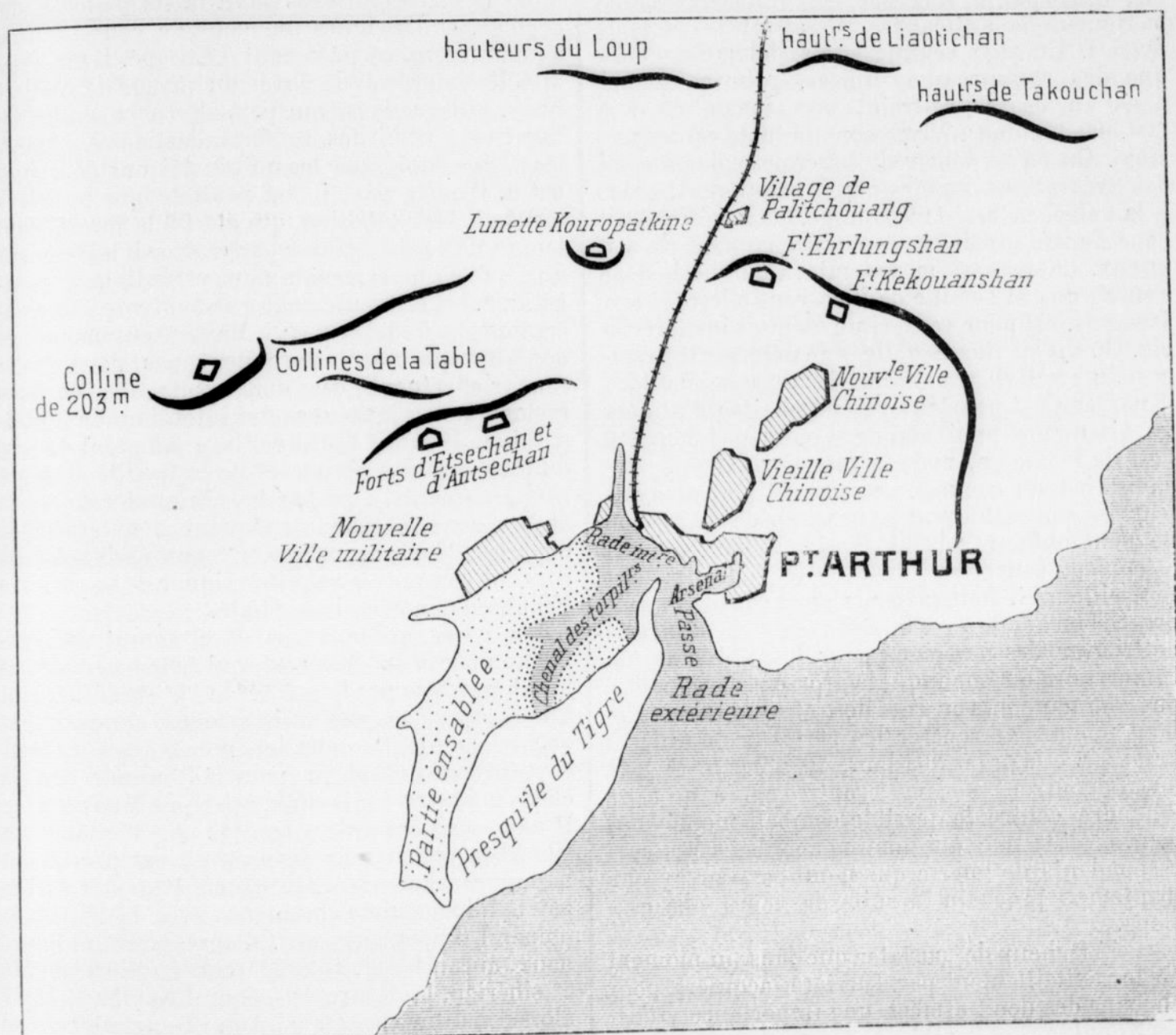
(2) Les forts Ehrlungshan et Kekouanshan sont menacés par les batteries japonaises établies maintenant à courte distance, sur la position dite de la Lunette de Kouropatkine.

(3) *Echo de Paris* du 5 décembre.



Thiéling, ces Thermopyles de la Mandchourie maritime! Les Japonais y seraient arrivés sans encombre, et auraient eu tout le loisir de procéder ensuite à l'occupation de la Corée. Malheureusement pour eux, il fallait doubler le cap de Port-Arthur, et c'est ce qu'ils n'ont pas osé. Aussi prudents dans la conception stratégique que hardis dans l'exécution tactique, ils ne voulaient pas aventurer sur mer des convois de troupes et de matériel avant d'avoir réglé définitivement le sort de l'escadre russe. Aussi est-ce

vante toutes les fois qu'elle s'est aventurée en pleine mer, a puissamment servi leurs intérêts par sa seule action de présence à l'extrémité de la presqu'île du Kouang-toung, et qu'en somme, quoi qu'il arrive désormais, les sacrifices de tout genre consentis pour Port-Arthur sont largement payés par le mal incalculable que cette forteresse a fait aux Japonais. Mesure-t-on l'erreur de certains critiques, ennemis systématiques de toute fortification, qui au commencement de la guerre désapprouvaient hautement les Russes d'avoir



à cette escadre qu'ils destinent les premiers coups, avant même de déclarer la guerre. Durant tout le mois de février, Togo la provoque perpétuellement à une grande bataille, et ne pouvant y réussir, il la bloque étroitement dans Port-Arthur. Il n'empêche que malgré ce blocus étroit les Japonais ne risquent pas le coup : ils ne se décident à utiliser Inkéou qu'en dernier ressort, lorsque le gros de leurs armées est déjà arrivé à hauteur de Tatchi-kiao et pour des transports relativement peu importants.

Ce doit être une consolation pour les Russes de songer que cette escadre de Port-Arthur, si déce-

immobilisé 30.000 hommes dans ce cul-de-sac de Port-Arthur (1)?

\* \*

Une inaction complète continue à régner sur les bords du Cha-ho qui ne constitue même plus un obstacle entre les armées russe et japonaise, puisqu'il est maintenant gelé, ainsi que tous les autres cours d'eau de la région. Nous ne citerons que pour mémoire les petites escarmouches dans lesquelles on a voulu voir le prélude d'une bataille,

(1) Nous sommes persuadés que les opinions prêtées sur cette question à l'illustré général Dragomirow sont de pure invention.



et qui n'avaient vraisemblablement d'autre but que de tenir en éveil les avant-postes. Les Russes appuient leur droite au Houng-ho, et tiennent la rive droite du Cha-ho depuis Ling-si-pou jusqu'au nord de Baniapoutsa, ne conservant sur la rive gauche que la fameuse colline Poutilof. Sur toute cette ligne, les grand'gardes opposées sont au contact, et rien ne fait prévoir que cette situation extraordinaire doive prendre bientôt fin. Malgré qu'on soit Russe ou Japonais, on ne peut en effet entamer des opérations militaires de grande envergure par un froid constant de 25 degrés, dont la rigueur ne s'atténuera pas avant le mois de février. Un pays comme la Mandchourie n'offre que des ressources dérisoires, pour cantonner dans un espace restreint une masse de 4 à 500.000 hommes. Vivre sous la tente est impossible. On en est donc réduit à creuser dans le sol des excavations dont les parois acquièrent, grâce à la gelée, la résistance du roc, et l'on s'enfouit dans l'ancre ainsi formé en le chauffant de son mieux. La possession des mines de charbon de Yentaï, que la bataille de Liao-yang a livrées aux Japonais, est pour ceux-ci un bienfait inappréciable. On dit les Russes obligés de déterrer les racines du *gaolian* pour s'en faire un combustible; il ne leur est pourtant pas impossible d'utiliser les gisements houillers de Foutouen-tcheng, à l'est de Moukden, mais la distance exigera l'organisation de convois. Le combustible est d'ailleurs indispensable pour se procurer de l'eau qu'on ne peut obtenir à l'état liquide qu'en creusant à 30 pieds sous terre, en certains endroits; partout ailleurs il faut casser la glace et la faire fondre. Si l'on ajoute à ces misères l'énorme difficulté de trouver des fourrages pour les animaux, on comprendra aisément que la grosse préoccupation des commandants en chef doit être de faire vivre leur monde, de réparer les pertes des dernières batailles, et d'organiser leurs forces pour le jour où ils pourront songer à autre chose qu'à se défendre contre le terrible combat mandchourien. C'est la note qui domine chez les rares correspondants de guerre qui n'ont pas renvoyé au printemps prochain la suite de leurs observations.

Il est fâcheux de constater que dans un moment où le ravitaillement par l'arrière acquiert pour chacune des deux armées une importance vitale, les Kounkhouses semblent entraver les communications des Russes plus que les Cosaques ne gênent celles des Japonais (1). Dans le dernier dernier mois, on n'a pas signalé moins de six interruptions de la voie ferrée au nord de Moukden, dont une grave, la destruction d'une pile de pont. L'*Invalide russe*, journal militaire de Saint-Pétersbourg, relate qu'un corps de 1.500 Kounkhouses, ayant 16 canons de campagne, aurait paru à 30 verstes à l'ouest de Thiéling et aurait été repoussé par les garde-frontières avec une perte de 200 hommes. Nous n'avions entendu

parler jusqu'à présent que de bandes de 3 à 400 cavaliers, au maximum, et la présence d'artillerie aujourd'hui constatée parmi eux permet toutes les suppositions. On ne s'explique pas d'où peuvent venir ces canons, si ce n'est d'In-kéou.

Quoi qu'il en soit, le souci des Kounkhouses ne doit pas absorber entièrement Kouropatkine. Il s'agit pour lui de remettre sur le pied de guerre les neuf corps d'armée qui ont fait la campagne de 1904, d'organiser définitivement le commandement des trois armées dont la formation a été décidée, et d'assigner une zone de concentration aux nouveaux corps venant d'Europe. Il est assez difficile de prévoir la durée du voyage de ces derniers, puisque leur transport alternera probablement avec celui des renforts destinés à réparer les pertes subies par les unités qui ont déjà combattu. D'autre part il est possible que le rendement du Transsibérien, qui était à la fin de l'automne de 14 à 15 trains par jour, soit légèrement diminué en hiver, notamment sur la ligne circumbaïkale. On sait seulement que le 8<sup>e</sup> corps (Odessa) commence à débarquer. Malheureusement les dépêches ne nous apprennent pas dans quelle zone s'effectuent ces débarquements, et nous restons dans l'ignorance des intentions de Kouropatkine. Il aurait tout avantage, au point de vue du bien-être des troupes et de la facilité de leurs ravitaillements, à ne pas les accumuler dans une étroite zone, et par conséquent à ne pas faire dépasser Thiéling aux nouveaux arrivants. La décision contraire pourrait indiquer de sa part une velléité d'offensive immédiate.

Les corps qui suivront le 8<sup>e</sup> seront vraisemblablement le 16<sup>e</sup> (Vitebsk), qui a été passé récemment en revue par le tsar, et le 21<sup>e</sup> (Kieff). Quant à la composition des trois armées, elle n'est pas encore connue. Les renseignements que nous recevons ne concordent que pour la 1<sup>re</sup> armée, dont le chef, le général Liniévitch, est déjà à Moukden (1). Il aura sous ses ordres les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> corps sibériens, commandés respectivement par les généraux Stackelberg, Zassoulitch, Ivanof et Zaroubaïef. L'incertitude commence avec la II<sup>e</sup> armée (général Gripenberg) qui, d'après certains journaux, aurait les 8<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup>, 21<sup>e</sup> corps d'Europe et le 6<sup>e</sup> sibérien, la III<sup>e</sup> armée (général Kaulbars) étant alors constituée par les 1<sup>er</sup>, 10<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> corps d'Europe et par le 6<sup>e</sup> sibérien (généraux Meyendorf, Tserpitzky, Bilderling et Sobolef) (2).

Les 8<sup>e</sup>, 16<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> corps ne seront pas les seules unités nouvelles envoyées d'Europe en Extrême-Orient. On annonce également le départ de 6 brigades de chasseurs qui seraient réparties entre les trois armées. La cavalerie est la seule arme qu'il ne s'agisse pas pour le moment de renforcer. On conçoit en effet que la grande difficulté d'assurer la subsistance des chevaux en hiver empêche les

(1) Le général Liniévitch est âgé de soixante-dix ans, mais il est, paraît-il, d'une vigueur remarquable.

(2) Les dernières dépêches nous apprennent l'arrivée à Moukden des généraux Gripenberg et Kaulbars, et leur réception par Kouropatkine.

(1) Il est juste cependant de mentionner une heureuse razzia opérée par les Cosaques de Rennenkampf.



Russes d'accroître les effectifs cosaques déjà très suffisants. Ils n'en auront pas moins en Mandchourie au commencement du printemps 13 corps d'armée auxquels il faut ajouter 6 brigades de chasseurs, 12 batteries de montagne, 10 batteries d'obusiers de 6 pouces (système Engelhardt), et la cavalerie cosaque, le tout faisant environ 450.000 hommes.

On se préoccupe déjà de savoir si cette masse énorme sera suffisante, et l'on a vaguement parlé dans la presse d'une quatrième armée russe. Il semble cependant que le Japon pourrait difficilement aligner en Mandchourie des effectifs équivalents, même en admettant que l'armée de siège de Port-Arthur soit devenue disponible. Si nos lecteurs veulent bien se reporter aux renseignements que nous avons donnés sur l'armée japonaise dans le bulletin d'août, ils constateront que le total des formations mobilisées, appartenant à l'armée active, à l'armée de dépôt et à l'armée territoriale, monte à 520.000 hommes. C'est à peu près exactement le chiffre qu'on trouve quand on cherche le nombre d'hommes de l'armée active et de l'armée territoriale qui avaient reçu une instruction militaire complète à la date de février 1904. Il est raisonnable de penser que le Japon maintiendra assez facilement cet effectif de 520.000 hommes, quelles que soient les pertes subies au cours de la campagne, puisqu'il lui suffit d'instruire au fur et à mesure des besoins l'énorme quantité d'hommes versés dans l'armée de dépôt par suite des nécessités budgétaires (1). Une instruction intensive a dû commencer dès le mois de février dernier et se continuer à l'heure qu'il est avec les recrues qui viennent d'être incorporées le 1<sup>er</sup> décembre. Elle peut d'ailleurs être rapidement conduite quand il ne s'agit pas de former des unités de toutes pièces, mais simplement de verser de jeunes soldats dans des corps déjà aguerris, ce qui est le cas présent. En revanche, il nous paraît invraisemblable, à cause de la pénurie des cadres, que le Japon puisse augmenter le nombre de ses unités mobilisées : bien heureux s'il peut assurer le commandement de celles qui existent déjà après les hécatombes d'officiers qui ont été faites depuis huit mois de guerre. Si donc cet effectif de 520.000 hommes sous les drapeaux représente l'effort maximum du pays, on voit qu'en défalquant ce qu'il est indispensable de laisser dans l'archipel japonais, à Formose et en Corée, il ne semble guère possible que les 450.000 Russes de Mandchourie aient devant eux plus de 350.000 hommes, peut-être 400.000 à la grande rigueur.

Si les Japonais atteignent ce dernier chiffre, et si aucune faute lourde n'est commise de part et d'autre, il n'y a aucune raison pour que la campagne du printemps prochain soit décisive ; ce serait la prolongation indéfinie de la guerre. Cette perspective ne fait nullement l'affaire des diplomates de Tokyo. Aussi persistons-nous à

croire qu'avant le printemps leur ton se modifiera, et qu'ils n'attendent pour changer d'attitude que la chute de Port-Arthur. Ainsi s'expliquerait l'acharnement mis à s'emparer de cette forteresse, malgré l'insignifiance actuelle de son rôle militaire.

En attendant le printemps, l'armée japonaise fait comme l'armée russe, elle répare ses pertes et assure ses communications ; elle renonce pour le moment à s'emparer de Moukden, malgré l'importance politique que présenterait l'occupation de cette ville. Le port d'Inkéou et le Liao-ho aujourd'hui pris par les glaces ne peuvent plus servir aux transports, et la ligne de ravitaillement doit être prise par Dalny et la voie ferrée : cette dernière a dû être modifiée pour permettre l'utilisation du matériel japonais qui est à voie étroite. Nous n'avons que peu de détails sur l'état sanitaire des troupes, mais le haut commandement semble durement éprouvé : le général Oku serait malade, et on a fait courir le bruit de la mort du général Kuroki.

\*  
\* \*

La disparition aujourd'hui complète de l'escadre de Port-Arthur a fait supposer que celle de la Baltique recevrait contre-ordre. Il est pourtant difficile d'admettre que cette catastrophe ne fût pas prévue à Pétersbourg lorsque l'ordre de départ a été donné à l'amiral Rojestvensky : aussi croyons-nous que ce dernier continuera sa route. Les bâtiments qu'il a sous ses ordres directs sont au nombre de 15 : 5 cuirassés, *Kniaz-Souvarof*, *Alexandre III*, *Borodino*, *Orel*, *Ossliablia* ; 3 croiseurs, *Amiral Nakhimof*, *Dmitri-Donskoï*, *Aurora*, 6 transports et un navire-hôpital. On ne sait dans quels parages de l'Atlantique se trouve à l'heure actuelle cette escadre, de sorte que pour évaluer sa vitesse de marche il faut tabler sur le temps qu'elle a mis pour aller de Libau à Dakar. La distance qui sépare ces deux ports est environ le cinquième du trajet total ; comme elle a été franchie en un mois (15 octobre-15 novembre), l'escadre n'arriverait pas à destination avant le 15 mars. Nous avons fait ressortir précédemment qu'il n'y avait en effet aucun intérêt pour l'amiral Rojestvensky à risquer une bataille navale avant la débacle des glaces à Vladivostok.

Une deuxième division navale, composée des 2 vieux cuirassés *Navarin* et *Sissoï-Veliki*, de 3 croiseurs, de 6 contre-torpilleurs et de 9 transports, sous le commandement du contre amiral Fölkershaan, a emprunté la voie de Suez et est actuellement mouillée devant Djibouti. Si l'on parvient à connaître la direction qu'elle va prendre, on aura quelque indication sur le point de rendez-vous choisi par l'amirauté russe pour la réunion de l'escadre ; il n'est pas impossible que ce point soit dans le sud de l'océan Indien, dans les parages de Madagascar. Enfin rappelons qu'une troisième division, composée des navires retardataires, c'est-à-dire des croiseurs neufs *Oleg* et *Izumrud*, des croiseurs auxiliaires *Rion*

(1) On n'oubliera pas qu'en 1902 (les chiffres nous sont connus pour cette année-là), le 1/10 seulement du contingent a été incorporé, 45.000 hommes sur 450.000.



(ex-Peterburg) et Dnieper (ex-Smolensk), et de 8 torpilleurs, n'a pu quitter Libau avant le 15 novembre et se trouve encore dans la Méditerranée.

Un critique militaire, dont nous ne nous portons pas garants, a comparé la puissance de ces trois divisions réunies à celle de la flotte japonaise de combat, en affectant à chaque bâtiment un coefficient dépendant de trois facteurs : vitesse, artillerie et cuirasse. Il a trouvé qu'en supposant 4 croiseurs cuirassés japonais en observation devant Vladivostok, les bâtiments disponibles de l'amiral Togo étaient encore à ceux de l'amiral Rojestvensky comme 450 est à 330 (1).

Disons, pour être complets, qu'il n'est pas impossible que le sous-marin joue son rôle dans la future bataille navale. Des correspondances de Tokyo prétendent que le Japon vient de recevoir cinq sous-marins du type *Holland*, construits aux Etats-Unis. On affirme d'autre part que le port de Vladivostok en possède quelques-uns, également américains, du type *Fulton* et *Protector*. Mais il est permis d'avoir des doutes sur l'efficacité des uns et des autres, car nous savons en France mieux que partout ailleurs combien est longue et difficile l'éducation d'un équipage de sous-marin.

Nous en aurions fini avec l'exposé de la situation navale s'il ne nous fallait signaler la singulière campagne qu'un officier de marine, le commandant Clado, a menée ces jours-ci dans le *Novoié Vremia*, et qui a fait grand bruit. Après s'être complaisamment étendu sur les difficultés énormes que l'amiral Rojestvensky aurait à surmonter au cours de son voyage, il met en garde ses compatriotes contre l'erreur qui consiste à représenter la flotte de Togo comme usée, et ayant perdu beaucoup de sa valeur militaire. Il fait observer que depuis longtemps déjà les bâtiments japonais ont le loisir d'aller se réparer à Sasebo et ailleurs, que c'est au contraire l'escadre russe dont le matériel sera fatigué quand elle arrivera en Extrême-Orient, et que la tâche qu'on lui impose est au-dessus de ses forces. La conclusion de tous ces raisonnements est qu'on a eu grand tort en ne mettant pas Rojestvensky à la tête de forces plus considérables (il existe, en effet, encore quelques cuirassés dans le port de Cronstadt), et que la Russie est impardonnable en ne faisant pas franchir les Dardanelles à la flotte de la mer Noire. Le commandant Clado, ayant poussé la confiance en lui-même jusqu'à écrire directement au tsar, a été sévèrement puni, et l'on ne saurait dire que cette punition soit imméritée, car sans vouloir juger les intentions de cet officier, il est permis de penser qu'une pareille campagne est intempestive (2). La preuve semble faite, par la peine qu'a coûtée la mobilisation de l'escadre Rojestvensky, qu'il était pour le moment impossible à la Russie de faire un effort plus grand. La

flotte de la mer Noire ne serait pas en état de partir avant deux mois; et si cette question était soulevée aujourd'hui, ce serait peut-être pour l'Angleterre une occasion de prendre sa revanche de la véritable défaite diplomatique qu'elle vient de subir à propos de l'affaire du Dogger Bank.

• •

On se souvient en effet des solennelles déclarations faites par M. Balfour dans son discours de Southampton le 28 octobre : un tribunal international établissant les responsabilités encourues, les officiers impliqués dans l'affaire restant en Europe, avec une partie des bâtiments de l'escadre, transformés ainsi en otages (1)! Après s'être avancé de la sorte, il a dû paraître pénible au premier ministre anglais de n'obtenir que la réunion du tribunal international. Encore a-t-il fallu du temps pour arrêter les termes de la convention réglant le fonctionnement de ce tribunal. La Russie a demandé et obtenu la modification de l'article II qui est définitivement rédigé ainsi qu'il suit :

« La Commission fera une enquête et un rapport sur toutes les circonstances de l'incident de la mer du Nord. Elle établira en particulier de quel côté sont les responsabilités, et le degré de blâme qui s'attache aux sujets des deux hautes parties contractantes, ou aux sujets d'autres puissances, dans le cas où l'enquête aurait démontré leur culpabilité. »

C'est le dernier membre de phrase souligné dont la Russie a exigé l'insertion. On le conçoit aisément si l'on songe que sa thèse est toujours que des torpilleurs japonais s'étaient glissés au milieu des bateaux pêcheurs anglais et sont cause de tout le mal. Cette thèse n'est encore confirmée par aucun fait positif, mais il est juste d'ajouter qu'avant l'arrivée de l'escadre dans le voisinage du Dogger Bank, le commandant du transport *Kamtchatka* affirme avoir été attaqué par des torpilles, au sortir des détroits danois.

Quoi qu'il en soit, la *Commission internationale d'enquête* qui va se réunir incessamment à Paris comprendra cinq membres ayant voix délibérative, officiers de marine de haut rang, de nationalité anglaise, russe, française et américaine, le cinquième désigné par l'empereur d'Autriche. Chacune des hautes parties contractantes aura la faculté de choisir un assesseur légal pour assister les commissaires, et un agent accrédité près de la Commission pour prendre part à ses travaux. Nous faisons des vœux pour que cette commission d'enquête, qui paraît satisfaire à la fois la Russie et l'Angleterre, fasse la lumière (suivant l'expression consacrée), mais nous nous demandons si elle ne rencontrera pas chemin faisant quelques obstacles. L'article IV les laisse soup-

(1) Cette méthode de coefficients est en usage au cours des manœuvres navales de la plupart des nations européennes, et permet aux arbitres de donner l'avantage à tel ou tel parti quand une rencontre se produit.

(2) Aux dernières nouvelles, le tsar a levé la punition.

(4) La presse anglaise demandait même que le tribunal prononçât des punitions contre les officiers russes. « L'amiral Rojestvensky continue sa route sans avoir été puni ! » s'écrie le *Times* indigné.



onner sans indiquer bien nettement la façon dont ils seront surmontés :

« Les deux hautes parties contractantes, dit cet article, s'engagent à donner à la Commission internationale d'enquête, dans la limite de leurs moyens, toutes les facilités nécessaires pour la mettre à même d'apprécier avec exactitude les faits en litige. »

Le premier désir du tribunal, pour éclairer sa religion, sera probablement d'appeler à sa barre les témoins de l'affaire, dont les plus indispensables semblent être l'amiral Rojestvensky et les commandants des navires russes qui ont ouvert le feu. S'imagine-t-on que la Russie va rappeler ces officiers des parages du Cap de Bonne-Espérance ou de Madagascar pour les faire comparaître devant les commissaires? Il est donc à présumer qu'il faudra se contenter de rapports écrits qui, demanderont du temps, avant d'être rédigés, expédiés, et éventuellement corrigés et expliqués. En réalité, le jour où l'Angleterre n'a pas fait obstacle au départ de la flotte russe de Vigo, elle s'est résignée à laisser traîner l'affaire en longueur, peut-être même jusqu'à la conclusion de la paix.

\* \*

Cette paix, on n'en parle plus pour le moment sauf pourtant à Washington où les idées de médiation continuent à être en faveur. Une dépêche de la *Presse associée*, envoyée de New-York, nous dit : « Ce n'est un mystère pour personne que le gouvernement japonais, dont M. Griscom, ministre américain à Tokyo, possède toute la confiance, accepterait volontiers les bons offices de M. Roosevelt ou du roi Edouard pour terminer la guerre. Malheureusement l'attitude des représentants de la Russie à Washington reste intransigeante. » Quant aux journaux japonais, dont il faut bien s'occuper, puisque leurs colonnes ne sont plus abandonnées comme naguère à de pauvres plumitifs, mais que les personnages politiques commencent à les remplir de leurs interviews, ils déclarent que tout est pour le mieux, et se plaignent seulement des grandes facilités que les navires russes ont trouvées pour se ravitailler dans les ports français, et aussi de la contrebande de guerre anglaise qui s'est exercée au profit de la Russie sous forme de livraison de charbon. Ils ajoutent que l'alliance japonaise est de toute première importance pour l'Angleterre parce qu'il faut s'attendre qu'après la guerre malheureuse qu'elle soutient en ce moment, la Russie cherchera des compensations du côté du Thibet, de l'Afghanistan et de la Perse. Ces sombres pronostics n'ont pas ému beaucoup la presse anglaise, qui fait comprendre à ses amis, avec autant de fermeté que de douceur, que si l'alliance devait empêcher les négociants anglais de faire de bonnes affaires, elle perdrait immédiatement toute popularité parmi eux.

Nous ne voulons pas quitter la presse anglaise sans rapporter ici une curieuse conversation que le correspondant du *Times* a eue à Tokyo avec le

premier ministre du Japon, comte Katsura. Il est impossible de dire plus clairement que le gouvernement du Mikado a voulu la guerre non seulement pour assurer le développement ultérieur du Japon, mais encore pour se tirer de grosses difficultés de politique intérieure. C'est le procédé classique des gouvernements dans l'embarras. Qu'on en juge par cet extrait :

« La situation intérieure du Japon est extrêmement satisfaisante. L'histoire de notre Diète dans ces dernières années se résume dans une opposition violente au gouvernement en ce qui touche les questions financières. Après ma nomination au poste de premier ministre, la situation se tendit encore davantage. Deux grands partis, les constitutionnels et les progressistes, firent alliance contre le cabinet. En dépit de toutes les réformes administratives accordées sur leur demande, nous ne pouvions satisfaire nos adversaires. Toutes nos mesures financières étaient critiquées et on pouvait prédire un grave conflit entre les gouvernants et les gouvernés. Mais aussitôt que la guerre éclata, le désaccord cessa. La Chambre des représentants, qui venait de nous refuser un budget de 250.000.000 yens comme excédant les forces de la nation, a voté avec enthousiasme un premier budget de guerre qui monte à 576.000.000 yens, et votera probablement sans difficulté celui de 776.000.000 yens que nous sommes forcés de lui présenter. C'est qu'en face du grand problème national que pose la guerre, toutes les querelles se sont apaisées, et la nation a marché comme un seul homme. Nous n'avons pas ici comme en Russie un parti de la guerre et un parti de la paix. »

Le comte Katsura est-il bien sûr que ce parti de la paix ne se formera pas, et qu'il est à l'abri d'une saute de vent dans un pays où l'opinion publique passe pour être plutôt mobile? Dire qu'un peuple de 43 millions d'âmes est prêt à tout sacrifier dans une guerre qui n'est en somme qu'une guerre de conquête et ne menace pas son indépendance nationale, c'est parler en rhéteur plutôt qu'en homme d'Etat, et un jour prochain viendra peut-être où la prolongation des hostilités mettra à nu les misères militaires du Japon comme elle a déjà montré celles de la Russie.

Cette dernière traverse, à n'en pas douter, une crise sérieuse. Quoi qu'il faille se méfier des comparaisons historiques, qui ne sont pas des raisons, on se reporte involontairement par la pensée à la convocation de nos États généraux de 1789, quand on voit ce qui se passe en Russie à propos des *zemstvos*. Une centaine de délégués de ces Diètes provinciales viennent de se réunir à Pétersbourg pour délibérer sur les besoins communs du pays et soumettre leurs vœux au gouvernement. Cet événement est la conséquence directe de la politique libérale, inaugurée par le successeur de M. de Plehve au ministère de l'Intérieur, le prince Sviatopolk-Mirsky. Malgré l'interdiction faite aux délégués de se réunir en Congrès officiel, et le silence gardé sur leurs dé-



libérations, on sait que ces délibérations ont porté *de omni re scibili*, comme il fallait s'y attendre de la part d'une assemblée inexpérimentée. Les délégués ont demandé une constitution donnant au peuple des représentants élus et investis de droits législatifs; la liberté de conscience, l'indépendance de la presse, affranchissement des *zemstvos* de la tutelle gouvernementale et administrative. D'autres vœux ont trait à l'instruction du peuple, à la participation de toutes les classes de la société aux affaires publiques; au relèvement intellectuel, moral et matériel de la classe des paysans, à la représentation égale, sans distinction de classe, du peuple dans les *zemstvos*. Il est indiscutable que de grands changements s'imposent dans l'Empire russe : il n'est pas dans la destinée des nations de rester figées dans une forme politique immuable, et dans la forme autocratique moins que dans toute autre. Mais l'histoire est là pour rappeler avec quelle prudence il faut toucher à un édifice social et à quels périls s'exposent les peuples qui veulent aller trop vite et qui ne sont pas guidés dans la voie du progrès par une intelligence vaste et une main ferme. Le gouvernement russe a une tâche difficile, mais il peut puiser dans l'appui du Souverain, chef religieux, civil et militaire, une force telle qu'aucun gouvernement d'Europe n'en saurait trouver de pareille. S'il prend la résolution inébranlable de faire aboutir les réformes que le progrès des mœurs permet de réaliser aujourd'hui sans danger, s'il prouve par ses actes qu'il ne restera pas en deçà et n'ira pas au delà, décourageant à la fois les intrigues de cour et les émeutes populaires, la Russie devra bénir cette guerre qui aura été la cause déterminante de sa rénovation. Si au contraire ce gouvernement se montrait inférieur à son rôle, et si au lieu d'émaner d'en haut l'impulsion partait d'en bas, la situation intérieure du pays deviendrait franchement mauvaise.

### AVIS

**MM. les Ministres de l'Intérieur (en date du 20 février 1901), des Affaires étrangères (en date du 11 mars), de la Marine (en date du 13 mars), de l'Agriculture (en date du 6 février), du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes (en date du 12 février), des Travaux publics (en date du 16 avril), et de la Guerre (en date du 30 mai), ont autorisé les fonctionnaires et officiers de leur département à adhérer à l'œuvre du Comité de l'Asie Française.**

**M. le Ministre des Colonies a donné, le 18 juillet, la même autorisation aux fonctionnaires de son département, à la condition qu'ils ne fassent pas partie du Comité de direction.**

## LA FRANCE ET LE SIAM

La convention franco-siamoise a été publiée au *Journal officiel* (1). C'est désormais un acte définitif. Nous avons dit, dans notre dernier Bulletin, comment, après avoir fait tant couler d'encre, cet instrument diplomatique avait été sanctionné par les députés comme un simple projet d'intérêt local, sans la moindre discussion. On assure que la majorité des hôtes du Palais-Bourbon ont cru que le texte qu'on leur demandait d'approuver était en connexion étroite avec les accords franco-anglais qu'on venait de discuter et que l'acceptation des premiers entraînait nécessairement celle de celui-là. Il convient de remarquer à l'honneur du Sénat que les choses ne s'y sont pas passées tout à fait de même qu'au Palais-Bourbon. M. le ministre des Affaires étrangères a été amené à reconnaître qu'il n'y avait aucune connexité entre le traité conclu par la France avec le Siam et les arrangements franco-anglais, et deux orateurs, M. Gauthier de la Haute-Saône et M. Gotteron, ont élevé quelques objections à l'égard du texte proposé. On lira plus loin les discours de ces deux sénateurs et la courte réponse qu'y a faite M. Delcassé. On verra que la question des protégés et celle surtout de l'abandon de Chantaboun ont fait le fond de cette très brève discussion.

Déjà, dans le discours que, durant la séance à la fin de laquelle on a approuvé le traité franco-siamois, M. Delcassé avait prononcé pour défendre les arrangements anglo-français, allusion avait été faite à ce traité, M. Delcassé avait déclaré que si l'entente franco-anglaise du 15 janvier 1896 était muette sur les régions siamoises à l'est et à l'ouest de la Ménam et si de cette situation imprécise pouvaient sortir et ont failli sortir, à plusieurs reprises, de graves difficultés, il n'était pas contestable que, logiquement, la déclaration de 1896 devait amener l'Angleterre à laisser la France maîtresse de ses mouvements dans le bassin du Mékong et la France à ne pas faire obstacle à l'action de l'Angleterre dans la péninsule malaise, sauf ensuite, à chacune d'elles, à s'entendre avec le Siam qui n'avait point signé au contrat de 1896. Le ministre a ajouté qu'il était superflu de rechercher les motifs qui avaient empêché l'Angleterre de reconnaître expressément à la France, dès 1896, dans le bassin du Mékong des avantages dont la France pouvait immédiatement lui offrir la contre-partie dans la péninsule malaise, mais qu'il n'avait pas douté que cette reconnaissance explicite suivrait immédiatement l'établissement de relations amicales et confiantes entre les deux pays.

La manifestation de l'accord de la France et de l'Angleterre au sujet du Siam devait, d'après les déclarations mêmes du ministre, déterminer le

(1) Voir le *Journal officiel* du 16 décembre 1904.



Siam à nous donner, pour prix de notre amitié, toutes les sûretés que nous avons l'obligation de lui demander et c'est ce qu'il a fait, toujours d'après M. Delcassé, par la convention que le Parlement a ratifiée. Nous n'avons pas à répéter ici ce qui a déjà été si souvent dit dans ces colonnes quand on a connu et la première convention du 7 octobre 1902 et celle plus admirable qu'on lui a substituée en février 1904 (1). Un instrument diplomatique avec le Siam, si bon soit-il sur le papier, n'est rien si on n'a d'autre moyen d'influence que celui de rappeler diplomatiquement ce pays au respect des textes qu'il a signés.

Au conseil des ministres du 13 décembre, le ministre des Affaires étrangères a annoncé qu'en exécution de la convention conclue entre la France et le Siam, M. Padoux, consul de 1<sup>re</sup> classe, venait d'être engagé par le gouvernement siamois comme conseiller législatif, et le colonel Goulet, nommé commandant supérieur des milices indigènes des provinces de Battambang et de Siem-reap. C'est quelque chose, mais ces nominations, pas plus que le traité qu'on vient de ratifier, ne règlent la question du Siam. Il ne faut pas qu'à cet égard l'opinion s'endorme, tranquille comme l'homme qui a soigneusement mis tous les verrous aux portes de sa demeure. Notre politique est tracée avec quelque précision dans l'instrument promulgué, mais il reste à la suivre avec vigueur et, étant donné les précédents, ce n'est pas là ce dont on doit être le plus assuré.

E. P.

## DISCUSSION AU SÉNAT

### DE LA CONVENTION FRANCO-SIAMOISE

**M. le président.** — L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention conclue, le 13 février 1904, entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de S. M. le roi de Siam.

La parole est à M. Gauthier (Haute-Saône).

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — Messieurs, je me rends parfaitement compte de la fatigue du Sénat et je tâcherai d'être aussi bref que possible; ce sera, je crois, le meilleur moyen de mériter sa bienveillance. (*Très bien!*)

La convention avec le Siam est restée sur le chantier pendant onze ans, de 1893 jusqu'à 1904.

Pendant cette longue période, du côté de la France, nous avons eu à peu près seize négociateurs; dans le nombre, on compte six ministres à portefeuille et une dizaine ou une douzaine de négociateurs ayant le titre de consuls ou de ministres résidents.

Du côté du Siam, il n'y a que quatre personnages qui ont eu à intervenir et toujours les mêmes: le roi de Siam, le prince Devavongsé, le ministre des affaires étrangères et l'ambassadeur du Siam à Paris. Cette multiplicité de nos négociateurs a été certainement pour la France une cause d'infériorité, qui n'a peut-être pas été étrangère à la longueur de ces négociations.

Il est bien facile de comprendre, en effet, que quand on n'est pas très satisfait d'un arrangement — et le Siam avait beaucoup de raisons pour ne pas l'être — on cherche à gagner du temps et à obtenir des négociateurs suivants ce que l'on n'a pas pu obtenir des précédents.

Il en est résulté pour nous un manque inévitable de suite dans les pourparlers et il n'est pas difficile, lorsque les négociateurs se succèdent, de les mettre en contradiction les uns avec les autres. C'est ce qui est arrivé.

Ainsi, nous avons vu le roi de Siam dire blanc et M. Doumer dire noir. D'un côté notre gouverneur général; de l'autre, le roi de Siam: deux forces équivalentes. On suit dans le Livre Jaune la trace des embarras en face desquels se sont trouvés nos négociateurs par le fait de ces affirmations contraires.

Toujours est-il que dans cette longue période de discussions et de conversations, il y a eu deux phases: la première qui a duré six ans et pendant laquelle on ne s'est occupé presque exclusivement que des protégés. C'est la phase de défense du troupeau de la part du roi de Siam. Puis, un beau jour, on a commencé à parler de Chantaboun. On n'en disait pas grand'chose avant cela. C'est que, Messieurs, à partir de 1899, il semble qu'un vent nouveau se soit mis à souffler, que de nouveaux courants se soient produits.

Et en effet, c'est à peu près avec cette époque qu'a coïncidé l'apparition de l'influence japonaise dans le royaume de Siam.

**M. l'amiral de Cuverville.** — Très bien!

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — Elle s'y est vite établie, d'une manière très solide, grâce aux services absolument remarquables qu'elle y a rendus. Ainsi, les ingénieurs japonais, en faisant une dérivation du fleuve, ont réussi à inonder d'immenses surfaces de terrains, qui étaient absolument improductives et qui sont devenues d'excellentes rizières, dans lesquelles le roi de Siam réalise 20 millions de bénéfices nets tous les ans, et pour la culture desquelles il fait venir du Laos jusqu'à 60.000 ouvriers. Il n'est pas surprenant que lorsqu'on a discuté la question des protégés, le roi de Siam ou ses négociateurs aient tenu très sérieusement à introduire dans le traité une clause stipulant que tous ceux qui accepteraient des fonctions dans le royaume de Siam ne pourraient plus se réclamer de la protection du gouvernement français. De telle sorte que nos Laotiens, que nous avions considérés comme des protégés, seront rayés des listes, s'ils vont travailler dans les rizières du roi de Siam.

Messieurs, à partir de cette date de 1899 dont je parlais tout à l'heure, le nom de Chantaboun revient à chaque ligne dans le Livre Jaune. Vous n'avez qu'à le parcourir à dater de ce moment, et si vous prenez la peine de le souligner toutes les fois que vous le rencontrerez, vous serez étonnés de le retrouver si souvent.

C'est à peu près vers cette époque que M. Doumer dans un voyage qu'il a fait au Siam, et dans une conversation qu'il a eue directement avec le roi, lui aurait déclaré qu'à son avis s'il réclamait Chantaboun, on le lui rendrait sans difficulté, qu'il n'y attachait aucune importance, ni politique, ni commerciale, ni stratégique. Cette appréciation se trouve reproduite en propres termes dans le Livre Jaune. Elle valut au gouverneur de l'Indo-Chine l'accueil le plus flatteur de la part du roi. Cette sorte d'engagement a été invoqué à maintes reprises par les ministres du Siam.

D'un autre côté, dans le rapport si brillant de M. le rapporteur, je trouve cette phrase qui est en quelque sorte la reproduction de la même idée:

« L'évacuation de Chantaboun était devenue, vous le savez, pour le gouvernement siamois, une question d'amour-propre qui le piquait vivement, sans que l'importance, soit politique, soit commerciale, de cette position

(1) Voir notamment l'article de M. ROBERT DE CAIX, *Un Nouveau Traité franco-siamois* dans le *Bulletin* du mois de février 1904.



parait justifier, à aucun degré, l'ardeur de ses réclamations.»

En bien, Messieurs, ce Chantaboun tant désiré, si ardemment réclamé par les Siamois, est-il réellement, comme M. Doumer l'a dit et comme le bruit s'en est accrédité, une simple question d'amour-propre froissé.

Voilà, Messieurs, précisément l'erreur que je tiens à rectifier à la tribune. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

Les Siamois tenaient tellement à la restitution de Chantaboun qu'ils ont craint un moment de voir l'occupation temporaire se transformer en occupation définitive. On en a tant vu d'exemples ! « Si vous ne partez pas tout de suite, disait un de leurs négociateurs, déclarez-nous au moins qu'un jour viendra où vous l'évacuerez. »

Messieurs, il y a déjà une présomption contre cette opinion de M. Doumer et du rapporteur. Est-ce que vous pourriez admettre que l'amiral Humann, ce marin consommé, se serait avisé de prendre comme gage de l'exécution d'un traité un objet sans aucune valeur ?

**M. l'amiral de Cuverville.** — Certainement non !

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — Non, Messieurs ! Si l'amiral Humann a pris Chantaboun comme gage, c'est parce qu'il s'était rendu compte par lui-même de la sûreté du port et de la facilité d'y établir des défenses. Il a parfaitement su ce qu'il faisait et il ne faudrait pas qu'après une discussion qui a duré onze ans, qui va se terminer par un vote du Sénat, on puisse, en laissant s'accréditer une opinion aussi erronée, nous accuser, un jour, de légèreté ou... d'ignorance (*Très bien ! à droite!*)

Pour comprendre l'importance de Chantaboun, il suffit de jeter les yeux sur la carte du golfe de Siam. Ce golfe comprend deux parties : le petit golfe, au Nord, et le grand golfe, qui s'élargit et vient entre la presqu'île de Malacca et la pointe de Cochinchine.

Dans toute cette partie supérieure qui constitue le petit golfe, les fonds sont excessivement bas ; c'est la partie envasée du golfe.

Les navires qui tirent seulement 4 mètres d'eau sont obligés de mouiller à 8 kilomètres au large ; ils ne peuvent pas approcher de l'entrée du fleuve.

Dans tout le reste du golfe du Siam, ni à l'Est ni à l'Ouest, vous ne trouvez de mouillage.

**M. l'amiral de Cuverville.** — Très bien !

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — Je vois là sur la carte Bangplasoï indiqué comme un point qu'on pourrait considérer comme un port. On peut tout juste y aborder avec une chaloupe pour aller chercher des poulets. (*Sourires.*) — J'étais de la corvée de chaloupe !

Ce n'est donc pas là que le roi de Siam pourra trouver un emplacement pour ses chantiers et pour le mouillage de ses navires. Avec une très grande étendue de côte, il ne peut trouver aucun endroit pour y établir un port commercial et des arsenaux militaires. Il n'y a sur toute cette côte qu'un seul point où la chose serait possible : ce point est Chantaboun, c'est celui que l'amiral Humann a pris.

Voici comment est disposé Chantaboun : c'est un bras de mer qui s'enfonce très profondément dans les terres, comme par exemple la Penfeld à Brest, et au fond duquel vient aboutir une rivière comme la Penfeld. L'entrée de ce havre est dominée par une colline assez élevée, facile à fortifier. Le long de ce bras de mer on trouvera des emplacements commodes pour y établir des chantiers, des arsenaux, et de plus, à l'entrée même de ce bras de mer, il y a un mouillage excellent et très sûr.

Voilà pourquoi l'amiral Humann a considéré Chantaboun comme une situation importante, et c'est grâce à la haute valeur de ce gage que les négociations ont fini par aboutir.

Depuis que les Japonais ont pris au Siam cette influence dont je vous parlais tout à l'heure, ils ont fait entrer dans l'esprit du roi l'ambition et le dessein de faire de son

royaume une puissance maritime. Cela se comprend et se justifie par l'immense étendue de ses côtes. Ce qui ajoute encore à la valeur de Chantaboun, c'est qu'il n'est pas à plus de 60 kilomètres de Bangkok, et avec un chemin de fer, Chantaboun deviendra le port de Bangkok et le centre de tout le commerce du royaume du Siam.

**M. l'amiral de Cuverville.** — Il en commande l'entrée !

**M. Gauthier.** (Haute-Saône). — Il en commande l'entrée et l'on s'explique l'ardent désir des Siamois de le récupérer.

Dans les documents qui nous ont été fournis et dans le rapport lui-même, tout en dépréciant Chantaboun, pour nous en faire accepter plus volontiers l'abandon, on nous a dit que Kratt était bien supérieur. Kratt est voisin de Chantaboun, comme le pouce l'est de l'index. Et on voudrait prétendre que le pouce est bon et que l'index ne vaut rien ! (*Rires.*)

Pour nous, qui ne voulons fortifier ni l'un ni l'autre, qui n'avons point envie d'en faire un petit Port-Arthur, l'un vaut l'autre.

Le mouillage de Kratt peut être excellent et nous suffire ; mais pour les Siamois, il ne vaut pas Chantaboun au point de vue de la facilité de défense et de la proximité de la capitale.

Vous voyez donc que l'opinion de M. Doumer a été un peu une opinion de touriste. (*Sourires.*) Je vois, sur la carte qui nous a été remise en même temps que le texte de la convention, un projet de chemin de fer tracé à vol d'oiseau entre Battambang et Pnom-penh.

Il serait destiné à dériver du côté de Saïgon le commerce des provinces qui entourent le Grand-Lac. Il arrive un peu tard.

En effet, le jour où Chantaboun appartiendra au Siam, il aura bien plus de facilité d'établir un chemin de fer de Bangkok à Battambang et, avec un raccord de 25 à 30 kilomètres, d'arriver à Chantaboun où il pourra charger ou décharger bord à quai, plutôt que de venir à Pnom-penh où il aura encore une navigation fluviale assez longue, et quelquefois fort peu commode dans la mauvaise saison : néanmoins le tracé fait bonne figure sur la carte.

Mais jusqu'à plus ample informé, je crois que ce tracé de chemin de fer est un peu fantaisiste, et que les gens qui prendront des actions de cette ligne risqueront fort de ne pas obtenir pour leurs capitaux une bien large rémunération. (*Sourires approbatifs.*)

Voilà, Messieurs, l'erreur que je tenais à rectifier en ce qui concerne Chantaboun. Jugez en effet, sans cela, quelle ne serait pas notre déconvenue, dans cinq ou six ans, quand on apprendrait que Chantaboun est devenu un port important. Comment — aurait-on dit — on a laissé le Siam reprendre possession de cette situation si précieuse, sans que personne ne se soit aperçu de la valeur qu'elle pouvait avoir dans l'avenir !

Messieurs, je crois, au contraire, que le Sénat s'associera volontiers à l'hommage que je suis heureux de rendre à la sagacité de l'amiral Humann. (*Très bien ! Très bien !*) On l'a déjà félicité maintes fois de sa décision vigoureuse le jour où il a forcé les passes de Pak-nam, mais cette clairvoyance et cette précision de vues ne sont pas moins dignes d'éloges que son brillant fait d'armes.

Après ces explications, je voterai le projet de convention avec le Siam. En voici la raison : c'est que, d'après l'engagement formel stipulé dans l'article 6 de la convention annexée au traité du 3 octobre, nous devons restituer Chantaboun après complète exécution de ce traité. Nous y avons mis le temps.

**M. d'Aunay.** — Tant mieux !

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — En tout cas, notre devoir strict était de tenir la parole donnée et de rester fidèles à nos engagements. Il n'y a pour la France qu'une seule politique, que cette politique soit pratiquée en



Asie ou qu'elle soit pratiquée en Europe : c'est une politique de justice et de fidélité à la foi jurée. Plus encore que partout ailleurs, elle est nécessaire à l'égard de ces populations que nous devons nous efforcer d'élever jusqu'à nous par des sentiments de respect et d'attachement. (*Très bien ! très bien ! sur un grand nombre de bancs.*)

**M. le président.** — La parole est à M. Gotteron.

**M. Gotteron.** — Messieurs, je ne suis pas sans inquiétude en abordant à cette heure la tribune. Je crains de me heurter à la légitime fatigue du Sénat après de si intéressantes et si laborieuses séances. Néanmoins, puisque le Sénat a consacré trois longs après-midi à discuter le traité conclu avec l'Angleterre, il voudra bien réserver seulement quelques minutes à ceux des membres de cette Assemblée qui désirent présenter des observations sur la convention franco-siamoise. (*Parlez ! parlez !*)

Au surplus, ce que je voudrais, ce serait simplement obtenir de M. le ministre quelques éclaircissements au sujet de certaines stipulations de ce traité.

Tout d'abord, je dois dire que je suis préoccupé d'une sorte de question de procédure. Hier, notre honorable collègue M. Garreau, en prononçant son discours si documenté et si solide, nous disait que, à la commission qui a été chargée d'examiner ces traités, M. le ministre avait présenté les deux conventions comme formant en quelque sorte un tout indivisible.

Il y a là quelque chose qui n'est pas sans me préoccuper. Je me demande à quel point de vue on peut se placer pour constater cette sorte d'indivisibilité, quelle connexité il peut exister entre un traité conclu par la France avec le Siam et un traité conclu par la France avec l'Angleterre.

**M. le ministre.** — Il n'y en a aucune.

**M. Gotteron.** — Alors, s'il n'y a aucune connexité, nous sommes simplement en présence d'une simultanéité dans les dates choisies pour l'approbation de ces conventions, et l'observation que je me proposais de développer tombe d'elle-même.

J'en arrive donc directement à examiner très rapidement le fond même de la question.

Messieurs, vous vous souvenez que nos rapports avec le Siam sont réglés, comme le disait tout à l'heure mon excellent ami M. Gauthier, de la Haute-Saône, par le traité qui a été conclu en 1893. Antérieurement, la France avait fait une convention avec le Siam en 1856, renouvelant même des accords très anciens, remontant à l'ancienne monarchie. Elle avait conclu un arrangement de commerce et d'amitié avec le chef de ce royaume asiatique.

Nos rapports avec le Siam, depuis notre établissement en Cochinchine, étaient ceux d'un bon voisinage, lorsque, à partir de 1885 — et il faut noter cette date, je dirai pourquoi tout l'heure — les sentiments du Siam envers la France ont complètement changé de face.

Que se produisait-il à ce moment ? Nous venions de conquérir le Tonkin, nous venions d'annexer l'Annam, et vous n'êtes pas sans vous rappeler, Messieurs, les débats orageux que de pareils événements avaient suscités dans le Parlement. On fut bien près, à la suite des élections de 1885, de voter l'évacuation du Tonkin, et notre occupation ne fut maintenue qu'à une voix de majorité.

Chaque année, dans les périodes suivantes, la question elle-même se trouvait reprise de fond en comble ; c'étaient des batailles qu'il fallait livrer pour obtenir les crédits nécessaires à notre occupation. Eh bien, le bruit de ces débats parlementaires, de ces divisions, n'a pas été sans se répercuter jusqu'à Bangkok, et les mercenaires étrangers qui se trouvaient à la cour du Chulalongkorn ont pu lui faire croire que la politique française dans cette partie de l'Extrême-Orient avait un caractère absolu d'instabilité et qu'il suffirait d'aller de l'avant pour obtenir les

résultats que la politique siamoise poursuit en quelque sorte d'une façon traditionnelle. Cette politique traditionnelle du Siam, c'est d'arriver à obtenir un port ouvert directement sur la mer de Chine. Et alors, d'année en année, les agressions, les attaques émanant des troupes siamoises, des fonctionnaires siamois, se succèdent avec une extrême rapidité, avec une violence inouïe. Les Siamois franchissent le Mékong, s'installent sur la rive gauche, pillent, razzient les populations, emmènent les tribus laotiennes non pas en captivité, mais en esclavage ; ils arrivent jusqu'à dix milles au plus du rivage de la mer. Ils ne s'attardent pas seulement à rançonner et à piller ; ils ont l'audace de s'attaquer même aux représentants de la France, et vous n'êtes pas sans vous rappeler l'assassinat de notre agent principal M. Groscurin.

L'émotion fut vive en France devant de tels coups d'audace, et l'opinion publique imposa au gouvernement une action décisive. Nos marins, sur l'ordre qui leur en est donné, franchissent l'entrée du Meinam et bravant les coups de canon qui leur sont envoyés par les officiers danois qui, dans le fort du Pak-Nam, travaillaient pour le compte du roi de Siam, deux avisos français viennent s'emboîser à Bangkok devant la pagode royale.

En même temps, le gouvernement fait présenter un ultimatum par le plénipotentiaire français, M. Le Myre de Vilers. Cet ultimatum ne tardait pas, dans les stipulations qu'il contenait, à être converti en un traité définitif, et c'est ce traité qui — je le disais tout à l'heure — a régi jusqu'à présent les rapports de droit entre le royaume de Siam et la République française.

Quelles sont, Messieurs, les clauses principales de ce traité de 1893 ? Elles règlent deux questions d'ordre capital — je ne m'attarderai pas à examiner tout ce que renferme la convention. (*Parlez ! parlez ! à droite.*) Il y a d'abord la question de frontière. Le Siam nous ayant montré de quel esprit d'agression il était animé alors que nous n'avions jamais eu envers lui que les sentiments les plus pacifiques — nous lui en avons donné une multitude de preuves — il s'agissait de nous mettre à l'abri de toute tentative nouvelle d'invasion de sa part.

Eh bien, qu'a fait ce plénipotentiaire avisé que la France avait chargé de ses intérêts ? Il a constitué, dans le traité qu'il a imposé au Siam, une zone neutre entre les deux régions, une sorte d'Etat-tampon ou plutôt, si vous le voulez, une série de marches militaires qui isolaient complètement la Cochinchine et l'Annam des territoires qui restaient sous la dépendance du roi Chulalongkorn. Le traité stipulait qu'une zone de 25 kilomètres serait établie le long du Mékong ; de plus — chose d'une gravité particulière qui indique combien cette pensée tenait à cœur au plénipotentiaire et qui était en même temps l'indice des instructions qui lui avaient été données — il acquiescait pour la France un immense avantage : la neutralisation en quelque sorte des provinces cambodgiennes qui avaient été cédées en 1867 au roi de Siam.

Il me suffira, pour justifier cette opinion, de faire passer très rapidement sous les yeux du Sénat — je ne peux pas faire autrement — le texte même, très bref et très impératif, des dispositions de ce traité.

L'article 3 dit : « Le gouvernement siamois ne construira aucun poste fortifié ou établissement militaire dans les provinces de Battambang et de Siem-reap et dans un rayon de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong. »

Voilà la marche militaire dont je parlais, établie d'une façon formelle.

**M. le ministre.** — C'est maintenu.

**M. Gotteron.** — Nous allons voir cela, monsieur le ministre. J'avoue que votre interruption me cause la plus vive satisfaction. Mais enfin, comme j'ai encore quelque doute sur la justification qui peut être faite de la décision — car c'est plus qu'une opinion que vous venez d'émettre —



vous me permettez de continuer et d'exposer sur quelles raisons je base ces doutes.

« ART. 4. — Dans les zones visées par l'article 3, la police sera exercée selon l'usage par les autorités locales avec les contingents strictement nécessaires. Il n'y sera entretenu aucune force armée régulière ou irrégulière... » — c'est là, monsieur le ministre, que va porter ma critique, très rapide du reste — «... la police sera exercée selon l'usage... »

Il n'y a donc aucun doute. En vertu de cette convention, toute la zone que je viens d'indiquer se trouve complètement neutralisée. Nous ne sommes pas ici en présence d'un Etat unifié; il ne faut pas se laisser tromper par cette expression « Indo-Chine », et croire que tout l'ensemble de ces territoires relève de deux ou trois souverains, comme le roi de Siam, celui de Birmanie et l'empereur d'Annam, qui en seraient les propriétaires exclusifs. Il n'en est pas ainsi. La plupart de ces provinces, la plupart même de ces territoires, de ces districts ont leurs chefs locaux qui sont en quelque sorte absolument autonomes; et ce traité reconnaît à ces chefs locaux une véritable indépendance, puisqu'il va jusqu'à leur confier, en dehors de l'action du Siam et de la France qui, elle, se réservait seulement un droit de surveillance, la garde, par les forces de police qui leur appartenaient, des territoires sur lesquels s'étend leur domination.

Devant une situation aussi précise et aussi bien réglée, le nouveau traité a-t-il introduit quelques changements ?

M. le ministre vient de me dire que la stipulation de ces deux articles est complètement maintenue, c'est-à-dire que les souverains locaux des contrées en question conservent la plénitude de leurs pouvoirs — c'est bien la pensée que vous voulez exprimer, monsieur le ministre? — et qu'ils continueront à y exercer la police avec les contingents qu'ils lèveront eux-mêmes, selon l'usage anciennement pratiqué dans ces régions.

Afin de bien établir le point en discussion, à cet égard, entre M. le ministre et moi, voici le texte en vertu duquel la nouvelle situation de ces territoires se trouve établie dans la convention que j'ai sous les yeux. Ce texte est ainsi conçu :

« ART. 6. — ... S. M. le roi de Siam prend l'engagement que les troupes qu'elle enverra ou entretiendra dans tout le bassin siamois du Mékong seront toujours des troupes de nationalité siamoise, commandées par des officiers de cette nationalité. Il n'est fait exception à cette règle qu'en faveur de la gendarmerie siamoise, actuellement commandée par des officiers danois. »

Je me plais à croire que ce ne sont pas ceux qui ont fait canonner nos avis lorsqu'ils ont forcé, il y a quelques années, l'entrée du Meinam.

« Dans le cas où le gouvernement siamois voudrait substituer à ces officiers des officiers étrangers appartenant à une autre nationalité, il devrait s'entendre au préalable avec le gouvernement français. »

« En ce qui concerne les provinces de Siem-reap, de Battambang et de Sisophon, le gouvernement siamois s'engage à n'y entretenir que les contingents de police nécessaires pour le maintien de l'ordre. Ces contingents seront recrutés exclusivement sur place parmi les indigènes. »

Quelle est la différence entre ces deux textes ? Elle est catégorique; ce n'est pas une subtilité que j'invoque en ce moment : la différence est dans les termes mêmes des deux articles. Dans le premier traité, celui de 1894, la police, dit-on, sans qu'il soit question du gouvernement siamois, sera exercée, selon l'usage, par les autorités locales. S'il n'est plus question des autorités locales dans le nouveau texte, c'est le gouvernement siamois lui-même qui doit exercer cette police.

Par conséquent, le gouvernement siamois récupère tous les avantages qui lui avaient été arrachés en notre faveur

par le traité de 1893, puisqu'il devient le directeur de la police, même avec des contingents levés sur place.

Vous vous apercevrez en peu de temps que l'autorité des chefs locaux sera complètement anéantie et que l'hégémonie du gouvernement siamois y sera substituée. C'est donc une annexion formelle qui est reconnue au royaume de Siam : par conséquent, c'est un recul d'une évidence absolue, incontestable, sur les avantages que nous avons obtenus précédemment.

Il n'y a pas à se le dissimuler, tous les chefs locaux qui pendant dix ans ont subi l'ascendant de la France, ont reçu les instructions de ses agents, se sont dévoués aux ordres qui leur ont été donnés par notre administration, vont se trouver dans une position des plus périlleuses, exposés aux vengeances et aux représailles d'un gouvernement qui a rarement manifesté des sentiments de bienveillance et de douceur. C'est un véritable acte d'abandon de la part de la France, à l'égard des populations qui lui ont été absolument fidèles.

Je ne puis m'empêcher de signaler le fait au Sénat, en exprimant l'espoir d'obtenir de M. le ministre des déclarations qui nous rassureront complètement.

Messieurs, la discussion de ce traité pourrait soulever d'autres questions : celle des chemins de fer, celle des concessions de mines, celle des travaux de toute nature, et la grave question des protégés français. Mais, encore une fois, nous ne pouvons, au moment où ce débat s'engage, songer à élucider toutes les difficultés.

**M. le comte de Tréveneuc.** — Cela ne servirait à rien !

**M. Gotteron.** — Cela ne servirait à rien, vous le dites très justement, mon honorable collègue.

J'arrive, — et j'espère que M. le ministre voudra bien nous rassurer ou essayer de nous rassurer complètement sur ce point, — aux stipulations, aux conventions faites dans les deux traités et dont je vais tâcher d'établir l'antinomie relativement au régime de la navigation dans le bassin du Mékong et du Grand-Lac.

La politique traditionnelle de la France et des gouverneurs de l'Indo-Chine a été de faire que ces eaux fussent exclusivement françaises, c'est-à-dire que le pavillon français, tant de la marine militaire que de la marine marchande, pût seul y flotter à l'exclusion de tout autre. Cette politique a été poursuivie à travers des péripéties très intéressantes, mais qu'il n'est pas utile de rappeler en ce moment. Nos gouverneurs se sont trouvés en face de difficultés considérables. L'amiral Victor Duperré, M. Le Myre de Vilers, la plupart des gouverneurs qui se sont occupés de ces questions ont su triompher des obstacles diplomatiques ou naturels.

**M. le ministre.** — Voulez-vous me permettre un mot ? C'est même moi qui, le premier, comme ministre des Colonies, en 1893, ai fait construire les deux premières canonnières qui ont remonté le Mékong.

**M. Gotteron.** — Je vous en félicite, monsieur le ministre, et je suis heureux que vous rappeliez les services que vous avez rendus à la France en cette circonstance.

Il s'agit de savoir si ce droit exclusif du pavillon français nous est maintenu dans le traité actuel.

**M. le ministre.** — Absolument !

**M. Gotteron.** — J'en accepte l'augure. Mais quels sont les termes dans lesquels ce privilège nous était concédé ? L'article 2 de la convention de 1893, qui constitue la source du droit, dit :

« Le gouvernement siamois s'interdit d'entretenir ou de faire circuler des embarcations ou des bâtiments armés sur les eaux du Grand-Lac, du Mékong et de leurs affluents situés dans les limites visées à l'article suivant. »

Cet article suivant concerne les provinces cambodgiennes, annexées au Siam, de Battambang et d'Angkor, c'est-à-dire toute la région des affluents du Grand-Lac.

Vous me direz que ce texte ne prévoit exclusivement



qu'un privilège en faveur de la marine militaire française, puisqu'il est question seulement de bâtiments ou d'embarcations armés ; mais il faut se rappeler que cette disposition s'étendait même aux navires de commerce, et vous vous rendez compte du danger qu'il y aurait pour la sécurité de la Cochinchine, qu'il s'agisse de navires de commerce ou de guerre, à ne pas réserver à notre pays ce privilège exclusif dont je parlais tout à l'heure. (*Très bien ! très bien ! à droite.*)

On ne sait jamais, en effet, de quel équipage est composé un bâtiment de commerce, ce qu'il a dans ses flancs. Je n'entrerai pas dans le détail des hypothèses qui pourraient amener des actes d'hostilité extrêmement dangereux ; je parle ici devant des personnes particulièrement compétentes et qui peuvent apprécier toute l'utilité qu'il y avait à stipuler une pareille restriction en notre faveur. Si les bâtiments de commerce ne sont pas mentionnés à l'article 2, vous savez très bien, monsieur le ministre, quelle en est la raison : c'est que la question se trouvait implicitement réglée par les autres dispositions du traité ; c'est que, comme nous étions riverains exclusivement sur tout le Mékong, et que de plus nous possédions les trois quarts des bords du Grand-Lac, il ne restait, pour les autres parties dans lesquelles la circulation des bâtiments commerciaux pouvait se faire, que les affluents qui viennent se déverser dans les eaux du Grand-Lac. Or, ces affluents traversent des territoires qui, en vertu de ces stipulations, se trouvaient placés sous la domination en quelque sorte indirecte, mais non moins réelle de la France.

Nous exerçons là un droit de police qui nous permettait de contrôler de la façon la plus absolue la circulation des navires, de quelque ordre qu'ils fussent, qui s'engageaient sur ces affluents.

Qu'avez-vous fait ? Si je m'en rapporte encore au traité que vous proposez à l'approbation du Sénat, je lis à l'article 4 la clause suivante :

« Les bateaux de commerce et les trains de bois appartenant à des Siamois auront le droit de naviguer librement sur la partie du Mékong traversant le territoire du Luang-prabang. »

**M. le ministre.** — Et sur celle-là seulement.

**M. Gotteron.** — Je vous remercie de cette interprétation. Seulement, si elle était fixée dans un protocole, je serais beaucoup plus rassuré.

S'il en est ainsi, je ne m'étendrai pas davantage dans cette discussion. Je vous prierai seulement de vouloir bien l'affirmer avec la solennité que prennent les déclarations que vous apportez à cette tribune...

**M. le ministre.** — Je le déclare absolument.

**M. Gotteron.** — ... et je me trouverai satisfait. Il y avait là un point sur lequel la suspicion est permise.

Comment ! des trains de bois de teck — c'est le bois qui est exploité dans ces régions — pourront être formés pour traverser un aussi faible parcours que celui du Mékong dans la partie qui baigne le territoire du Luang-prabang !

**M. le ministre.** — C'est un parcours de 500 kilomètres.

**M. Gotteron.** — Ne pourront-ils céder à la tentation de continuer leur navigation jusqu'aux chutes de Kong et d'aller retrouver à Saïgon les bâtiments de haute mer où ils pourront embarquer leurs marchandises ?

Mais enfin, vous déclarez que ce droit ne leur appartient pas, que vous veillerez à ce qu'il ne soit pas exercé. Je n'insisterai pas davantage, car c'est un des points sur lesquels je tenais le plus à une bienveillante affirmation de votre part.

Il me resterait à examiner quels sont les avantages que vous entendez retirer du traité que vous soumettez à notre approbation.

Dans ce traité, vous renoncez à cette zone du Mékong

dont je parlais tout à l'heure, qui comprend une étendue d'environ 60.000 kilomètres carrés.

Vous vous êtes fait céder des territoires composant le royaume de Bassac, le royaume de Melou-prey, qui auraient — je ne peux donner à cet égard que des renseignements puisés dans les traités de géographie — une superficie d'environ 13.000 kilomètres carrés. Vous voyez que les proportions de cet échange ne seraient guère équivalentes.

Mais enfin la question n'est pas là, et puisque vous avez abandonné cette zone, qui était notre protection, qui constituait notre rempart le plus sûr contre les incursions futures, probables, possibles tout au moins des Siamois, il ne m'appartient pas de discuter le plus ou moins de valeur des terrains dont vous avez obtenu la concession.

Cependant, il faut bien que j'essaie de détruire une illusion, ou tout au moins une légende qui court à ce sujet dans le public et qui est accréditée dans bien des esprits : c'est celle qui représente ces territoires tropicaux comme constituant une véritable richesse et comme étant d'une fertilité exceptionnelle.

Messieurs, il s'en faut malheureusement qu'il en soit ainsi. Tous ces terrains du Haut-Cambodge sont soumis aux intempéries créées par la double mousson. Pendant une période de l'année, les pluies tombent avec une violence torrentielle ; elles emportent le peu de terre végétale qui a pu se former, elles enlèvent l'azote et l'acide phosphorique de la terre, et elles ne laissent plus qu'une argile qui durcit au soleil et qui devient absolument improductive.

C'est ce qui fait que ces terrains tant enviés, dont on vantait tout à l'heure la fécondité, sont en réalité des non-valeurs, ils constituent de véritables poids morts pour notre colonisation de l'Indo-Chine. Vous aurez à envoyer des administrateurs, à pourvoir aux nécessités de la police ; tout cela ne se fera pas sans grever lourdement le budget de la Cochinchine. Puisqu'on a parlé tout à l'heure du gage que vous avez entre les mains, il vous servait de levier puissant dans cette affaire, il vous mettait dans la posture particulièrement précieuse qu'il importe d'avoir quand on négocie avec les Asiatiques, c'est-à-dire dans la position de défendeur. Vous possédiez ce gage de Chantaboun. — Permettez-moi de vous le dire, mon cher ministre, sans critiques, parce que je sais avec quel labeur, avec quel patriotisme vous accomplissez vos difficiles fonctions ; mais enfin je suis obligé de supposer que si vous ne vous en êtes pas mieux servi, c'est que vous avez agi avec le désir d'aboutir très rapidement et que vous avez manqué peut-être de patience.

On vous a parlé tout à l'heure de Chantaboun et du port de Kratt qui n'existe que dans l'imagination des personnes qui vous ont suggéré l'idée d'en demander la concession, où il n'y a pas d'eau à marée basse...

**M. le ministre.** — Soyez respectueux pour les autorités militaires ; je ne vous demande pas pour les autorités civiles, ni pour le ministre, mais grâce pour les autorités militaires.

**M. Gotteron.** — Si vous avez des autorités à l'appui de votre résolution...

**M. le ministre.** — Les autorités navales et les autorités militaires.

**M. Gotteron.** — ... Il serait certainement téméraire à moi d'aller à leur rencontre.

Vous aviez un autre moyen que celui de vous faire céder des territoires infertiles et peu peuplés et que les Siamois, avec leur astuce habituelle, ne vous laisseront que ruinés et, comme ils l'ont dit, sans un arbre ni un homme. Que pouviez-vous faire ? Puisque vous aviez tous les avantages dans cette négociation, vous deviez employer toutes vos forces — et elles étaient grandes — toute votre énergie — et elle est considérable — pour faire restituer



au successeur de Norodom les provinces de Siem-reap et Battambang que le Siam détient depuis 1867.

Vous auriez dû dire au roi de Siam : Vous voulez Chantaboun, vous voulez y créer un fort, en faire un véritable Gibraltar dont les canons seront braqués contre notre colonie, je ne consentirai à vous le restituer que lorsque vous aurez rendu au roi Norodom les provinces que vous lui avez prises.

Nous nous trouverions alors, au point de vue de la défense de notre colonie, dans une meilleure situation ; la totalité du Cambodge se trouverait réunie sous un même sceptre, sous la protection de notre résident général, et vous auriez rendu un véritable service à votre pays en faisant disparaître, je puis le dire, une des grandes causes de notre faiblesse et des difficultés qui pèsent sur l'avenir de la Cochinchine. J'ai indiqué tout à l'heure que le haut pays du Mékong n'a qu'une valeur relative, qu'il est dépeuplé et dépourvu de l'industrie même la plus rudimentaire ; mais il y a un pays qui est d'une richesse considérable, c'est la Cochinchine, où nous sommes établis depuis 1859.

La Cochinchine a été une des acquisitions les plus précieuses qui aient été faites au cours de ce siècle et du siècle dernier, car ce pays est d'une richesse inestimable. Sa fertilité n'a d'égale celle d'aucune contrée du monde. C'est une terre des plus prospères, où les habitants, au lieu de se compter par 1 ou 2 au kilomètre carré, comme dans les autres parties de cette contrée, se chiffrent par 200 ou 300, c'est-à-dire qu'elle atteint une densité aussi grande que dans ceux des pays les plus prospères de l'Europe, tels par exemple que la Belgique.

Eh bien, il se produit là ce phénomène que, malgré cette surabondance de la population, la terre dépasse encore ses besoins. Elle suffit non seulement à la nourriture de ces millions d'être humains qui la peuplent, mais encore, sur les 3 millions d'hectares dont se compose la Cochinchine, c'est à peine s'il y en a 1.500.000 de cultivés. Et cependant le pays peut exporter chaque année un million de tonnes de riz, et c'est avec le bénéfice que vous retirez du droit de sortie sur cette denrée qu'est alimenté notre budget de l'Indo-Chine, qui, sans cette ressource, se trouverait en déficit.

Vous auriez fait une œuvre véritablement utile pour ce pays, et vous auriez fait de la politique pratique et éminemment réaliste, la seule dont nous devons poursuivre l'exécution et le succès, en faisant disparaître la véritable cause de nos difficultés avec le Siam et en réparant l'injustice commise à l'égard de notre protégé cambodgien. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements sur divers bancs.*)

**M. le ministre.** — Je demande la parole.

**M. le président.** — La parole est à M. le ministre des Affaires étrangères.

**M. le ministre.** — Messieurs, deux ou trois minutes me suffiront pour répondre aux deux honorables sénateurs qui m'ont précédé à la tribune. En effet, les explications que j'ai eu l'honneur de donner au Sénat sur notre arrangement avec l'Angleterre au sujet du Siam, me permettront d'abrégier les explications sur la convention franco-siamoise elle-même.

Il est bien clair, Messieurs, que la manifestation de l'accord de la France et de l'Angleterre au sujet du Siam devait déterminer le Siam à nous donner, pour prix de notre amitié, toutes les sûretés que nous avions l'obligation de lui demander. C'est ce qu'il a fait par la convention qui vous est soumise.

La question des protégés, Messieurs, s'y trouve réglée exactement comme nous l'avions demandé, et dans des conditions que — je crois pouvoir le dire — n'atteint aucun des traités passés, sur cette même question, par le Siam avec les autres puissances étrangères.

Et quant aux avantages territoriaux, un simple coup d'œil sur la carte suffit pour les révéler.

Par l'annexion de la partie du royaume du Luang-prabang située sur la rive droite du Mékong, nous devenons propriétaires de cette rive droite sur une longueur de plus de 500 kilomètres.

Par l'annexion des provinces de Melou-prey, de Toulé-repou et de Bassac, de Bassac dont Doudart de la Grée a dit que sa possession était indispensable à la domination du Mékong, nous acquérons 250 autres kilomètres de cette même rive droite, et nous reculons jusqu'à la chaîne des Dang-rek la frontière de l'Indo-Chine.

Par l'annexion du territoire et du port de Kratt, auquel la délimitation qui va commencer assurera nécessairement une zone de protection militaire suffisante, nous acquérons la plus importante possession stratégique du golfe de Siam, celle que les autorités militaires ont recommandée expressément à notre sollicitude.

De la sorte nous nous trouvons réaliser, d'un seul coup, la plus grande partie et la plus précieuse, pour l'Indo-Chine, de la région sur laquelle l'Angleterre, par l'accord du 8 avril, nous a reconnu la liberté d'établir, à nos risques et périls, notre influence !

Et ce n'est pas tout. L'autre partie du bassin du Mékong, celle que nous n'annexons pas, n'échappe pas à notre contrôle.

Par l'engagement que prend le Siam de n'y exécuter que d'accord avec nous les travaux publics auxquels il ne pourrait parer par ses propres moyens et de n'y entretenir que des troupes siamoises commandées exclusivement par des officiers siamois, il nous confère une hypothèque d'ordre à la fois militaire et économique, dont il est inutile de faire ressortir la valeur, et qui en tout cas exclut absolument la possibilité, sous une forme quelconque, d'un établissement militaire étranger dans cette région.

Enfin, en confiant à un officier français le commandement des forces locales de la province de Battambang, le Siam marque lui-même la situation spéciale de ce territoire à l'égard de notre Indo-Chine.

Je sais bien qu'on m'a dit : Mais ces avantages qui sont réels, dont nous ne contestons pas l'importance, ils ne sont pas absolument gratuits, et vous cédez Chantaboun.

Pardon, pour céder cette ville, comme le disait tout à l'heure l'honorable M. Gauthier, il faudrait qu'elle nous appartint. Or, si nous occupons Chantaboun depuis 1893, c'est uniquement à titre de gage, et jusqu'au règlement des difficultés qui s'étaient élevées au sujet de l'exécution du traité du 6 octobre de la même année.

Mais que reste-t-il de ces difficultés, après une convention qui nous met en mains tout ce qui, en 1893, n'était qu'une vague et, en tout cas, qu'une lointaine espérance ?

Et puis, j'en demande pardon à l'honorable M. Gauthier, que vaut en réalité Chantaboun ?

**M. Gauthier** (Haute-Saône). — Pour nous rien, pour eux tout.

**M. le ministre.** — J'allais dire à peu près la même chose.

Chantaboun est une petite ville de 5.000 à 6.000 âmes, à 20 ou 25 kilomètres de la mer, sur une rivière que les bateaux même de médiocre tonnage ne pourraient remonter qu'après des travaux d'une dépense hors de proportion avec le bénéfice à en espérer. Quelle est sa valeur pour nous ?

L'honorable M. Gauthier a cité à ce sujet l'opinion d'une autorité coloniale, celle d'un ancien gouverneur de l'Indo-Chine, qui a écrit : « Chantaboun est sans valeur pour nous, au point de vue stratégique, au point de vue politique et au point de vue économique. » Je ne crois pas que Chantaboun ait plus de valeur pour les Siamois.

Pourquoi tenaient-ils tant à nous le voir quitter ? Ils y tenaient comme on tient à la guérison d'une blessure d'amour-propre.



**M. Gotteron.** — Cela se paye!

**M. le ministre.** — Ils y tenaient comme on tient à l'effacement d'une humiliation, et qui voudrait affirmer que nous avons intérêt à entretenir sans raison désormais, dans le cœur des Siamois, les sentiments qu'inspire une atteinte à la fierté nationale? (*Très bien! très bien!*)

En retirant de Chantaboun les quelques hommes que nous y entretenons, tout en y maintenant le drapeau français et en y installant immédiatement un consulat (*Très bien! très bien!*), nous ne faisons qu'exécuter un engagement librement consenti, et je ne puis pas concevoir que cet engagement nous oblige moins parce que c'est un plus faible qui a reçu notre parole. (*Très bien! très bien!*)

C'est pourquoi j'espère qu'après la Chambre, le Sénat estimera que de tels avantages obtenus du Siam sans déplacer un homme, sans dépenser un centime, par la seule action d'une diplomatie qu'on sentait fortement appuyée, méritent l'approbation réfléchie que nous lui demandons de donner à cet acte diplomatique. (*Très bien! très bien! sur un grand nombre de bancs.*)

**M. l'amiral de Cuverville.** — Monsieur le ministre, pendant que vous êtes à la tribune, voulez-vous me permettre de vous poser une question : quelles garanties la France aura-t-elle de l'exécution des engagements contractés, lorsqu'elle aura rendu le gage?

**M. le ministre.** — Dès que la ratification aura lieu, le gouvernement siamois me signifiera que tous les territoires que je viens d'énumérer sont à notre disposition, et nous nous y installerons aussitôt.

**M. l'amiral de Cuverville.** — Pour les occuper, il y aura certainement des discussions.

**M. le ministre.** — Il n'y a qu'un point important dont l'occupation immédiate s'impose : c'est Kratt, qui n'est pas loin de Chantaboun. Je prends immédiatement les hommes que j'ai à Chantaboun, je les transporte à Kratt et je fais ma délimitation.

**M. Gotteron.** — Précisément, à ce propos, pourriez-vous nous dire, Monsieur le ministre, quelle sera à peu près la ligne frontière qui séparera Chantaboun de Kratt? Il semble résulter de quelques renseignements qui ont été produits que nous n'aurions dans la banlieue de Kratt que juste ce qui est nécessaire pour enserrer ce village de 1.500 habitants.

**M. le ministre.** — Je croyais avoir déjà répondu à cette question : J'ai dit et en tout cas je déclare que la délimitation assurera nécessairement à Kratt une zone de protection militaire suffisante.

**M. le président.** — Quelqu'un demande-t-il encore la parole pour la discussion générale?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion de l'article unique du projet de loi.

Il n'y a pas d'opposition?...

Je donne lecture de cet article :

« *Article unique.* — Le président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention conclue, le 13 février 1904, entre le gouvernement de la République française et celui de S. M. le roi de Siam.

« Une copie authentique de cet acte sera annexée à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

**La Banque de l'Indo-Chine reçoit gratuitement, dans toutes ses agences, les souscriptions à l'Œuvre du Comité.**

## LA DISCUSSION

DU

### BUDGET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

A LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Le budget des Affaires étrangères a été voté à la Chambre, le 26 novembre, après deux jours d'une discussion à laquelle le récent débat sur le traité franco-anglais devait naturellement enlever beaucoup de son ampleur, mais qui néanmoins a provoqué plusieurs importantes déclarations. C'est, comme d'habitude, la question du protectorat de la France en Orient et en Extrême-Orient qui a été le centre de ce débat. M. Delafosse, puis M. Denys Cochin ont soutenu très éloquemment la cause du protectorat, rappelant les services considérables rendus à la cause française par les missions aussi bien dans le Levant que dans l'Extrême-Orient et montrant comment d'ailleurs l'abandon de nos droits, outre qu'il nous priverait d'avantages précieux, ne nous déchargerait d'aucun de nos devoirs. Les deux orateurs ont, en outre, l'un et l'autre, exprimé leur vive surprise de ce que M. Dubief, dans son rapport, ait cru devoir reproduire l'interview prise à M. Combes par un journaliste autrichien comme l'expression définitive de l'opinion du président du Conseil sur la question du protectorat de la France. M. Combes s'est alors expliqué sur ce point. Il a commencé par déclarer qu'il n'entend prendre la responsabilité que de ses paroles officielles et qu'en l'espèce, c'est dans son discours d'Auxerre qu'il faut chercher l'expression exacte de sa pensée; il a continué ainsi :

**M. le président du Conseil.** — J'ai dit à Auxerre que la papauté se tromperait grandement si elle croyait nous ébranler dans nos résolutions ou nous détourner de nos aspirations vers la séparation des Eglises de l'Etat, en nous menaçant de nous enlever par voie indirecte le protectorat des chrétiens en pays infidèle.

J'ai fait observer tout d'abord qu'il n'y avait pas lieu de présenter comme indissolublement liées les deux questions de la séparation et du protectorat, l'une étant une question de politique intérieure, dont la solution dépend exclusivement du Parlement français, l'autre une question de politique étrangère, qui suppose l'accord préalable du gouvernement français avec des gouvernements étrangers. Même après que les Chambres auront voté la séparation, les traités conclus au sujet du protectorat garderont toute leur valeur — du moins quant à la lettre. Le Pape n'a pas qualité pour en supprimer ou en altérer le texte; car il n'a pas participé aux négociations qui en ont été le préliminaire. Ce n'est pas d'accord avec le Pape que les traités ont pris naissance; c'est en dehors de lui, par des conventions directes avec les puissances signataires.

Il en résulte, Messieurs, que le Pape serait fort mal venu à nous proposer le maintien du Concordat concurrentement avec celui des traités ou la dénonciation des traités simultanément avec celle du Concordat.

On est trop avisé à Rome pour commettre une pareille faute, quelque comminatoire qu'ait été envers nous la presse religieuse à un certain moment. Elle a changé de ton depuis quelque temps.



En tout état de cause, il reste acquis que les deux questions demeurent séparées et peuvent comporter des solutions différentes. La République peut n'avoir, avec la religion catholique, comme avec les autres cultes, que des rapports de police et cependant être tenue, par les traités conclus avec des puissances étrangères, de protéger, sur leur territoire, les personnes appartenant à la religion catholique ainsi que leurs établissements.

**M. le marquis de Rosambo.** — Elle protégerait là-bas ceux qu'elle proscribit ici !

**M. le président du Conseil.** — Il est bien certain cependant — et je fais volontiers cette concession à M. Denys Cochin — que le Pape exerce sur le protectorat une action qui, pour être indirecte, n'en serait pas moins décisive, s'il le voulait.

**M. Gayraud.** — Très bien !

**M. le président du Conseil.** — Il pourrait faire à ses missionnaires l'obligation absolue de ne pas recourir au gouvernement français.

**M. Jules Delafosse.** — C'est cela !

**M. le ministre des Affaires étrangères.** — Ces missionnaires, alors, cesseraient d'être Français !

**M. le président du Conseil.** — Il est bien clair que le jour où les missionnaires se détermineraient à laisser périr leurs œuvres, en se privant de notre intervention, nous serions bien forcés de nous abstenir.

Quoi qu'il en soit de cette supposition, je n'ai jamais contesté que les traités du protectorat aient procuré à la France auprès des nations qui les ont signés un certain ascendant, un certain prestige, l'ascendant et le prestige d'une nation forte et redoutée. La France leur apparaissait naturellement comme la puissance prépondérante, puisqu'elle semblait agir au nom des autres et représenter des intérêts qui leur étaient communs. Mais, s'il faut dire ma pensée personnelle tout entière, il me paraît excessivement douteux que son avantage matériel ait été en proportion de son autorité officielle.

Et M. Combes a conclu en renouvelant encore ses réserves sur l'avantage matériel de notre protectorat religieux.

M. Dubief s'est ensuite attaché à défendre son rapport contre les critiques de M. Delafosse et de M. Denys Cochin; puis M. Messimy, tout en rendant hommage au passé en ce qui concerne notre protectorat en Orient, a exprimé le désir de voir transformer et renforcer notre action dans ces régions en lui donnant le caractère laïque.

Après le discours de M. Messimy, la discussion générale a été close et tous les divers chapitres du budget des Affaires étrangères ont été successivement adoptés presque sans discussion, notamment le chapitre IV : « Traitement des agents diplomatiques et consulaires », qui a été voté sans aucune observation avec la réduction de 64.000 francs demandée par la commission comme représentant le traitement de notre ambassadeur auprès du Vatican. Seul le chapitre IX : « Allocation aux établissements français en Orient et en Extrême-Orient, encouragement à la création d'écoles laïques, 800.000 francs », a provoqué un court débat. M. Coulondre a demandé à la Chambre de voter le projet de résolution suivant :

La Chambre, résolue à faire prévaloir dans les écoles françaises à l'étranger le principe de la laïcité de l'enseignement, invite le gouvernement à ne répartir ses allocations — en dehors des établissements hospitaliers — que

sur les établissements d'instruction laïques existants ou dont la création serait nécessaire.

Le ministre des Affaires étrangères a combattu cette motion en ces termes :

**M. le ministre des Affaires étrangères.** — Messieurs, la commission du budget vous demande de voter le crédit du chapitre IX, tel que l'a proposé le gouvernement. La commission a ajouté à l'intitulé du chapitre les mots : « Encouragement à la création d'écoles laïques. » J'ai accepté tout de suite cette addition parce que j'y ai vu la reconnaissance des efforts que j'ai faits en faveur des écoles laïques. Depuis six ans, en effet — l'honorable M. Coulondre l'a constaté tout à l'heure — j'ai plus que sextuplé les subventions aux écoles laïques qui, de 16.000 francs pour les écoles primaires, sont passées cette année à 121.000 francs, si bien qu'actuellement, sur un crédit total de 800.000 francs, l'ensemble des œuvres laïques reçoit 240.000 francs.

Mais, si j'ai fait pour les écoles laïques beaucoup plus que ce que nous faisons pour les écoles congréganistes, je suis obligé de reconnaître que le résultat n'a pas pleinement répondu à l'effort. Je n'en suis pas moins résolu à continuer.

Je ne demande qu'à pousser à la multiplication des œuvres françaises et, par conséquent, au développement de l'influence française; je ne demande qu'à continuer à favoriser les écoles laïques. Mais la première des conditions, c'est d'avoir un personnel laïque d'élite. (*Très bien! très bien!*), un personnel laïque d'élite — j'insiste sur cette condition dont le fait particulier qu'on a révélé hier et qu'a sévèrement qualifié l'honorable M. Dubief, montre l'impérieuse nécessité.

Mais ce personnel d'élite, vous ne le formerez pas en un jour. Vous ne créez pas non plus en un jour les institutions laïques, ni sans des sacrifices considérables.

Voulez-vous faire ces efforts, Messieurs? Vous pouvez compter sur ma loyauté, sur ma volonté tenace pour les faire aboutir. (*Très bien! très bien!*) Mais, en attendant que vous ayez réuni ce personnel laïque et créé ces écoles laïques, ne me demandez pas d'abandonner les écoles qui fonctionnent aujourd'hui (*Très bien! très bien! au centre, à droite et sur plusieurs bancs à gauche*), car si je les protège toutes, je ne subventionne que celles qui en ont besoin pour soutenir la concurrence étrangère.

Ne me demandez pas d'abandonner ces écoles, d'abandonner les enfants qui les peuplent et de les pousser dans les écoles étrangères et rivales qui les attendent et qui les sollicitent. (*Applaudissements.*) Ne demandez pas à un ministre des Affaires étrangères qui a la garde de l'ensemble des intérêts extérieurs de la France, qui n'a pas le droit d'en négliger un seul — et je ne le ferai pas, je ne consentirai pas à le faire — ne lui demandez pas de sacrifier un instrument efficace de l'influence française. (*Applaudissements à gauche, au centre et sur divers bancs.*) Le projet de M. Coulondre équivaldrait à la fermeture de 300 écoles, comprenant 80.000 enfants.

Cela, je ne peux l'accepter. La Chambre a vu tous les efforts que j'ai faits pour favoriser les écoles laïques, puisque, pour un nombre d'enfants qui ne dépasse pas 1.400, je dépense pour elles plus de 100.000 francs.

**M. Charles Benoist.** — Très bien !

**M. le ministre des Affaires étrangères.** — Je suis décidé à continuer. Personne ici, je crois, ne doute de ma bonne volonté. Mais, cela dit, ne m'obligez pas, par une rédaction impérative, à sacrifier les 300 écoles qui ont besoin de notre aide, et à conduire pour ainsi dire par la main les 83.000 enfants qui les fréquentent, qui en ce moment parlent la langue française, qui sont imprégnés des idées françaises, qui grandissent à l'ombre du drapeau français,



dans les écoles rivales où ce n'est pas de la France qu'ils entendront parler. (Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.)

Après ces déclarations de M. Delcassé, le projet de M. Coulondre a été rejeté par 352 voix contre 205. M. Messimy a alors proposé le vote de la motion suivante :

La Chambre, résolue à substituer progressivement en Orient et en Extrême-Orient des écoles laïques aux établissements congréganistes que la France subventionne à l'heure actuelle, invite le gouvernement à y multiplier le nombre des établissements d'enseignement laïque.

M. Delcassé a fait observer qu'il faudrait tout au moins ajouter à cette motion que la Chambre s'engage à voter tous les crédits que le gouvernement lui demandera à cet effet, et M. Lasies, désirant savoir combien coûterait une telle réforme, a demandé le renvoi de la motion Messimy à la commission du budget. Après pointage, par 283 voix contre 275, le renvoi à la commission du budget a été repoussé et M. Messimy s'est déclaré satisfait, estimant que ce vote de la Chambre équivalait au vote de son projet de résolution. M. Delcassé a terminé l'incident en exprimant l'espoir que la Chambre, le jour où il lui apporterait un projet d'organisation de l'enseignement secondaire ou de l'enseignement supérieur en Orient, voudra bien lui accorder tous les crédits nécessaires.

## Lettres de Corée

Séoul, 10 septembre-15 octobre 1904.

La force d'inertie, ce potentiel négatif que savent si merveilleusement utiliser les races d'Extrême-Orient, est en ce moment le moteur préféré du semblant de gouvernement coréen contre les audacieuses entreprises des envahisseurs du pays. Les Japonais, une fois installés ici, soutenus par des fractions respectables de leur force armée, s'étaient imaginé pouvoir désormais agir à leur guise et traiter le vieux Royaume du Matin-Calme en pays conquis. Ils commencent à déchanter maintenant, et à comprendre qu'on ne vient pas à bout en quelques jours d'un territoire peuplé de plus de 10 millions d'habitants, jaloux de leur indépendance, fortement ancrés dans leurs vieilles coutumes et très réfractaires à toutes les innovations de la civilisation moderne, dont ils n'apprécient nullement ce qu'il est convenu d'appeler les bienfaits.

Ensuite, et c'est un de leurs gros déboires, les Japonais ne sont pas seuls ici. D'autres nations ont, comme eux, des ministres, des représentants diplomatiques chargés de faire respecter les droits et intérêts que leur confèrent les traités passés avec le gouvernement coréen. Ces traités reconnaissent à chacune des nations qui les ont con-

clus avec la cour de Seoul, des droits et des avantages égaux. Ils sont tous, à très peu de chose près, conçus dans les mêmes termes et la modification de l'un d'eux entraîne immédiatement la modification des autres. Ce qui revient à dire que l'on ne modifie jamais rien, car on connaît bien l'accord parfait qui existe toujours, dans la diplomatie, pour ne jamais s'accorder entre ses différents représentants. Il y a bien l'espèce de traité d'alliance conclu il y a quelques mois entre le Japon et la Corée; mais outre que ce traité n'est qu'une espèce d'acte de protectorat imposé au gouvernement coréen, il n'est reconnu officiellement par aucun gouvernement étranger, et celui de Seoul, le premier, tâche de l'é luder par tous les moyens possibles.

Ainsi, on a entendu certainement parler ici de la question des terrains inoccupés (*waste lands*). Un certain haut fonctionnaire japonais, M. Nagamori, économiste distingué, dit-on, a conçu un projet qu'il a soumis à son gouvernement, lequel l'a immédiatement approuvé des deux mains. Il ne s'agissait rien moins que d'obtenir du gouvernement coréen, au profit d'une grosse société japonaise, la concession pour cinquante années de tous les territoires ou terrains n'appartenant pas à des particuliers. Or, Dieu sait — l'empereur de Corée étant théoriquement maître et possesseur de tout son Empire — combien d'immenses espaces, dans ce pays grand comme les deux tiers de la France, n'appartiennent à personne, sinon au souverain. Ils ne sont pas tous incultes et improductifs, loin de là. De tradition séculaire, une masse de petits paysans, de modestes et paisibles campagnards cultivent ce sol dont ils recueillent les produits, tout en acquittant l'impôt légal. Ils ne sont pas propriétaires du sol, mais en quelque sorte les usufruitiers de père en fils, et cela depuis mainte génération. Or le projet Nagamori ne tendait rien moins qu'à déposséder cette foule inoffensive de braves travailleurs.

Plusieurs millions d'individus se trouvaient de la sorte privés de leurs moyens d'existence, sans abri, sans foyer, sans nourriture. C'était évidemment inhumain, mais génial. Seulement!... le Coréen placide et bon enfant a trouvé la proposition plutôt saumâtre, si j'ose m'exprimer ainsi. Le mouton s'est senti devenir enragé et il s'est mis à pousser des cris de loup dévorant. S'encourageant les uns les autres, les bons frondeurs qui subsistent toujours, malgré les mesures coercitives, se sont réveillés. Il y a eu, non seulement en province, mais à Seoul même, des meetings tumultueux, des assemblées orageuses, des discours enflammés de certains agitateurs, anciens chefs du parti des Indépendants, dont l'éloquence, longtemps réduite au silence, trouvait une occasion unique pour s'épancher librement. Cela n'a pas été sans trouble et sans horions de la part des polices combinées coréo-japonaises. Tout d'abord, le représentant du Japon a pris, vis-à-vis de ce mouvement, une attitude hautaine et agressive, intimant pour ainsi dire au gouvernement coréen l'ordre de le réprimer par tous les moyens pos-



sibles et de faire aboutir coûte que coûte le projet. Le Japon a d'ailleurs profité de la circonstance pour augmenter dans une notable proportion la garnison nipponne de la capitale. Deux régiments et une batterie d'artillerie, dont les canons dominant la ville, sont venus renforcer les petits détachements précédemment existants. Rien n'y a fait. Les réunions protestataires ont continué de plus belle. Elles ne se tenaient plus au centre de la ville, mais se dissimulaient aux environs, dans la campagne, et pendant plusieurs jours des patrouilles japonaises leur ont fait une chasse active, mais stérile. Cependant plusieurs chefs ont été arrêtés et emmenés en lieu sûr. Encouragés et effrayés en même temps par le mécontentement du peuple, les membres du cabinet coréen, par des démissions successives et réitérées, ont fini par décourager le ministre du Japon qui, après en avoir référé à Tokyo, a abandonné provisoirement le fameux projet Nagamori, tout en invitant le gouvernement coréen à préparer et à lui soumettre un contre-projet de nature à donner satisfaction aux visées de son pays, sur la question des terrains inoccupés. Cela pourra être long à venir.

On prétend, avec beaucoup d'apparence de raison, que l'attitude du cabinet coréen a été très encouragée par les conseils officieux, et tous opposés au projet japonais, donnés secrètement à l'empereur par les divers représentants des nations neutres à Seoul. Le plénipotentiaire anglais n'aurait pas été le dernier à démontrer les conséquences exorbitantes de la proposition.

La diplomatie japonaise a presque en même temps essuyé un deuxième échec très sensible dans la question des coulis. On sait que tous les transports de l'armée de Mandchourie sont effectués à dos ou à bras d'hommes. On conçoit dès lors que plus l'armée s'enfonce dans le Nord, plus elle a besoin d'une quantité formidable de coulis pour assurer le service de l'intendance et des approvisionnements de tous genres. On a bien embrigadé au Japon et en Corée, aux débuts de la guerre, de grosses quantités de coulis porteurs, mais leur nombre est devenu absolument insuffisant. Au Japon, la mobilisation et l'enrôlement militaire ont à peu près épuisé la réserve des forces motrices humaines.

Dès lors, le gouvernement japonais avait cru pouvoir compter sur la bonne volonté de son allié, le gouvernement coréen, pour lui fournir ce qui lui manquait; et de fait, ce dernier avait, dans des instructions pressantes aux gouverneurs des provinces, ordonné à ces mandarins de faciliter de tout leur pouvoir le recrutement des coulis, pour le compte des Japonais. On avait même fixé, par district, le nombre d'hommes à engager. Mais là encore on s'est heurté à la fameuse force d'inertie. Le Coréen campagnard est grand, fort et robuste. Il est homme à porter sans sourciller et pendant des journées entières une charge à effrayer un bœuf. Mais c'est aussi un grand amateur d'oisiveté. S'il travaille à ses heures et avec acharnement à son champ, à ses rizières ou au transport au marché des produits

de son sol, il n'aime pas à s'expatrier, à changer de ciel et de climat. Il lui faut à un moment réglé ses copieux repas de riz et de haricots assaisonnés de divers condiments, ses longues heures de sieste et de flânerie durant lesquelles on rêve au milieu des nuages de tabac de la grande pipe indigène; il lui faut son intérieur chaud et bien clos dans la cahute familiale, où l'on s'empile à dix ou quinze pour dormir la nuit, le corps préservé du froid et de l'humidité par la bonne chaleur que dégage le *kan* (calorifère) dont toutes les maisons sont munies. Qu'irait-il faire à 400 lieues des siens, marchant sans relâche, le dos broyé sous un lourd fardeau, par des routes défoncées ou absentes, encadré par des soldats sabre ou fusil au poing, injurié, maltraité, battu, dans un pays ingrat, inconnu, désolé par la guerre et où règne en hiver un froid terrible. Et puis, c'est un calme, un gai, un paisible. La bravoure n'est pas son fort; le bruit du canon et de la fusillade le terrorise. On lui promet la forte somme, c'est vrai, c'est tentant; mais qu'en fera-t-il, englobé dans ce troupeau de bestiaux humains? Il ne pourra pas, comme dans son beau pays, s'arrêter quand il lui plaira dans quelque petite auberge enfumée, où l'on déguste en causant avec les hôtes de passage un repas pantagruélique, arrosé de plusieurs bols du capiteux *soul* (vin de riz) coréen et d'où l'on sort en titubant et en chantant aux étoiles quelque vieille complainte, où la tourterelle et le papillon se lamentent tour à tour sur l'absence de la bien-aimée. Aussi foin des belles promesses! Tous les efforts des agents recruteurs ont été vains. Tel district qui devait fournir 800 ou 1.000 individus n'en a pas trouvé 4, disposés à marcher. On a usé de la menace: les hommes se sont enfuis dans la montagne et la chose a donné lieu en quelques endroits à des incidents tragi-comiques. En voici un que je ne résiste pas à vous rapporter. Dans un district aux environs de Seoul, deux gendarmes japonais arrivent un beau soir chez le magistrat et lui demandent où sont les 400 hommes qu'il a reçu mission d'enrôler. Le brave homme ouvre les bras d'un air désolé, s'excuse et dit que personne ne veut consentir à s'engager. Les gendarmes crient, tempêtent et disent au magistrat que, dès le lendemain matin, il viendra de sa personne, en leur compagnie, réquisitionner les récalcitrants. Le bruit de la querelle est entendu par les domestiques et les policiers du mandarin. Ceux-ci se répandent immédiatement dans les rues du village et vont jeter l'alarme chez les habitants. Tous les hommes valides s'enfuient à l'instant dans la montagne. Le lendemain matin, le magistrat, encadré des deux soldats japonais, frappe en vain aux portes. Il n'y a plus que des femmes apeurées et tremblantes, des enfants pleurards et affolés, des vieillards débiles. Alors la maréchaussée, ne voulant pas revenir bredouille, reprend la route de Seoul escortant le magistrat. Sur la route, on retrouve quatre ou cinq habitants mâles qui, pensant le danger éloigné, se disposaient à regagner leur domicile. On les arrête de force et on re-



brousse chemin pour les enregistrer à la magistrature. Le bruit de cette arrestation se répand vite dans le pays. Les fuyards, à la nuit, reviennent en nombre ; ils se portent en foule au yamen du gouverneur, crient, protestent, cassent les portes et délivrent de vive force les quatre prisonniers, tandis que les gendarmes, ne se sentant pas en force, s'enfuient à la faveur des ténèbres de toute la vitesse de leurs montures. Et un peu partout il s'est produit des scènes de ce genre. Tant et si bien que provisoirement (toujours !) le représentant du Japon a renoncé à son projet de recrutement des coulis coréens.

Mais, vis-à-vis de la Corée, le Japon nourrit une exubérance de propositions toujours nouvelles, je dirai presque « une idée par jour ». C'est ainsi qu'il vient de faire agréer par le gouvernement coréen l'arrangement suivant, dont le texte a paru dans la *Gazette officielle de l'Empire* :

**Arrangement signé à Seoul le 22 août 1904 par les plénipotentiaires japonais et coréen au nom de leurs gouvernements respectifs.**

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement coréen engagera comme conseiller des finances un sujet japonais, recommandé par le gouvernement japonais et toutes les questions concernant les finances devront être résolues selon ses propositions et ses avis.

ART. 2. — Le gouvernement coréen engagera comme conseiller diplomatique auprès du département des affaires étrangères un étranger (*a foreigner*), recommandé par le gouvernement japonais et toutes les questions importantes concernant les relations extérieures devront être résolues selon ses propositions et ses avis.

ART. 3. — Le gouvernement coréen devra consulter au préalable le gouvernement japonais, s'il veut conclure des traités ou conventions avec des puissances étrangères et dans le règlement des questions diplomatiques importantes, telles que les demandes de concessions et les contrats à passer avec les étrangers.

Evidemment, si l'esprit de ce nouvel arrangement est appliqué dans le sens absolu de son texte, le Japon disposerait désormais de deux grandes forces, les finances d'abord, puis une prépondérance complète sur toutes les affaires qui peuvent se conclure ici en vertu des traités. Mais là encore, sans être grand prophète, on peut prévoir quelque déception toujours causée par le même motif : la force d'inertie. Comme beaucoup d'autres et après bien d'autres, le conseiller financier conseillera des réformes urgentes, utiles, nécessaires ; il accumulera des monceaux de propositions et de rapports sur une masse de questions intéressantes ; le conseiller des affaires étrangères fera de même de son côté et... les semaines s'ajouteront aux semaines, les mois aux mois, mais projets et propositions auront des chances pour ne jamais aboutir, ou lorsqu'ils aboutiront, ce sera dénaturés et méconnaissables.

La seule chance de l'arrangement que le Japon s'efforcera vraisemblablement de faire appliquer d'une façon effective est celle qui constitue l'article 3 et dernier. Entre les lignes du texte de

cet article, on lit aisément le désir le plus cher du Japon, qui est d'écarter de la Corée tout élément étranger et de bénéficier de tout ce qui pourra se faire par la suite dans ce pays. Ce petit paragraphe contient, si la diplomatie n'y met bon ordre, le plus sérieux danger pour les intérêts de toute la colonie étrangère. D'abord, plus que jamais, toute entreprise financière, commerciale ou industrielle, toute concession d'exploitation quelconque, seront dorénavant impitoyablement refusées aux uns et accaparées par les autres, et ces autres seront les Japonais seuls. J'ai d'autre part essayé d'expliquer, dans une correspondance précédente, que, pour parfaire l'œuvre de la mainmise sur le pays, le Japon désire éloigner le plus possible tous les fonctionnaires étrangers, actuellement au service du gouvernement coréen. Au fur et à mesure de l'expiration des contrats de ces fonctionnaires, on peut être assuré que le gouvernement japonais emploiera tous les moyens pour amener le cabinet coréen à en refuser le renouvellement. Chaque emploi devenu vacant de la sorte serait vite rempli par un titulaire japonais. Mais c'est là, nous l'espérons tous, que les représentants des pays accrédités auprès de la Cour de Seoul pourront donner carrière à leur habileté diplomatique, et sinon faire échec complet aux prétentions nippones, du moins les contrecarrer sérieusement. Je ne vois pas, par exemple, l'Angleterre laissant remettre aux mains du Japon le grand service des douanes coréennes, géré et administré depuis sa création par des fonctionnaires de la douane chinoise, laquelle, comme chacun sait, constitue le plus merveilleux instrument d'influence en Extrême-Orient, pour nos voisins d'outre-Manche. Je ne vois pas les Etats-Unis laissant ses compagnies minières, de chemin de fer ou d'électricité à l'arbitraire tracassier de l'administration japonaise que, contrairement à la nôtre, aucune nation ne doit envier, tant ses procédés sont vexatoires et préjudiciables aux intérêts étrangers. Dès lors l'exemple que donneront probablement, pour la résistance aux prétentions nippones, les deux grandes nations précitées, dont on connaît cependant bien l'attitude amicale envers le Japon, deviendra un précieux auxiliaire pour les autres pays neutres représentés ici, le nôtre notamment, dont les intérêts présents et à venir sont loin d'être négligeables en Corée.

## AVIS

1° Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.

2° Les adhérents qui versent une cotisation annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.

3° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.



## LE CONFLIT DU LIBÉRALISME CLASSIQUE ET DE L'IMPÉRIALISME BRITANNIQUE

Il y eut un temps, où la doctrine de concentration coloniale était acceptée par l'opinion britannique, et où le rêve d'Unité impériale était réalisé. Depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'aux environs de 1830, les idées qui devaient provoquer dans l'Angleterre contemporaine des discussions passionnées, furent admises comme vérité d'Évangile.

\* \*

Déjà à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, il était reconnu par les juristes, que les émigrants qui se fixent sur des terres nouvelles, ne constituent point de nouveaux États. Les colonies américaines, par exemple, ne sont, à tous les points de vue, qu'une partie du domaine de la Couronne, qu'une province de la mère patrie (1). Et puisque, dans un seul royaume, il ne saurait y avoir qu'un seul pouvoir politique, elles restent soumises à l'autorité du Parlement Britannique. Sans doute, de l'autre côté de l'Océan, des assemblées locales, librement élues, fixent le genre et la quotité des impôts, votent des lois qui ne sont pas toujours soumises à l'approbation de la couronne. Mais quelles étaient les origines de ces Parlements coloniaux? Ils puisent leur droit à vivre et commander, dans les Chartes accordées par le pouvoir royal, parfois, dans un acte de reconnaissance, signé par des propriétaires fonciers, qui eux-mêmes avaient reçu une délégation de l'autorité royale. D'ailleurs, en fait, cette apparente liberté politique n'empêche point les colons d'être soumis à telle loi ou tel impôt, dont il plait au Parlement Britannique d'étendre l'application à telle ou telle possession d'outre-mer. C'est ainsi que les actes de navigation frappent de certains droits d'entrée les ports coloniaux et obligent les Américains à acheter, à vendre de préférence sur le marché anglais. Plus tard, une loi régleme l'exportation des chapeaux fabriqués aux Colonies, et détermine le nombre d'apprentis que pourront avoir les chapeliers américains. En 1750 (2), un acte interdit de bâtir et d'allumer des hauts fourneaux, dont la concurrence paralyserait la métallurgie britannique. La concentration était telle qu'elle étouffait les initiatives et broyait les volontés.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, avant la sécession des États-Unis, l'opinion éprouva et admit la nécessité, le besoin, de desserrer ces liens trop rigoureux. Mais la solution, qu'envisagent certains esprits éclairés, était précisément celle qu'allaient patronner, aux environs de 1880, les premiers

apôtres de l'impérialisme. En 1770, Franklin propose d'accorder aux colonies des libertés plus étendues, tout en assurant, par leur représentation au sein du Parlement anglais, le maintien de l'Unité. La même idée est reprise par M. George Granville et le gouverneur Pownall (1). Combattue par Burke, elle fut rejetée par l'opinion anglaise. Le conflit s'aggrave, la lutte s'engage et la scission fut consommée.

Ce désastre, loin d'ouvrir les yeux et de démontrer les dangers d'une centralisation excessive, accroît encore l'autorité de la doctrine de concentration. On admet comme vérité certaine, que, du jour où une métropole accorde aux colonies la moindre liberté, l'heure de l'indépendance complète est près de sonner. De nouveau le rouage complexe de l'empire est révisé; tous les écrous sont resserrés, de manière à proscrire le moindre jeu (2). Tant au point de vue commercial qu'au point de vue politique, l'autorité de la Métropole sur les colonies devient absolue. Tandis qu'avant 1800, les colonies, dès leur fondation, recevaient, en don gracieux, un Parlement, dans aucune des seize colonies, acquises par conquête, ou autrement depuis les débuts du XIX<sup>e</sup> siècle, le système ne fut introduit. Pour les premières, par lettres patentes du grand sceau, pour les secondes, par décision du Parlement Britannique, était donné à un Conseil, nommé par la couronne, le pouvoir de faire des lois. En 1832, quand on propose d'accorder à l'Australie méridionale un Parlement, un secrétaire d'État s'oppose à cette mesure, « qui créerait au sein de la monarchie anglaise un gouvernement purement républicain (3) ».

De 1802 à 1855, enfin, les possessions d'outre-mer furent rattachées au ministère de la Guerre. Sans agents auprès de la Métropole, gouvernées par des généraux (4), dont Lord Durham pouvait avec raison critiquer l'incompétence (5), elles réalisèrent, de 1800 à 1830, le type de l'empire militaire, que devait rêver Sir Charles Dilke, quelque quarante ans plus tard.

\* \*

Dans ce mécanisme, où d'inévitables grincements décèlent une unité trop artificielle, une force se met à jouer, de 1830 à 1860, qui assura bientôt, à chaque ressort, une vie indépendante. L'activité industrielle du Royaume-Uni, par le trouble que jettent ses progrès croissants dans la vie nationale, les modifications qu'elle entraîne dans les conceptions économiques, exerce une pression régulière et grandissante sur le système conçu, dans le silence de leurs cabinets, par des hommes d'État, chez qui le souvenir des théories passées obscurcissait la vue des réalités contem-

(1) E. HOLLAND, *Imperium et Libertas*, p. 31, 75-6, 80-1, 89.

(2) ERSKINE MAY, *Hist. constit. Trad.*, 1866, p. 637, 656.

(3) H. E. EGERTON *A Short History of British Colonial Policy* 1897, p. 259-60.

(4) W. PARR. GRESWEL, *The Growth and administration of the British Colonies*, 1898, p. 15, 21.

(5) *Hansard*, nouv. série, vol. XXVIII, p. 463.

(1) Acte de navigation de 1663 : « Les plantations de sa Majesté d'au delà la mer, sont habitées et peuplées par les sujets de son royaume d'Angleterre. »

(2) E. HOLLAND, *Imperium et Libertas*, 1901, p. 26-8.



poraines. Cette transformation économique de l'Angleterre eut sur la doctrine de la centralisation coloniale une double répercussion. D'une part, le trop-plein d'une population, à laquelle la concentration urbaine avait donné une extraordinaire impulsion et à qui la stagnation des industries protégées, fournissait d'insuffisants débouchés, déverse vers les terres nouvelles un flot d'émigrants : l'ère des colonies de peuplement se rouvre pour l'Angleterre. Ce phénomène économique ne pouvait manquer d'entraîner une modification dans la politique de la Métropole, jusque-là méfiante et autoritaire. Elle fut également imposée, c'est là un second point, par les théoriciens du libéralisme classique. Du moment que la prépondérance d'une nation, sur tel marché, est déterminée par des lois providentielles et infaillibles, puisqu'en fait la supériorité de l'industrie britannique est indéniable, il est inutile de s'assurer, à grands frais, des débouchés privilégiés dans les possessions d'outremer, lorsque à meilleur compte on peut coloniser, c'est-à-dire envahir économiquement une nation voisine. Il faut desserrer les liens de tout genre, douaniers et politiques, qui unissent au Royaume-Uni les Territoires où flotte le drapeau britannique, parce que les colonies, disaient les économistes, sont inutiles, parce qu'elles ont besoin de liberté pour se développer, disaient les colons. Et l'ère de décentralisation commença.

## I

Les deux facteurs de cette évolution étaient également irrésistibles, puisqu'ils sont nés de l'évolution industrielle, ce fait caractéristique et dominant de l'histoire britannique.

Dès l'aube du XIX<sup>e</sup> siècle, les découvertes qui vont donner naissance à la grande industrie, étaient connues et appliquées (1). Mais les demandes ne répondent pas immédiatement aux offres par une hausse concordante. Le montant des ventes britanniques ne progresse que lentement ; et à plusieurs reprises des crises terribles (1825 et 1836) ferment les usines, dévastent les faubourgs.

La valeur des ventes britanniques reste stationnaire : elle est en 1801, de 42 ; en 1811, de 35 ; en 1821, de 36 ; en 1831, de 37 ; en 1841, de 52 millions de livres (2). Et pendant ce temps la

(1) Les deux grandes inventions qui bouleversent l'industrie du tissage (Spinning Jenny Cartwright's Loom), tombent dans le domaine public en 1798 et 1801. Le premier chemin de fer fonctionne en 1825 et le premier télégraphe en 1837.

(2) W. CUNNINGHAM, *Growth of English Industry and Commerce*, vol. II, éd. 1903, p. 931.

	Exportations.	Importations.
1798....	27.317.000 liv. st.	25.122.000 liv. st.
1800....	34.381.000 —	28.257.000 —
1805....	31.064.000 —	28.561.000 —
1810....	43.568.000 —	39.301.000 —
1815....	58.624.000 —	32.987.000 —
1820....	48.925.000 —	32.438.000 —
1825....	56.320.000 —	44.208.000 —
1830....	69.691.000 —	46.245.000 —
1835....	91.174.000 —	48.911.000 —
1840....	114.479.000 —	67.432.000 —
1845....	150.879.000 —	85.281.000 —
1850....	197.330.000 —	100.460.000 —

population grandit par bonds énormes. Tous les dix ans, à partir de 1800, elle s'accroît en Angleterre et dans la principauté de Galles de 2 millions d'êtres humains (1). Ni les champs désertés, ni les cités encombrées ne peuvent fournir du pain à tous ces nouveaux venus ; et en flots grossissants, ils se déversent sur des terres plus hospitalières :

1849...	299.000 (2) pour l'Australasie	32.000
1850...	280.000	16.000
1851...	335.000	21.000
1852...	368.000	87.000
1853...	329.000	61.000
1854...	373.000	83.000
1855...	476.000	57.000

\* \*

Ce courant d'émigration devient assez important pour être patronné, dès 1830, par tout un groupe d'apôtres. Ils appartiennent à des milieux différents.

Les uns, comme Edward Gibbon Wakefield (3) — l'un des vrais fondateurs de la Nouvelle-Zélande — sont fortement pénétrés de l'atmosphère religieuse qui caractérise toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Gibbon Wakefield veut donner au mouvement l'apparence d'une croisade : il rêve de diriger, en bon ordre, les émigrants, accompagnés des prêtres de leur religion, vers des villages où ils retrouveraient, dans le cadre de leur nouvelle patrie et l'architecture de leur nouveau village, dominé par la même église, tous les caractères du pays qu'ils quittent. Pour accroître la valeur morale des exilés, il faut, non seulement leur éviter tout contact avec les condamnés de droit commun, « transportés » par la mère patrie, mais encore leur vendre les concessions au lieu de les assimiler à des aumônes, leur accorder là-bas les mêmes droits, les mêmes libertés, dont ils jouissaient jadis sur le sol britannique (4). Son fameux traité sur *l'Art de la colonisation* n'est qu'un réquisitoire contre cette autocratie administrative, dont l'apparente raideur masque mal l'incertitude de sa politique et l'incompétence de sa direction (5).

Les autres apôtres de ce réveil colonial et de l'émigration ouvrière, appartiennent, — et nous reviendrons sur ce point, — au petit groupe des radicaux philosophes. C'est Buller, l'ami de Wakefield, et le secrétaire de lord Durham, « le

(1) W. CUNNINGHAM, *Growth of English Industry and Commerce*, vol. II, éd. 1903, p. 936.

	Habitants.
1780.....	7.953.000
1790.....	8.676.000
1801.....	8.892.000
1811.....	10.164.000
1821.....	12.000.000
1831.....	13.896.000
1841.....	15.914.000
1851.....	17.927.000

(2) *Stat. Abstr. for N. K.*, n° 11, 1864.

(3) H. C. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 296-298.

PARR GRESWELL, *ouv. cit.*, p. 37.

(4) W. CUNNINGHAM, *ouv. cit.*, p. 860-862, p. II.

(5) Notamment, p. 235.



plus génial des radicaux qu'il ait connus, déclare Carlyle : un rayon de soleil brillait dans la sécheresse de son tempérament écossais ». Il documente H. Martineau et J. Stuart Mill, proteste (1) contre la transportation, et réclame une extension des libertés coloniales. Roëbuck, enfin, une des gloires du radicalisme philosophique, s'efforce, en 1849, de prouver combien « le fonctionnaire avait tort de considérer le colonial comme un homme toujours à la veille de se révolter », et propose, un demi-siècle plus tôt, de grouper les possessions en trois grandes fédérations : canadienne, australienne et sud-africaine (2). Cette sympathie pour les colonies de peuplement leur était imposée, et c'est ce qui les distingue d'un Gibbon Wakefield, par des convictions économiques.

Les colonies de peuplement sont doublement nécessaires. Par la constitution de nouveaux centres de civilisation, elles assurent des débouchés aux capitaux dont l'accumulation pouvait devenir un danger public. Par les appels adressés aux émigrants, elles fournissent le seul moyen de provoquer une hausse des salaires et de diminuer le nombre des sans-travail, déterminés par des lois infaillibles (3).

Cette activité coloniale devait amener, pour des causes économiques, un relâchement dans les liens qui unissent les diverses portions du monde anglo-saxon, au risque de les étouffer. Son action fut décuplée, comme le montre en 1853, lord Grey, dans son livre sur la *Politique coloniale*, par l'adoption du libre-échange. En enlevant aux territoires d'outre-mer pour le commerce de la métropole, et à la mère patrie, pour les possessions britanniques, le caractère de marchés privilégiés, la doctrine nouvelle affranchit les activités et surexcite la production, mais aussi rompt des liens et détruit des habitudes. Toutes les ventes sont assimilées ; toutes les marchandises confondues. Les frontières sont effacées et le commerce devient international. Rien n'attire plus les marchandises coloniales ou britanniques vers des terres sur lesquelles flotte le drapeau national et où est parlée la langue maternelle. Les ballots s'éparpillent, maintenant, à travers le monde, — bazar universel, divisé en boutiques, identiques comme les succursales d'une même maison de commerce. Les pensées et les sentiments suivent les ballots et s'éparpillent, eux aussi, sur la surface entière de la planète, sillonnée par les mêmes voies ferrées, ébranlée par les secousses des mêmes machines, et exploitée par les mêmes intérêts.

En fait, le libéralisme économique battait en brèche la concentration impériale ; en droit, ses doctrinaires prétendirent justifier une inévitable conséquence de leurs opinions économiques.

(1) Le 6 avril 1843.

(2) « *A Plan for the Government of some portion of our Colonial Possessions.* »

(3) W. CUNNINGHAM, ouv. cit., II, p. 858.

## II

Leurs conceptions coloniales pénètrent plus ou moins les différents groupes du parti libéral, suivant qu'ils sont plus ou moins complètement rattachés, par leurs origines et leurs intérêts à l'évolution industrielle de l'Angleterre contemporaine.

\* \*

Lorsque, à partir de 1833, les premiers mandataires des classes moyennes firent leur apparition au Parlement, ils ne reculent devant aucune des conséquences de leur libéralisme économique.

En 1835, dans une retentissante brochure, R. Cobden démontre l'inutilité des colonies. Il reporte à Adam Smith l'honneur d'avoir, le premier, proclamé cette doctrine émancipatrice, à une époque cependant où il n'avait pu voir « les Etats-Unis d'Amérique, après qu'ils eussent secoué le joug de la mère patrie, devenir notre client commercial le plus fidèle et le plus amical (1) ». Il aurait pu aussi invoquer l'autorité de J. Bentham (2), de sir John Sinclair (3), ces disciples de la philosophie française et ces précurseurs de la doctrine libérale. Une dette de « trois cents millions de livres » a été progressivement constituée ; des « millions » d'impôts directs sont levés chaque année ; des restrictions et des prohibitions frappent notre commerce sous toutes les latitudes : — et dans quel but ? — pour que nous puissions répéter le fatal dicton espagnol : « Le soleil ne se couche jamais sur les possessions du roi d'Angleterre. » L'Espagne nous donne cependant l'exemple « d'une nation immolée sur l'autel des ambitions transatlantiques ».

Un historien de l'avenir « pourrait bien un jour rappeler la même épitaphe sur le tombeau de la Grande-Bretagne ». C'est aux classes commerçantes et industrielles, « qui n'ont ni honneurs, ni ambition intéressée d'aucun genre, engagés dans cette affaire », de comprendre l'inutilité foncière de ce domaine colonial. « Ces luxueux et coûteux appendices » ne servent qu'à « compliquer et accroître nos dépenses administratives, sans améliorer notre balance commerciale. » En fait, le gouvernement sera contraint de céder à la pression des acheteurs étrangers, de leur sacrifier progressivement les tarifs différentiels et de détendre les liens économiques, qui maintiennent rivées les unes aux autres les diverses fractions de l'Empire britannique. — En droit, au nom de la doctrine nouvelle il faut les laisser libres d'obéir, dans leurs achats et leurs ventes, à leurs intérêts. « Pourvu que nos produits soient meilleur marché que ceux de nos rivaux, nous nous assurerons la clientèle de ces colonies, par le même motif d'intérêt personnel, qui amène les

(1) R. COBDEN. *Political Writings*, éd. 1878, p. 14.

(2) E. HALÉVY, *Le Radicalisme philosophique*, I, p. 40 et 211 ; II, p. 36.

(3) SIR JOHN SINCLAIR. *History of the Public Revenue*, 1790, II, p. 87 et 105.



Péruviens, les Brésiliens ou les indigènes de l'Amérique septentrionale, à s'habiller avec les produits de notre industrie; et, d'autre part, ils nous vendront avec plaisir toutes leurs richesses, sous l'action du même mobile tout-puissant, pourvu que nous leur offrions un prix plus tentant que celui qu'ils obtiendront sur d'autres marchés (1). » La loi de la concurrence régit l'univers, et celle de l'offre et de la demande détermine infailliblement le cours de tous les produits de la terre nourricière et du labeur humain (2). Par-dessus les frontières inutiles, au-dessus de l'univers unifié, elles drainent, suivant des courants alternatifs et réguliers, tous les objets confondus. Ceux-là seuls seront soumis à cette circulation intensive, qui, débarrassés du poids des armements coûteux et des ornements impériaux, répondront, avec plus de légèreté, à l'appel de ce mystérieux et universel aimant. Pour délester l'Angleterre R. Cobden veut jeter par-dessus bord tous les vieux oripeaux, droits de faveur réservés aux colonies, alors qu'elles ne compensent même pas, par leurs achats, les sacrifices financiers de la mère patrie; garnisons anglaises, qui facilitent des expéditions inutiles (3). L'Afrique septentrionale sera abandonnée aux Français (4), le Canada aux Etats-Unis (5) et les Indes, à leurs habitants (6).

Cette opinion extrême est encore celle de J. Bright, le bras droit de R. Cobden dans ses luttes libre-échangistes et ses campagnes pacifiques. « Je veux, disait-il dans un discours à propos du Canada, que les populations de ces provinces fassent ce qu'elles croient le plus conforme à leurs propres intérêts, qu'elles restent, si elles le désirent, unies à ce pays par les liens les plus cordiaux, ou qu'elles deviennent des Etats indépendants si elles le souhaitent. Si elles préfèrent s'unir aux Etats-Unis il accepterait jusqu'à cette solution (7). » Les arguments de J. Bright et de R. Cobden devaient être repris dans un livre fameux, par le professeur d'économie politique, Goldwin Smith. Dans des articles de journaux, puis dans un gros volume, enfin dans une tournée de conférences au Canada, il prétendit établir ce double aphorisme : les liens impériaux sont

inutiles, d'abord parce qu'ils coûtent plus qu'ils ne rapportent, enfin parce qu'ils seront avantageusement remplacés par les habitudes commerciales contractées par les colonies. Là où elles n'existent pas comme au Canada, les dépenses militaires et les chaînes politiques forment (1) la plus artificielle et la plus coûteuse des unités; une séparation amiable constituerait une solution plus franche et une meilleure affaire. Le professeur Goldwin Smith survécut à sa génération et à ses idées; et, lorsque, aux environs de 1884, la doctrine de concentration impériale trouva des apôtres et un auditoire, le vétéran se réveilla pour la combattre (2).

\*  
\*  
\*

Ces convictions ne furent jamais partagées d'une manière absolue que par le groupe peu nombreux mais singulièrement puissant des Libre-Echangistes, mandataires exclusifs des intérêts industriels. Sans doute certains membres du parti radical, imbus à la fois des leçons du classicisme économique et de la philosophie française, reprirent les idées de Bentham sur l'inutilité des colonies. Molesworth, en 1837, réclame pour les Canadiens le droit de disposer d'eux-mêmes, et déclare « que si une guerre avait lieu, il regretterait davantage la victoire que la défaite de son pays (3) ». Hume affirme « qu'au lieu d'ajouter à la force du pays, les colonies accroissent sa faiblesse (4) ». Roëbuck, lui-même, considère comme inévitable, la rupture du lien qui unit les possessions d'outre-mer à la métropole (5). J. Stuart Mill, enfin beaucoup plus tard, envisage la même éventualité avec une égale sérénité. « L'Angleterre ne tire guère de ses colonies d'autre profit que le prestige qu'elles lui donnent, et ce qu'elle en tire là est plus que contrebalancé par l'argent qu'elles lui coûtent et par la dissémination des forces militaires et navales qu'elles exigent ». La Grande-Bretagne « peut parfaitement se passer de ses colonies », et au nom de « tous les principes de moralité et de justice, elle serait obligée de consentir à leur séparation, si le temps arrivait où, après avoir dûment essayé de la meilleure forme d'union, les colonies, de propos délibéré, revendiquaient leur liberté (6) ».

Il n'en reste pas moins certain que les radicaux philosophes, s'ils étaient trop pénétrés du libéralisme économique pour ne pas croire à l'écroulement final de l'« Empire » Anglais (7), désirent

(1) SIR JOHN SINCLAIR. *History of the Public Revenue*, 1790, II p. 11-15, *passim*.

(2) J. MORLEY, *Life of Cobden*, éd. 1896, I, p. 283.

(3) Par exemple en 1851, contre les Cafres, et en 1852 contre la Birmanie. *Id.*, II, p. 88 et 116; pour les garnisons, p. 43.

(4) *Id.*, II, p. 242.

(5) « Il serait à peu près aussi possible pour les Etats-Unis, de soutenir le Yorkshire dans une guerre contre l'Angleterre, que pour nous de permettre au Canada de lutter contre les Etats-Unis. C'est simplement une impossibilité. Nous ne devons pas non plus oublier que le seul danger sérieux d'une querelle entre ces deux voisins, vient de l'union du Canada avec ce pays. A mon avis, dans l'intérêt des deux, nous devrions, aussi vite que possible, trancher le lien politique par lequel nous sommes unis, en tant que collectivité, et laisser, des deux côtés, les individus cultiver les relations commerciales et les rapports amicaux, comme avec d'autres nations. Je ne me suis intéressé à ce projet de Confédération, que parce que j'y ai vu un premier pas dans la voie de la séparation amiable. » Lettre de R. Cobden au colonel Cole, 20 mars 1865, J. MORLEY, *ouv. cit.*, II, p. 470 et 471.

(6) *Id.*, II, p. 206-207.

(7) *Discours*, I, p. 163. — Rev. W. PARR GRESWELL, *ouv. cit.*, p. 30. — H. E. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 367-369. — VINCENT BAILLARD, *Fiscal Reform.*, 1903, p. 32.

(1) *Daily News*, 1862, 3. — *Empire*, 1863. — DE LA BILLIÈRE, *Federal Britain*, 1894, p. 43, 46.

(2) Voir les arguments dans *Contemporary Review*, avril 1844, et leur résumé dans DE LA BILLIÈRE, *ouv. cit.*, p. 164, 169; ou C. PARR GRESWELL, *ouv. cit.*, p. 48.

(3) *Hansard*, 39, p. 14-66, 22 déc. 1837.

(4) *Hansard*, N. S., vol. VIII, p. 250. H. E. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 367, 69.

(5) « Quelle que soit la politique que nous adoptons, le moment viendra inévitablement où nos colonies américaines deviendront des Etats indépendants. » B. HOLLAND, p. 111.

(6) J. STUART-MILL. *Le Gouvernement représentatif*, trad. DUPONT-WHITE, 2<sup>e</sup> édit. Paris, 1865, p. 372 et 373.

(7) Le mot est prononcé par R. Cobden en 1838 (J. MORLEY, *ouv. cit.*, I, p. 130) et par J. STUART MILL en 1860, *ouv. cit.*, p. 375.



vivement reculer cette douloureuse nécessité. J. Stuart Mill trouve à cette Union Impériale un triple avantage, et il l'expose en termes éloquentes : « Elle rend la guerre impossible entre un grand nombre de communautés, qui, sans cela, seraient indépendantes, et, en outre, elle les empêche d'être absorbées par un Etat étranger et de constituer une source nouvelle de forces agressives entre les mains de quelque pouvoir rival, soit plus despotique, soit plus voisin, et qui pourrait n'être pas aussi peu ambitieux et aussi pacifique que la Grande-Bretagne. Elle maintient les marchés des différents pays ouverts les uns aux autres, et empêche cette exclusion mutuelle, pratiquée par des tarifs hostiles, à laquelle aucune des grandes communautés humaines, excepté l'Angleterre, n'a complètement renoncé ; et, dans le cas des possessions britanniques, elle a l'avantage, bien précieux à l'époque actuelle, de fortifier, en influence morale et en prépondérance dans les conseils du monde, le pouvoir qui comprend le mieux la liberté, et qui s'est élevé, sans rien méconnaître de ses erreurs passées, à un degré de conscience et de moralité internationales, qu'aucun autre grand peuple n'a l'air de trouver possible ou désirable (1). » Les radicaux philosophes ont fait plus que protester contre le projet de briser, avant l'heure, l'unité du monde anglo-saxon, de rendre aux diverses possessions une liberté qu'elles ne réclamaient pas. Ils ont travaillé à développer les colonies anglaises : J. Stuart Mill, qui considère le Canada et l'Australie comme des débouchés nécessaires pour la population et les capitaux du Royaume-Uni (2) ; Roëbuck, qui fut le représentant du Canada ; Buller, l'ami de Wickesfield, Grote, Hume ; tous les radicaux philosophes se sont fait un nom dans l'histoire coloniale du Royaume-Uni (3).

Ils n'en restent pas moins, à deux points de vue, fidèles aux traditions libérales. Ils ne sont à aucun degré des impérialistes. Leurs pensées logiques et abstraites, leur tempérament de philosophes, autant que leurs scrupules de juristes, les rendaient rebelles à l'ardeur des passions, aux élans d'imagination qui caractérisent les apôtres modernes de la concentration impériale. « Le problème de l'Empire colonial de l'Angleterre, avec la trame enchevêtrée de sentiments et d'aventures, d'idéalisme individuel et d'effort collectif, son patriotisme passionné et son orgueil ethnique, ses luttes contre la barbarie, ses missions chrétiennes, son zèle évangéliste et son fier élan de justice et philanthropie, qui, par moments, comme sur la question de l'esclavage, dépasse les bornes tracées par l'Economie politique, constituait en réalité un sujet inassimilable pour ces philosophes d'une pensée exacte et logique. La colonisation britannique représente une force dynamique et le jeu d'une infinie variété de mobiles humains, plutôt que l'opération de lois mécaniques, cadrant les unes avec les autres d'une manière exacte et

précise. Nous pouvons essayer de comparer des causes, d'argumenter correctement et de déduire avec précision : mais tout d'un coup un flux d'émotion, une poussée de sentiment culbutent l'édifice si soigneusement bâti (1). » Aucun état d'esprit n'était plus éloigné de celui des radicaux-philosophes, adversaires des romantiques anglais et disciples des encyclopédistes français.

Séparés des impérialistes contemporains par leur tempérament particulier, ils ne l'étaient pas moins par certaines de leurs opinions. Les radicaux-philosophes furent des partisans résolus de la déconcentration coloniale. Ils ont attaché leur nom au premier des actes qui desserrèrent les liens politiques du monde anglo-saxon à l'émancipation du Canada. Lorsqu'en 1838, J. Stuart Mill rédige le programme de son groupe et confie à lord Brougham le soin de l'exécuter, il inscrit à côté du « Secret du vote », ces deux formules « justice à l'Irlande » « justice au Canada (2) ». Et quand dans son livre sur le *Gouvernement représentatif*, il étudie le régime administratif des colonies, il reprend et développe les mêmes conceptions. Les colonies d'exploitation doivent être administrées sur place par un corps de fonctionnaires spécialisés, au lieu d'être dirigées par le gouvernement de la mère patrie (3) ; de même pour les colonies de peuplement. La gestion de leurs affaires locales sera confiée d'une manière complète aux assemblées librement élues. Sans doute, l'union actuelle n'est pas « une fédération parfaitement égale, puisque la mère patrie garde pour elle les pouvoirs d'un gouvernement fédéral, tout en ne les exerçant, en fait, que de la façon la plus restreinte. Naturellement cette inégalité est un désavantage pour les colonies, qui n'ont aucune voix dans la politique étrangère, et qui souvent néanmoins obéissent aux décisions du pays supérieur ». Il y a là une iniquité qui peut et doit heurter tous ceux « qui pensent que la justice est une chose aussi nécessaire aux communautés qu'aux individus (4) ». J. Stuart Mill ne voit de solution que dans une répartition plus équitable des charges militaires portées au compte de la seule Grande-Bretagne, et dans l'accession d'un nombre croissant de coloniaux aux fonctions administratives (5). Il ne veut, ni d'un Zollverein impérial (6), ni d'un parlement fédéral. « Des pays séparés par la moitié du globe ne se trouvent pas dans des conditions naturelles pour être sous le même gouvernement, ou même pour faire partie d'une confédération. Quand même ils auraient à un degré suffisant les mêmes intérêts, ils n'ont pas et ils ne peuvent jamais avoir une habitude suffisante de délibérer ensemble. Ils ne font pas partie du même public ; ils discutent et ils délibèrent, non point dans la même arène, mais séparé-

(1) C. PARR GRESWELL, ouv. cit., p. 20, 21, 23.

(2) PARR GRESWELL, ouv. cit. ; deux radicaux Roëbuck et Buller ont attaché leur nom à cette émancipation politique du Canada.

(3) Ouv. cit., p. 388.

(4) Ouv. cit., p. 370.

(5) Ouv. cit., p. 373.

(6) Ouv. cit., p. 368.

(1) J. STUART MILL, ouv. cit., p. 373.

(2) *Principles of Political Economy*, liv. V, ch. xi, § 14.

(3) C. PARR GRESWELL, ouv. cit., p. 20, 21 et 23.



ment; et chacun d'eux n'a qu'une connaissance très imparfaite de ce qui se passe dans l'esprit des autres. Aucun ne sait où tendent les autres, et n'a qu'une pleine confiance dans les principes de leur conduite (1). » J. Stuart Mill, le dernier des radicaux-philosophes, se sépare de R. Cobden en ce qu'il croit dangereux de hâter et qu'il retarderait volontiers l'heure de l'inévitable scission coloniale. Mais il partage son hostilité contre ce rêve d'unité impériale, dont les visions grandioses ne troublent ni l'impassibilité de sa conscience philosophique, ni la rigueur de sa pensée logique (2).

\* \* \*

Sous l'action de ce double courant intellectuel, la grande masse du parti libéral, — je veux dire les Whigs et les conservateurs dissidents, — adopte progressivement les idées nouvelles : d'une part, l'obligation de desserrer les liens politiques et douaniers; d'autre part, la nécessité — avouée tout bas dans le silence du cabinet — d'envisager la prochaine dislocation de l'Empire.

Aux environs de 1835-1840, les Whigs restaient encore fidèles aux doctrines anciennes et, le 16 janvier 1838, le premier ministre, Lord John Russell, en déposant la loi qui suspendait les libertés dans le Canada inférieur, proclame le droit pour la mère patrie de régler le commerce colonial, et pose sans le résoudre le problème : concilier la liberté de la colonie avec la souveraineté de la métropole (3). C'est du 23 juillet 1840, du jour où fut adoptée la loi qui organisait la confédération canadienne (4), que date la conversion des Whigs à la théorie de déconcentration coloniale. Et, en 1850, dans la séance où l'on discute la proposition législative qui étend à l'Australie le droit de gérer, par un Parlement librement élu, ses affaires locales, Lord J. Russell se fait applaudir, par tous les députés. « Je crois que d'une manière générale, nous ne pouvons pas faire mieux que de nous en rapporter aux maximes politiques qui guidèrent nos aïeux. Il me semble que, en stipulant que partout où iraient des Anglais ils jouiraient de la liberté anglaise et auraient des institutions anglaises, ils agiraient justement et sagement; ils adoptèrent une méthode qui permit à ceux qui s'embarquèrent pour des possessions lointaines de jeter la graine de communautés dont l'Angleterre peut toujours être fière. » Lord J. Russell prétendait rompre avec la politique suivie depuis la Révolution américaine, et se rattacher à de plus lointaines traditions. En drapant dans des oripeaux

passés une doctrine récente, suivant une méthode chère à son parti et à son pays, Lord J. Russell facilitait la conversion des plus réfractaires. De 1850 à 1874, pas un libéral ne fit d'opposition à l'émancipation politique des colonies (1).

Dans ce même discours, Lord J. Russell envisage avec mélancolie le terme final de cette évolution nécessaire : « Je prévois, sans doute, avec d'autres, que quelques-unes des colonies puissent se développer, tant au point de vue de la population que de la richesse, assez pour qu'elles puissent déclarer : « Notre force est suffisante pour nous permettre d'être indépendantes de l'Angleterre. Le lien nous est maintenant devenu une charge. L'heure est venue où nous pouvons, tout en restant les amis et les alliés de l'Angleterre, conserver notre indépendance. » Je ne crois pas que cette heure approche encore. Mais, je vous le demande, donnons-leur, autant que nous le pouvons, la capacité de gérer leurs propres affaires; qu'elles accroissent leur richesse et leur population, et, quoi qu'il puisse arriver, nous qui appartenons à ce grand empire, aurons au moins la consolation de dire que nous aurons contribué au bonheur du monde. » Le gouverneur du Canada, Lord Elgin, un conservateur, qui avait dans une lettre célèbre (2) protesté auprès de Lord Grey contre l'inopportune prophétie de Lord J. Russell, signale le danger d'une politique qui briserait les liens commerciaux et politiques sans chercher les moyens d'empêcher une séparation complète (3).

Sir R. Peel (4) et Gladstone, ces deux Tories convertis au libéralisme, partagent dans l'intimité, la même conviction. Gladstone, qui fut sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies et intervint en faveur de l'émancipation politique de l'Australie, affirme, dans de nombreux discours, que la métropole ne doit, en aucun cas, prendre l'initiative d'une rupture, parce qu'elle a des devoirs envers ses Filiales : mais il ajoute « qu'il serait ridicule » de penser que la Grande-Bretagne pût avoir quelque intérêt à retenir, malgré elle, une possession désireuse de l'abandonner. Il croyait à la beauté et à la persistance d'un lien moral; il niait la valeur et la durée des liens économiques et politiques (5).

Mais tous, quels qu'ils fussent — Whigs, comme Lord Grey, Lord J. Russell, — conservateurs dissidents, comme Sir R. Peel et Gladstone,

(1) Ouv. cit., p. 371.

(2) FREEMAN (*Greater Britain and Greater Greece*, 1886) se rattache complètement à l'école de Goldwin Smith et de R. Cobden. Les conquêtes coloniales ne sont pas de vraies expansions (p. 89). Une colonie qui n'est pas indépendante n'est point une colonie (p. 95). Les États-Unis sont vraiment une noble expansion de l'Angleterre, et il appelle de tous ses vœux la formation de nouveaux États-Unis (p. 99, 102, 103).

(3) B. HOLLAND, ouv. cit., p. 110.

(4) Elle est formulée pour la première fois dans les instructions de Lord J. Russell à Lord Sydenham, 14 octobre 1839. W. PARR GRESWELL, ouv. cit., p. 165.

(1) Les constitutions furent accordées

	en	par un gouvernement
Canada.....	1840	Libéral.
Nouvelle-Zélande.....	1852	Conservateur.
Terre-Neuve.....	1855	Libéral.
Nouvelles-Galles du Sud...	1854	Libéral.
Australie méridionale.....	1856	Libéral.
Victoria.....	1855	Libéral.
Tasmanie.....	1856	Libéral.
Queensland.....	1859	Conservateur.
Cap.....	1872	Libéral.
Australie occidentale.....	1890	Conservateur.

(2) R. HOLLAND, ouv. cit., p. 151.

(3) H. E. EGERTON, ouv. cit., p. 307.

(4) LAUGEL. *L'Angleterre politique et sociale*, 1872, p. 239.

(5) J. MORLEY. *Life of Gladstone*, 1903, c. 1, p. 360, 363, 645.



se sont toujours efforcés, — et c'est ce qui les distingue des économistes et de quelques radicaux, — lorsqu'ils furent au pouvoir, de retarder l'heure de la séparation amiable mais nécessaire. Dans les instructions données aux gouverneurs des colonies nouvellement émancipées (1), comme dans leurs discours (2) ou leurs mémoires (3), ils ont affirmé la nécessité et cherché les moyens de transmettre intact à leurs descendants l'Impérial héritage légué par les ancêtres.

### III

Il n'en est pas moins certain que, pour l'observateur qui n'a point scruté les pensées intimes des hommes d'Etat libéraux, les mesures décentralisatrices, adoptées de 1840 à 1874, ressemblent singulièrement à autant d'étapes vers la dislocation de l'Empire.

Cette interprétation paraît d'autant plus légitime qu'elle était partagée, sinon par les ministres des Colonies (4), du moins par les sous-secrétaires d'Etat permanents, sir James Stephen (1847-1859) et sir Ferd. Rogers (1860-1871). L'un était considéré par l'archevêque Whateley, qui s'occupait beaucoup du mouvement d'émigration, comme « un adversaire irréductible et un observateur sceptique des essais de colonisation (5) ». L'autre n'a jamais caché sa sympathie pour une rupture amiable du lien impérial. « J'ai toujours cru, et cette conviction a tellement été confirmée et fortifiée, que je puis à peine concevoir la possibilité pour n'importe qui de penser sérieusement le contraire ; — à savoir, que la destinée de nos colonies est d'être indépendantes, et qu'à ce point de vue la tâche du ministère des Colonies est de veiller à ce que notre union, pendant qu'elle dure, soit aussi profitable à l'une des deux parties qu'à l'autre, et notre séparation, quand elle surviendra, aussi amiable que possible (6) ». En face du Parlement, sir Ferd. Rogers était aussi sincère et précis que devant un ami. « Ce qui manque pour compléter l'indépendance des colonies, à l'exception du commandement des troupes de terre et de mer, je ne le vois pas bien. Je serai curieux de voir ce qui sortira de tout cela. Il est regrettable que, quoi que vous donniez, vous ne puissiez pas satisfaire les coloniaux à moins d'accorder l'indépendance absolue, de telle sorte qu'il n'est point aisé de dire comment vous devez réaliser ce que, je suppose, nous cherchons tous, l'éventuelle séparation en bons termes (7) ». En 1877, peu de temps après sa chute du pou-

voir, sir Ferd. Rogers s'adressait à un auditoire plus nombreux encore, et dans un article retentissant (1) se prononçait en faveur du morcellement colonial.

Il était impossible, aux environs de cette date, de ne pas croire à sa réalisation prochaine, quand on voyait le soin et la ténacité avec lesquels les divers ministères libéraux écartaient, depuis 1840 jusqu'en 1873, toutes les occasions de resserrer et recherchaient toutes celles de détendre le triple lien économique politique et militaire, qui unissait entre elles les diverses flottilles britanniques éparses à travers les océans.

\*  
\*  
\*

Dès 1825, M. Huskisson (2) prépare la voie à l'abandon du système protectionniste, en ouvrant le commerce des colonies à tous les Etats amis, qui, ayant des possessions coloniales, accorderaient les mêmes privilèges aux navires anglais (3). Vingt ans néanmoins s'écoulent avant qu'on brise les chaînes économiques qui rivent les unes aux autres, colonies et métropole. En 1843, à la veille de l'adoption du libre-échange, sir Robert Peel propose de réserver aux possessions britanniques des droits de faveur : le Zollverein du monde anglo-saxon eût été organisé au moment même où l'opinion anglaise et l'industrie britannique étaient le plus préparées à l'accepter. Il se heurte à l'opposition du parti libéral tout entier. R. Cobden et John Bright (4) partagent cette lourde responsabilité avec un whig comme lord Grey, et un conservateur dissident comme lord Elgin (5). « Vous ne pouvez pas vous arrêter entre deux opinions : libre-échange pour tous les produits ou protection générale. Il y avait quelque chose d'attrayant dans le projet de grouper toutes les parties de ce vaste empire en un gigantesque Zollverein, avec une libre circulation des produits et des tarifs semblables, contre le restant du monde. Certainement, avec ce système, les fractions dont est formé l'empire auraient été unies par des liens qui ne peuvent être fournis par le système que nous inaugurons maintenant. On peut, d'ailleurs, faire valoir, d'autre part, que la variété d'intérêts divergents que cet arrangement eût mis en conflit, auraient amené des collisions, que nous pouvons espérer éviter dorénavant (6) ». Le courant libre-échangiste était irrésistible ; il emporte d'abord le droit de faveur réservé aux produits coloniaux (7), et bientôt le privilège accordé aux navires anglais par l'acte de navigation (8). Les derniers tarifs différentiels dont jouissaient les bois du Canada et le sucre des Antilles sont supprimés en 1860 et 1874 (9).

(1) Instructions données à Sir G. Bowen, gouverneur de Queensland par le duc de Newcastle, ministre des Colonies (*Commons Papers* 1861, vol XL) ; au gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, en 1848, par lord Grey (*id.*, vol. XLIII, p. 56).

(2) GLADSTONE, 4<sup>e</sup> dis., de la Campagne « *Midlothian* ».

(3) LORD J. RUSSELL, *Recollections and Suggestions*.

(4) Tous les ministres des colonies (1839-1844), Lord J. Russell (1841-1842), Lord Stanley, puis E. Gladstone et Earl Grey partagèrent les opinions des Whigs, convertis à la doctrine de la déconcentration progressive et de l'émancipation nécessaire. (EGERTON, *ouv. cit.*, p. 44.)

(5) C. W. PARR GRESWELL, *ouv. cit.*, p. 30.

(6) SIR FERD. ROGERS, *Letters*, p. 299.

(7) *Id. Speeches*, vol. II, p. 530.

(1) *XIX Century Review*, 1877. C. PARR GRESWELL, *ouv. cit.*, p. 30.

(2) M. Huskisson, dès 1828, envisageait l'inévitable scission des colonies anglaises. H. E. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 258, 259.

(3) P. G., IV, c. 114, 73, 87, 64.

(4) B. HOLLAND, *ouv. cit.*, p. 147.

(5) W. E. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 331.

(6) H. E. EGERTON, *ouv. cit.*, p. 331.

(7) 1846 et 1848, 8 et 9 vict., c. 63.

(8) 1849.

(9) 13 et 14 vict., c. 59, sect. 32.



En 1868, des traités conclus avec la Belgique et l'Allemagne rendent dorénavant impossible l'établissement de droits privilégiés, réservés aux produits coloniaux ou anglais.

La chaîne économique était brisée. Dès 1850 le lien politique est menacé. Aux assemblées australiennes on donne les pouvoirs nécessaires pour élargir les bases de leurs représentations et créer deux Chambres : avant que les nouvelles constitutions eussent leur plein effet, elles devaient avoir reçu l'approbation de la couronne, et avoir été déposées sur le bureau de la Chambre des communes et des Lords, pendant trente jours (1). La loi de 1863 enlève toute incertitude sur la manière dont seront exercées ces larges attributions (2); et en 1866, à toutes les assemblées délibérantes coloniales est reconnu le droit absolu de déterminer leur constitution, leur autorité et leur procédure (3). En vertu de ces dispositions législatives, et malgré l'opposition tory (4), les diverses possessions britanniques reçoivent, de 1852 à 1872 (5), leur charte d'émancipation. Une nouvelle extension de leur pouvoir politique fut accordée aux colonies; lorsque malgré les réserves formulées par Lord Grey (6), le ministère Gladstone refuse de s'opposer en 1869 et 1873 à l'adoption, par le Canada et l'Australasie, du système protectionniste (7). Des forteresses entourées de murailles douanières s'élevaient maintenant au sein de l'Empire dissous.

La rupture du lien politique était consommée.

En 1862, à la suite de conflits fréquents entre l'opinion coloniale et l'autorité militaire, la Chambre des communes, cédant à une conséquence logique des événements accomplis et des doctrines admises, décide, sans discussions, que « les colonies, qui jouissaient du droit de se gouverner elles-mêmes, devraient prendre la responsabilité de pourvoir à leur sécurité intérieure et d'aider à leur défense extérieure (8) ».

En 1865 (9) une loi donne aux possessions émancipées les droits et moyens nécessaires pour se procurer flottes et armées. Le colonel Jervois est chargé, à deux reprises (10), d'inspecter les troupes nouvellement créées, et progressivement, de 1868 à 1870, les garnisons anglaises sont diminuées (11).

En 1873, le sous-secrétaire d'Etat, chargé des colonies, pouvait annoncer que les dépenses militaires effectuées par delà les mers étaient presque

toutes imposées par des considérations impérieuses (1).

Le lien militaire avait vécu.

\* \*

Tous les efforts pour enrayer cette marche rapide vers la dénonciation de l'unité étaient inutiles. Dès 1860, une réaction se dessine au sein de l'opinion. Ça et là une voix s'élève pour protester contre l'abandon du rêve antique d'union impériale. Lord Sherbrook, alors Robert Lowe, devant le conseil législatif des Nouvelles-Galles du Sud; Joseph Howe et Edward Blake, au Canada, prononcent pour la première fois le mot de Fédération. Le 4 août 1869, une réunion, tenue dans les salles de la Société royale coloniale, proteste contre les tendances dissolvantes de la politique libérale, énumère les divers moyens de cimenter l'union du monde anglo-saxon, et propose au gouvernement de réunir, pour les examiner, une conférence intercoloniale (2). Lord Granville répond qu'il n'y a pas lieu de modifier le *statu quo* (3); et son hostilité semble d'autant plus justifiée que l'accueil fait par l'opinion en Tasmanie, en Nouvelle-Zélande et au Queensland (4) avait été plus froid.

A la même date, un mouvement séparatiste se dessine un peu partout. En 1869, le bruit court avec persistance au Canada, — et le *New York Herald* (5) s'en fait l'interprète, — que l'heure de l'indépendance a sonné et que le ministère Gladstone serait disposé à l'accorder (6). Le 16 octobre, le parlement de Victoria propose de proclamer Etats souverains les colonies australiennes et de leur reconnaître le droit de conclure des traités. La même année, le Parlement australien, irrité par le maintien de la transportation, s'engage, sur la proposition de M. Higginbotham, « à mettre un terme, rapidement et définitivement, « à l'intervention illégale du gouvernement impérial dans les affaires intérieures de la colonie. » L'année suivante, les Chambres de la Nouvelle-Zélande, après avoir protesté contre le retrait des troupes impériales, prévoient le jour où « il apparaîtrait à Sa Majesté, au Parlement britannique et aux colons eux-mêmes, qu'il n'est plus désormais désirable que la Nouvelle-Zélande continue d'être une dépendance de la Couronne (7) ».

Quelques années auparavant le gouvernement anglais avait songé à abandonner les Antilles (8). Une commission parlementaire conseille la cession des colonies de l'Afrique occidentale. Sir Henry Taylor et lord Blackford, secrétaires per-

(1) 26 et 27 vict., ch. 84.

(2) W. CUNNINGHAM, ouv. cit., II, p. 855 et 856.

(3) 28 et 29 vict., ch. 63, sect. v. — A. TODD, *Parliamentary government in the British Colonies*, 1894, p. 26, 27.

(4) A. B. FORSTER BOULTON, *Liberalism and Empire*, s. 1. n. d., p. 5 et 6.

(5) 1852. Nouvelle-Zélande. 1856. Natal Australia du Sud.

1859. Queensland.

1872. Le Cap.

1854. Victoria. 1855. Tasmanie. Nouvelles-Galles du Sud. Terre-Neuve. *The colonial Year Book*, 1890. Introd., p. xxiii.

(6) LORD GREY, *Colonial Policy*, I, p. 281.

(7) H. E. EGERTON, ouv. cit., p. 403 et 404.

(8) H. E. EGERTON, ouv. cit., p. 365.

(9) 28 vict., c. 14.

(10) 1863-4 : Troupes canadiennes; 1875, troupes australiennes.

(11) H. E. EGERTON, ouv. cit., p. 361.

(1) Les garnisons coloniales sont réduites de 49.000 à 20.941 hommes, les dépenses de 33.888.000 à 1.905.000 livres sterling. J. MORLEY, ouv. cit., VI, p. 360.

(2) *Blue Book*, c. 24, p. 2.

(3) *Id.*, p. 3.

(4) *Blue Book*, c. 51, p. 3, 5, 6.

(5) 6 juillet 1864.

(6) *Contemporary Review*, vol. XVI, décembre 1870, mars 1871, p. 73-175.

(7) H. E. EGERTON, ouv. cit., p. 382 et 395.

(8) B. KIDD, *The Control of the Tropics*, 1898, p. 71.



manents du ministère des Colonies, appuient le projet de rendre au Canada toute son indépendance. Lord Thring dépose un projet de loi pour organiser la séparation amiable de toutes les possessions britanniques (1). Un sous-secrétaire d'Etat aux colonies, recevant J.-A. Froude, lui déclarait textuellement : « Il est inutile d'en parler plus longtemps. La chose est faite. Les grandes colonies sont parties. Ce n'est plus qu'une question d'un ou deux ans (2). »

Comment s'étonner, dès lors, que des historiens anglais et des observateurs étrangers (3), appelés à se prononcer entre 1860 et 1870 sur les tendances de la politique coloniale anglaise, aient prédit, pour une brève échéance, la rupture complète et définitive de l'unité impériale. Il était humainement impossible de prévoir que l'union sortirait des faits mêmes qui devaient la briser.

\* \*

L'émancipation commerciale resserra les liens économiques, en décuplant le volume des transactions effectuées entre la mère patrie et les colonies. L'émancipation politique enleva à la tutelle du Royaume-Uni tout ce qu'elle avait d'odieux, et laissa subsister intacte, sur la terre natale, l'auréole des pieux souvenirs. L'émancipation militaire contraignit les jeunes nations anglo-saxonnes à examiner leurs moyens de défense, et les amena ainsi d'abord à mieux apprécier la valeur de l'amitié britannique, enfin, à créer ces groupements militaires, où les nationalités naissantes prennent conscience de leur race. Toutes les mesures acceptées par les libéraux, tantôt avec une fermeté attristée, tantôt avec une sereine indifférence, comme la conséquence logique de leur doctrine politique et la préface nécessaire de la suprême dissolution, ne servirent qu'à resserrer les liens de l'Empire anglo-saxon.

Les courants qui déterminent, au sein des nations, les multiples poussées de la vie collective échappent plus complètement à la prévision de notre science que le flux et le reflux des océans.

JACQUES BARDOUX.

#### AVIS

1° Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.

2° Les adhérents qui versent une cotisation annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.

3° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.

(1) *The Heart of The Empire*, 1902, p. 309.

(2) J. A. FROUDE, *Oceana*, ed. 1886, p. 7.

(3) J. D. LANG, *The coming event : Freedom or Independence for Australia*, Sydney-London, 1870. LAUGEL, ouv. cit., p. 346. ERSKINE MAY, ouv. cit., II, p. 672-673.

## ASIE FRANÇAISE

**L'administration indigène.** — Une récente circulaire de M. le résident supérieur au Tonkin appelle l'attention des résidents chefs de province sur l'intérêt qu'il y a pour eux à connaître, d'une façon précise, la valeur et l'importance des services rendus par les fonctionnaires indigènes subalternes : chefs de canton ou sous-chefs de canton.

Ceux-ci en effet, par suite de leurs attributions multiples et de leur caractère de représentants élus de la population, doivent se trouver en relations directes et continues avec le chef de la province.

Le chef de canton doit servir d'intermédiaire pour permettre d'entrer et de rester en contact avec les indigènes. Complétant l'institution des assemblées consultatives de notables, son rôle est de fournir aux indigènes, sans danger pour l'ordre public, la possibilité de nous dévoiler leurs aspirations, de nous exposer leurs sentiments et de faire aboutir leurs revendications légitimes.

Plus que tout autre agent, le chef de canton est apte à contre-balancer et à rendre inoffensives les influences hostiles susceptibles de paralyser les effets de notre action, et à favoriser la pénétration de nos idées dans les milieux annamites.

Cette circulaire est le corollaire de la réorganisation entreprise de l'administration communale indigène qui, comme le disait le gouverneur général de l'Indo-Chine dans son discours au Conseil supérieur, « paraissait souffrir sérieusement de la création de nouveaux rouages résultant de l'établissement de la justice française et des services généraux en Indo-Chine ».

**L'École de médecine de l'Indo-Chine.** — L'École de médecine de Hanoï, fondée par arrêté du 8 janvier 1902, fonctionne depuis trois ans déjà. Bien qu'il y ait eu lieu d'être satisfait des résultats obtenus, l'expérience acquise a démontré l'opportunité d'apporter à son organisation quelques changements, en vue de préciser son but pratique et son adaptation exacte aux besoins immédiats de la population.

Les arrêtés relatifs à l'organisation de l'École de médecine, qui prend le nom d'« École de médecine de l'Indo-Chine », à son fonctionnement, au programme des études et à l'exercice de la médecine par les élèves diplômés viennent d'être signés par le gouverneur général.

L'École de médecine de l'Indo-Chine, placée sous la haute autorité du gouverneur général de l'Indo-Chine, a pour mission de former :

1° Des médecins asiatiques, appelés, sous la direction de médecins français, à assurer l'assistance médicale indigène et à contribuer à l'exécution des mesures sanitaires dans toute l'Indo-Chine ;

2° Des sages-femmes indigènes ;



## 3° Des vétérinaires indigènes;

Les études de la médecine et de la médecine vétérinaire comprennent des cours préparatoires et des cours spéciaux.

Les premiers, comprenant l'étude du français, des notions élémentaires d'anatomie, de physiologie et des notions succinctes de zoologie, botanique, minéralogie, chimie et physique, sont professés par le personnel de l'enseignement.

Aucun élève n'est admis à titre de boursier dans la section de médecine ou de médecine vétérinaire de l'Ecole de médecine, s'il n'a suivi ces cours et satisfait à un examen de fin d'études. Les élèves doivent en outre être âgés de 18 ans au moins et de 25 ans au plus, et justifier de leur identité et de leur moralité.

Les élèves sages-femmes, à part les conditions d'âge, d'identité et de moralité qui sont les mêmes, doivent connaître simplement la langue française.

La durée du cycle des études dans l'établissement est de quatre ans pour les élèves médecins et de deux ans pour les élèves sages-femmes et les élèves vétérinaires.

Les trois premières années, dont la période scolaire commence le 1<sup>er</sup> octobre pour finir le 15 juin, sont consacrées pour les élèves médecins à des études théoriques et pratiques suivant un programme déterminé. Les cours de clinique ont lieu à l'hôpital indigène d'Hanoï. Pendant la quatrième année les élèves sont attachés à un service hospitalier, à une infirmerie, à une léproserie, à un lazaret ou autres établissements similaires.

A la fin de chacune des années scolaires, les élèves subissent un examen, comprenant des épreuves écrites et orales, auquel ils doivent satisfaire pour passer dans le cours supérieur, deux échecs consécutifs à cet examen entraînant le renvoi de l'Ecole. A l'issue de la quatrième année, un examen définitif est subi devant une commission spéciale et donne droit, en cas de réussite, à la délivrance du diplôme de médecin indigène.

Ces diplômes écrits en caractères latins et en caractères chinois sont préparés par le directeur de l'Ecole et signés par le gouverneur général ou son délégué.

Les mêmes dispositions sont applicables aux élèves sages-femmes et aux élèves vétérinaires, qui ne sont astreints, comme il est dit plus haut, qu'à deux années d'études.

A leur sortie de l'Ecole, munis de leur diplôme, les élèves sont nommés médecins indigènes de 3<sup>e</sup> classe par arrêté du gouverneur général sur la proposition du directeur de l'Ecole. Dans la suite, ils peuvent obtenir les grades de médecins indigènes de 2<sup>e</sup> classe et de 1<sup>re</sup> classe; l'avancement a lieu au choix, après un stage d'au moins trois ans dans chaque grade et sur la proposition du directeur de l'Ecole qui tient les dossiers individuels des médecins indigènes et conserve les notes qui leur sont données annuellement par les médecins européens sous la direction desquels ils sont placés et par les administrateurs chefs de province. Les

soldes et indemnités allouées aux médecins indigènes sont les suivantes :

Médecin indigène de 3 <sup>e</sup> classe.....	1.100	piastres.
— 2 <sup>e</sup> classe.....	1.300	—
— 1 <sup>re</sup> classe.....	1.500	—

Trois classes sont établies également pour les élèves sages-femmes et les élèves-vétérinaires, qui sont nommés, à leur sortie de l'Ecole, par arrêté du chef d'administration locale, sur la proposition du directeur de l'Ecole.

Les élèves sages-femmes ont droit aux indemnités suivantes :

Sages-femmes de 3 <sup>e</sup> classe.....	240	piastres.
— 2 <sup>e</sup> classe.....	300	—
— 1 <sup>re</sup> classe.....	360	—

Enfin les vétérinaires indigènes touchent annuellement :

Vétérinaires de 3 <sup>e</sup> classe.....	500	piastres.
— 2 <sup>e</sup> classe.....	700	—
— 1 <sup>re</sup> classe.....	900	—

Les médecins et les vétérinaires indigènes, ayant suivi en qualité d'élèves boursiers les cours de l'Ecole de médecine, doivent leurs services à l'Indo-Chine pendant une durée d'au moins dix ans.

En cas de démission volontaire avant l'accomplissement de cette période, ils sont tenus de rembourser au Trésor le montant des frais occasionnés par leurs études.

Les médecins et sages-femmes indigènes sont placés sous l'autorité de l'administrateur, chef de province, et pour l'exercice de leur art sous la direction immédiate du médecin européen, chef de la circonscription sanitaire la plus proche de leur résidence. Au point de vue disciplinaire et professionnel, ils relèvent du directeur de l'Ecole de médecine. Celui-ci examine les plaintes formulées contre les praticiens, assisté de deux professeurs ou chargés de cours, et conclut dans un rapport sur les peines qu'il y a lieu de leur infliger :

Blâme;

Retenue de solde, jusqu'à 15 jours;

Suspension de l'autorisation d'exercer, entraînant retenue de solde, pendant un laps de temps ne pouvant excéder un mois;

Révocation et retrait du diplôme.

Les médecins indigènes sont tenus de déférer à toutes les réquisitions de l'autorité administrative; ils doivent faire la déclaration des maladies épidémiques ou contagieuses. Leurs soins sont gratuits pour les indigènes, y compris la vaccination; enfin ils peuvent être autorisés à détenir, au lieu de leur résidence, et à délivrer, en cas de besoin, des médicaments suivant une nomenclature et dans des conditions déterminées.

Telle est dans ses grandes lignes l'organisation de la médecine indigène en Indo-Chine.

Les services que l'Ecole de médecine, ainsi



organisée, est appelée à rendre sont incalculables. Des milliers d'existences sont chaque année sacrifiées par l'ignorance ou les procédés malfaisants des rebouteurs annamites, à qui les principes les plus élémentaires de thérapeutique et d'hygiène sont inconnus.

Les médecins indigènes, munis des connaissances théoriques et pratiques qui leur auront été inculquées à l'École, seront des auxiliaires médicaux précieux, capables de seconder utilement le médecin européen, de donner en attendant sa venue les premiers soins et de le remplacer pour la vaccination et le traitement des cas sans gravité.

**L'assassinat de M. Odend'hal ; la mission de M. Vincillioni.** — On signale l'arrivée à Hanoï de M. Vincillioni, inspecteur principal de la garde indigène qui vient d'accomplir, à la tête d'une force de police importante, la mission dont le gouverneur général de l'Indo-Chine l'avait chargé au pays Moï, à la suite de l'assassinat par une fraction de la tribu des Djarais de l'administrateur Odend'hal.

M. l'inspecteur Vincillioni vient de rendre compte au gouverneur général des détails de sa mission qu'il a accomplie très heureusement.

Pendant son séjour de six mois dans cette région coupée de montagnes et de forêts, M. Vincillioni a reçu la soumission d'un grand nombre de villages qui, à la suite du meurtre de M. Odend'hal, avaient abandonné leurs maisons et leurs champs et pris la brousse. Il n'a rencontré de résistance qu'en un seul point où sa petite troupe, cernée au milieu de la forêt et criblée de flèches, a dû faire feu. En dehors de cette attaque, la mission a pu poursuivre son œuvre de pacification et d'apaisement.

Un poste de garde indigène a été laissé au centre de la région djarai, en attendant qu'un centre administratif soit créé. Depuis la nouvelle organisation arrêtée par le gouverneur général au Conseil supérieur, les territoires de la région du Darlac sont rattachés à la Résidence supérieure de Hué, qui seule dispose des moyens d'administration et de communication avec ces pays qui, jusqu'ici, avaient été à tort placés sous l'autorité du résident supérieur au Laos, trop éloigné et trop dépourvu de ressources en argent et en hommes pour pouvoir les administrer et agir efficacement en cas de besoin.

**Création d'un poste sur la frontière du Laos.** — Le gouverneur général vient de décider la création d'un poste avancé parmi les peuplades Stiengs, résidant dans les montagnes situées au nord-ouest de la Cochinchine, sur la frontière du Laos.

C'est à la suite d'un voyage que M. Beau fit en automobile de Saïgon jusqu'à Honquan par Thudaumot, en compagnie du lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, que cette décision fut prise.

Une tentative de pénétration par cette voie

vers Kratié et Strung-treng fut tentée, il y a douze ans, par ordre de M. de Lanessan, alors gouverneur général, mais le projet fut abandonné et la route ne fut faite que jusqu'à Honquan.

Elle va être continuée par les soins de l'administrateur de la province de Thudaumot jusqu'à Sroc-Moriel, point qui a été choisi pour la construction du nouveau poste, qui se trouvera à environ 30 kilomètres de Honquan, à l'intersection de plusieurs chemins très fréquentés.

D'accord avec M. Rodier et M. Morel, résident supérieur au Cambodge, le gouverneur général a décidé de pousser de part et d'autre l'achèvement de cette voie de communication qui contribuera pour une large part à faire avancer l'œuvre de pénétration entreprise.

**Le chemin de fer du Yunnan.** — Les premiers convois de coulis à destination de l'entreprise du chemin de fer du Yunnan commencent à traverser le Tonkin. Ils arrivent par groupes de 200 à 300. Un service spécial de surveillance a été organisé aux principales stations du chemin de fer qui les transporte de Haïphong à Yen-bay. A partir de Yen-bay les coulis doivent franchir à pied la distance qui sépare ce point de Laokay, où commence l'entreprise du chemin de fer du Yunnan. Sur cette partie du territoire, il a fallu organiser un véritable service de convoi pour empêcher les collisions avec les groupes de travailleurs annamites installés au nombre de 10.000 sur les chantiers de la voie construite par l'Indo-Chine. La route qui se confond presque partout avec le tracé du chemin de fer traverse en effet des chantiers organisés.

Grâce à cet apport de main-d'œuvre chinoise, les travaux du chemin de fer du Yunnan vont prendre un essor sérieux dans la vallée du Montsé où sont accumulées les plus grosses difficultés de l'entreprise. C'est en effet par cette vallée de 120 kilomètres que le chemin de fer escalade le plateau du Yunnan et atteint la cote de 1.800 mètres. Sur le plateau même, la Compagnie ne rencontre aucune difficulté; le nouveau tracé a été reconnu excellent à tous les points de vue.

## CHINE

**Les chemins de fer anglais en Chine.** — Dans le dernier Bulletin, nous résumions, sans d'ailleurs en prendre la responsabilité, deux articles du correspondant du *Times* à Changhaï sur les chemins de fer anglais en Chine. Il nous paraît aujourd'hui, pour empêcher l'opinion française de s'égarer, nécessaire de rectifier les erreurs matérielles qui abondent dans ces articles.

Le journal anglais se plaint que la part de l'Angleterre ne soit pas assez belle, et montre que les concessions obtenues sont bien loin de correspondre au tableau qu'en avait présenté sir Claude Macdonald : elles ne se composent en effet



que de 560 milles déjà construits et de 950 milles concédés, mais encore à construire, soit en tout 1.510 milles au lieu de 2.800 qu'énumérait le ministre d'Angleterre à Pékin. D'où naturellement matière à revendications de la part de la Grande-Bretagne.

Or on retrouve bien là le procédé anglais habituel : réclamer une part privilégiée en raison des grands intérêts qu'on possède déjà... et, comme ces intérêts n'existent pas, les inventer de toutes pièces. Qu'on en juge :

Le correspondant du *Times* énumère comme lignes anglaises construites :

1° *La ligne Pékin-Niouchang* : 500 milles.

Cette ligne n'a pas 500 milles, mais 375, en y comprenant même la petite ligne annexe Pékin-Tong-tchéou. Ensuite, elle n'est nullement anglaise, mais chinoise ! Elle appartient à la Compagnie impériale des chemins de fer chinois. A la vérité, elle a été construite par des ingénieurs anglais ; il y a des employés anglais dans l'administration, et la « Hong-kong and Shanghai-Bank » qui a prêté une partie des fonds nécessaires à la construction a, jusqu'à ce qu'elle soit remboursée, certains droits de contrôle et possède une hypothèque de la portion de ligne comprise entre Pékin et Chan-hai-kouan. Mais que les Chinois utilisent pour construire leurs lignes et les diriger des ingénieurs et employés étrangers, lesquels peuvent être renvoyés à volonté et sont d'ailleurs en petit nombre, qu'ils fournissent une hypothèque en cautionnement de leur dette, cela n'attende en rien à leur propriété. La construction de cette ligne Pékin-Niouchang a soulevé un conflit très aigu et très long entre Anglais et Russes, elle a fait verser des flots d'encre et failli amener la guerre ; par suite, il n'est personne en Extrême-Orient qui ignore que, victoire russe, la ligne a finalement échappé aux Anglais pour devenir purement chinoise.

2° *Syndicat de Pékin*, 60 milles actuellement construits.

Ce syndicat n'est pas une compagnie anglaise, mais une compagnie anglo-italienne. Les Anglais n'ont que la moitié des droits de propriété, de direction, de construction, et certainement beaucoup moins de la moitié du prestige que leur assurerait la possession complète de l'entreprise, car cette association de deux nations de langue, d'esprit, d'intérêt si différents crée une personnalité qui n'est plus ni anglaise ni italienne, mais neutre. En tout cas, on ne peut attribuer à l'Angleterre, au point de vue pécuniaire, que la moitié de la propriété, soit 30 milles.

C'est à cela que se réduisent les lignes anglaises construites : au lieu de 560 milles, lisez 30 milles.

Passons aux chemins de fer *virtuels*.

3° *Un tiers de la ligne Tien-tsin-Tchin-kiang* : 200 milles.

Cette ligne a bien été concédée, en principe, à un syndicat anglo-allemand (le tiers méridional de la ligne devant être la part des Anglais). Mais ce syndicat n'a jamais pu se former. Les Alle-

mands n'ont pas paru pressés d'aboutir, préférant sans doute employer leurs capitaux à prolonger leur ligne de Tsin-tao à Tsi-nan-fou jusqu'à Kaïfong-fou, station de la ligne franco-belge de Pékin à Han-kéou, ce qui ferait de Tsin-tao le port non seulement de Chantoung comme aujourd'hui, mais de tout le bassin du Hoang-ho. Ils construiront sans doute, seuls, le tronçon Tien-tsin-Tsi-nan-fou, mais on ne croit généralement pas à la construction du tronçon Tsi-nan-fou-Tchin-kiang qui ramènerait sur le Yang-tsé à Changhaï, par conséquent entre les mains des Anglais, le commerce que les Allemands essaient d'attirer sur Tsin-tao (Kiao-tchéou). En tout cas, pour le moment il n'y a rien, ni travaux, ni études, ni même de société.

4° *Changhaï à Nankin* : 180 milles.

Cette ligne est déclarée particulièrement importante, comme desservant un pays absolument plat, ne présentant aucune difficulté de construction et peuplé de 22 millions d'habitants.

Or, si le pays est plat, il est aussi marécageux et coupé d'une quantité prodigieuse d'arroyos, de canaux, d'étangs. Il faudra des ponts, des digues, des chaussées en nombre infini, au milieu de terrains inondés et vaseux. La navigation est très active sur ces canaux et aucune contrée de Chine n'avait moins besoin de chemin de fer, desservie qu'elle est par le Yang-tsé-kiang et par ce merveilleux réseau de communications par eau. Si bien qu'on a reculé indéfiniment devant l'inutilité et la difficulté de la tâche, et que c'est seulement lorsque les délais (cinq ans) accordés par le décret de concession allaient expirer qu'on s'est décidé à faire une étude rapide et un piquetage provisoire du tracé, pour sauvegarder le privilège. C'est tout.

5° A plus forte raison n'est-il pas question des prolongements hypothétiques, évalués à 470 milles par le correspondant du *Times*, de cette ligne qui depuis cinq ans n'est pas encore commencée.

6° *Kao-loun-Canton* : 100 milles.

Quoique cette ligne ne soit pas encore commencée, ni même étudiée, elle se fera vraisemblablement assez vite, vu les grands intérêts politiques et commerciaux qu'elle présente pour l'Angleterre, joignant Hong-kong à Canton.

7° Le correspondant du *Times* qui attribue à son pays tant de lignes inexistantes ou appartenant à autrui ignore par contre que le syndicat anglo-italien de Pékin étudie et va construire très probablement, vu l'importance des mines découvertes, le prolongement de sa ligne jusqu'à Siang-yang, ainsi qu'il en a obtenu la concession. La longueur totale de la ligne sera alors de 230 milles, soit 115 pour les Anglais. En retranchant les 30 milles déjà construits et comptés plus haut, il reste 85 milles.

Soit pour les chemins de fer *virtuels*, en admettant, bien que non certaine, la construction du Changhaï-Nankin, 180 milles, du Canton-Kao-loun, 100 milles, et du Wei-lui-siang-yang (syndicat de Pékin), 85 milles : 365 milles en tout.



Les Anglais possèdent donc aujourd'hui la moitié d'une ligne de 60 milles faite en commun avec les Italiens, et quand ils auront achevé toutes les lignes aujourd'hui projetées, mais projetées seulement, ils auront en plus 365 milles. Cela leur fera 425 milles, sur lesquels 30 milles seuls existent.

Voilà à quoi se réduisent non seulement les 2.800 milles de sir Claude Macdonald, mais les 1.500 milles du correspondant du *Times*.

Que sont ces chiffres dérisoires à côté des 540 kilomètres français et des 1.750 kilomètres franco-belges ou franco-russes tous en construction et partiellement déjà en exploitation, ce qui donne comme part de la France 1.415 kilomètres ou 885 milles presque achevés — contre 30 à l'Angleterre — sans même parler des prolongements éventuels qui sont étudiés ?

Cette comparaison n'a pas pour but d'établir que l'Angleterre a été lésée — au contraire sa part était beaucoup plus belle que la nôtre — mais qu'elle n'a su tirer aucun parti de ses concessions. Les gros chiffres qu'aligne le correspondant du *Times* tendent, comme toutes les statistiques anglaises, à exagérer démesurément l'importance de l'Angleterre, tout en réclamant davantage. Une étude similaire de tous les intérêts réels de la Grande-Bretagne en Chine montrerait par quels artifices cette puissance soutient et propage son influence qui repose principalement sur la crédulité avec laquelle on accueille l'affirmation de sa prépondérance.

## ASIE RUSSE

**Les brise-glaces en Asie Russe.** — Avec l'hiver, la glace va faire son apparition sur les eaux du lac Baïkal. La ligne nouvelle qui le contourne va rendre les plus grands services à la Russie et facilitera la mobilisation. Le lac ne gèle que très tard et le bateau brise-glaces joue encore un grand rôle au mois de janvier; mais lorsque la couche glacée devient trop épaisse, l'éperon du bateau est impuissant.

Plusieurs membres du Comité de l'Asie nous ont demandé des renseignements sur ce bateau et nous sommes heureux de pouvoir les satisfaire. C'est le prince Khilkov qui a tenu à ce qu'un bateau brise-glaces fonctionnât entre les deux rives du Baïkal. Construit dans les usines anglaises d'Armstrong, le bateau démonté fut amené au village de Listvénitsa : c'est là qu'il fut reboulonné, rivé, que les travaux de charpentage et de menuiserie furent achevés, que les chaudières furent installées. Pour mettre le bateau à flot, on organisa des chantiers. Le bateau brise-glaces a été construit en acier, sa longueur est de 290 pieds, sa largeur de 57, la profondeur de l'avant de 18 et celle de l'arrière de 20, il a une vitesse de 21 kilomètres à l'heure; son déplacement d'eau est de 4.200 tonnes lorsqu'il est complètement chargé.

Il y a sur le brise-glaces trois machines à triple détente, ayant une force totale de 3.750 forces indicatrices; deux machines sont à l'arrière séparées par une cloison longitudinale impénétrable à l'eau; ces machines servent à mettre le brise-glaces en mouvement. Une autre machine est à l'avant et met en mouvement l'hélice d'avant qui sert à briser la glace. Il y a quatre hélices à palettes; les chaudières cylindriques sont au nombre de quinze et sont placées dans deux compartiments, séparées par des cloisons longitudinales impénétrables. Le bateau est muni de citernes à lest pouvant contenir 580 tonnes d'eau. La nervure du bateau au-dessus de la ligne de flottaison est composée de lames d'acier d'une épaisseur d'un pouce; le doublage est uni et est appliqué sur les solives intérieures. Pour amoindrir la force du choc contre la glace et pour donner plus de solidité à la partie intérieure, sur toute la longueur du bateau, à la hauteur de sa nervure au niveau de la glace sont placées des pièces de bois cunéiformes, recouvertes de poutres longitudinales; le bateau rappelle un peu le *Fram*, si célèbre aujourd'hui.

Sur le pont, le long de l'axe du bâtiment, il y a trois voies munies de rails, sur lesquels peuvent être placés 25 wagons, chargés de marchandises; dans les cabines on peut loger 150 voyageurs; il y a en plus un salon pour les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe.

Le bateau a pour nom le *Baïkal*. Un bateau plus petit, l'*Angara*, a été construit pour lui venir en aide : il a 195 pieds de long et file 12 nœuds et demi.

Pour réparer les avaries subies au cours des traversées, très pénibles les jours d'orage ou de brouillard, il a été construit un dock en bois flottant. Les débarcadères de Barantchouk, de Myssovaïa sont munis de digues et de môles derrière lesquels les bateaux peuvent s'abriter. Deux phares sont en activité : le premier dans le détroit d'Olkhouk sur le rocher Kobylia-Golova, avec un fanal à 45 pieds au-dessus du niveau des eaux; l'autre, dont le fanal est à 48 pieds au-dessus du niveau des eaux, se trouvant à l'embouchure de la Selenga. Leurs feux très blancs sont visibles à près de 20 verstes.

Passons maintenant des bords du lac Baïkal à ceux de l'océan Pacifique.

On sait que Vladivostok se trouve sur la baie connue sous le nom de Corne d'Or. Cette baie a effectivement la forme d'une corne allongée et brusquement recourbée vers la pointe même où des docks sont en construction. Les dimensions de ces bassins sont tels que les plus grands navires y pourront pénétrer.

L'entrée de la baie est prise ordinairement au milieu de décembre; à l'intérieur, le long des docks, les glaces se forment un peu plus tôt. Elles atteignent leur maximum d'épaisseur en janvier, 72 centimètres à peu près. L'épaisseur de la couche qui recouvre en hiver le lac Baïkal est souvent quatre fois plus grande.

De 1891 à 1893, plusieurs tentatives, peu



fructueuses du reste, ont été faites pour frayer un chenal dans la glace au moyen de scies ; ce n'est qu'à l'arrivée du brise-glaces, le *Silatch*, que l'on put s'occuper sérieusement d'établir une communication entre la mer et la baie pendant l'hiver. Le plus brillant exploit du *Silatch* eut lieu au moment de la guerre entre la Chine et le Japon : l'escadre russe, grâce à lui, apparut, alors qu'on la croyait prisonnière, en plein hiver, à Nagasaki.

Cependant le *Silatch* était insuffisant, et l'on fit venir un autre bateau, le *Nadiejny*, dont la force est infiniment supérieure et grâce auquel les grands navires peuvent entrer facilement dans la baie gelée. Le *Nadiejny* rend des services de toute nature. Il est chargé de frayer au début des gelées un large chenal qu'il maintient constamment à l'état libre jusqu'au dégel en les parcourant tous les jours ; il conduit des barques jusqu'aux nouveaux docks, il aide à déplacer les navires de guerre qui doivent aller au bassin de radoub pour y être inspectés ; enfin, il visite régulièrement, pendant tout l'hiver, le phare de l'île Askold et celui du promontoire Povorotny.

**Carte de Mandchourie.** — Une carte de la Mandchourie a été publiée au 1/840.000 par le lieutenant-colonel Kvostov et par le lieutenant Lioubitski. Elle se compose de quatre feuilles. C'est peut-être la carte la plus riche en noms, et elle a rectifié le tracé du golfe de Liao-toung.

Elle présente au moment de la guerre un intérêt spécial, car elle comprend les plans de Moukden, de Niou-tchouang, etc.

**Culture en Mandchourie.** — L'occupation de la population sédentaire en Mandchourie est l'agriculture au développement de laquelle le gouvernement a donné depuis quelques années une attention toute particulière : il a été pris dans ce but des mesures pour peupler les localités peu importantes et pour augmenter la superficie des terres labourables. Les céréales que l'on cultive sont le froment, l'avoine, l'orge, de nombreuses espèces de millet, le blé sarrasin, et dans les régions méridionales le maïs et le riz. Parmi les millets, le millet indien, nommé par les Chinois « gao-lin », produit des grains dont on fait de l'eau-de-vie. On sait comment les champs de gaolin ont été gênants pour les opérations militaires.

Parmi les graminées, la culture du « da-dou » d'où on tire l'huile est particulièrement répandue. On sème le pavot en grande quantité pour en tirer l'opium. On a semé beaucoup de tabac dont grands et petits, hommes et femmes, font le plus grand usage.

La culture des plantes potagères est partout développée. Auprès de chaque « fanze » ou maison de cultivateur se trouve un potager bien soigné, plein de légumes. Le ver à soie est élevé dans la partie méridionale de la province, on le

nourrit avec des feuilles de chêne (*Quercus Mongolica* et *dentata*).

Il y a presque partout des poiriers, des pruniers, des pommiers, mais seulement au Sud ces arbres atteignent leur complet développement : dans cette dernière partie de la Mandchourie, il y a des plantations de vignes.

## TURQUIE

**Le chemin de fer du Hedjaz.** — La construction du chemin de fer qui doit un jour relier Constantinople à la Mecque en passant par la Syrie s'avance lentement. Une bonne nouvelle nous vient de cette entreprise pour l'industrie française. Pour la première fois, la Compagnie du chemin de fer vient de faire une adjudication de matériel. Il s'agit de la fourniture de cinq ponts métalliques, dont quatre de 110 mètres d'ouverture, et un de 50 mètres. Les quatre premiers comporteront deux travées de 30 mètres, et une de 50. Or, ce travail a été adjugé à la Compagnie française Fives-Lille, représentée à Constantinople par M. l'ingénieur Dufour, membre de la Chambre de commerce. Comme le travail en question est considérable, la lutte a, paraît-il, été très vive entre les concurrents, aux premiers rangs desquels se trouvaient les Allemands et les Belges. Le succès remporté par notre industrie n'en est que plus appréciable.

D'ailleurs nos bonnes relations avec la Porte, en même temps que le souci de nos intérêts, doivent nous attacher, plus que d'autres, à l'entreprise de la ligne du Hedjaz et aux conditions dans lesquelles sa réalisation se poursuit.

**Affaires de Banque.** — Le Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople a publié dans son numéro du 31 octobre, paru en novembre, une lettre de Mersina, sur les affaires de banque en Turquie d'Asie. Elle émane du drogman du vice-consulat de France à Mersina, et contient quelques indications intéressantes. C'est pourquoi nous croyons devoir la reproduire dans sa plus grande partie, sans toutefois en tirer aucune conclusion pour nos lecteurs. Les affaires de Banque sont par essence trop délicates pour que nous puissions donner cette lettre à un autre titre que celui de document :

Je voudrais vous entretenir aujourd'hui d'une question qui pourrait intéresser les capitalistes français en indiquant les grands avantages que présente la création de quelques maisons de banque françaises en Turquie et plus spécialement dans notre province.

Tout le monde sait peut-être aujourd'hui que le numéraire ne constitue pas le principal capital des négociants, commerçants et agriculteurs du pays. En conséquence, toute entreprise est entravée par l'exiguïté de l'argent liquide, et très souvent d'excellentes affaires tombent d'elles-mêmes faute d'argent. Pour ce qui est de l'industrie, il ne faut pas y penser, car plusieurs causes, outre la question financière, entravent ses progrès. L'agriculture



aussi dépend beaucoup de la pluie, du vent et de la température, et n'offre pas un placement sûr. Il reste donc le commerce qui, entièrement libre et entouré de toutes les garanties des lois ottomanes et des traités, offre un champ très vaste d'activité et de placement fructueux. Dans ces pays pauvres, où le commerçant qui aurait le bonheur de posséder 25.000 francs est considéré comme un grand négociant, la Banque est tout naturellement le principal facteur du commerce. C'est plus exactement le bailleur même de fonds qui fait travailler le commerçant à ses propres risques, bien entendu, quitte d'encaisser lui-même ses 9 0/0 d'intérêts composés par trimestre. On croira peut-être que la Banque Ottomane, seul établissement de crédit qui ait des agences dans toute la Turquie, fait des prêts aux commerçants ou qu'elle escompte leur papier. Pas du tout. Après quelques fâcheuses expériences de crédit en compte-courant, la Banque Ottomane ne fait plus actuellement que des avances sur marchandises; il est rare qu'elle escompte des traites de trois mois et encore plus rare qu'elle achète des effets non documentés. La Banque Ottomane est donc un banquier exclusivement commercial. Je veux parler des agences de la Banque en province, car on doit savoir sans doute que la Banque Ottomane est intéressée dans les plus grosses entreprises financières et industrielles de la Turquie. Il est facile de se rendre compte des gains énormes que la Banque Ottomane réalise du fait des avances sur marchandises; il faut calculer au moins à 10 0/0 ses profits nets.

Si donc un capitaliste ou quelques capitalistes français se décidaient à venir s'installer ici pour s'occuper d'affaires de banque, très sûres et absolument garanties par les traités et les immunités accordées aux étrangers et à leurs établissements, ils auraient de grands avantages sur la Banque Ottomane soumise aux lois ordinaires du pays. Il est hors de doute que leurs placements rapporteraient 10 0/0 au moins par an, sans aucun risque et sans faire un effort extraordinaire. Le public préfère généralement avoir affaire à un banquier privé qui serait beaucoup moins formaliste et plus abordable, et qui, à la longue, connaîtrait à fond la situation et la moralité de chacun de ses clients. J'ajouterai aussi que les commerçants du pays aimeraient mieux payer 1 et 2 0/0 de plus qu'à la Banque Ottomane quand ils auront la certitude de la réception à laquelle les a habitués le banquier privé, que d'aborder l'humeur officielle et souvent inégale des directeur, sous-directeur, comptable et caissier de grands établissements, qui, naturellement, changent tous les deux ou trois ans. Il y a encore une foule d'avantages que je ne puis évidemment citer ici.

## PERSE

**Anglais et Russes en Perse.** — Nous recevons d'un de nos correspondants les intéressantes nouvelles qui suivent :

Les événements de la guerre russo-japonaise ont leur répercussion en Perse où la politique anglaise met à profit les embarras de la Russie pour se livrer à une recrudescence d'activité. Sur le littoral du golfe Persique, les croiseurs de l'escadre indienne stationnent, pour ainsi dire, en permanence. A Bender-Bouchir, le consulat général d'Angleterre qui, on ne sait trop pourquoi, s'est adjugé la qualification de résidence a, depuis peu de temps, pour titulaire le major Cox, auparavant résident à Mascate où il s'est signalé par ses démêlés retentissants avec notre ancien consul, M. Ottavi.

A Mohammerah, point de jonction du Karoun et du

Chott-el-Arab, le vice-consulat britannique a été érigé en consulat, tandis que, plus avant sur la grande voie navigable de la Perse méridionale, à Nasseri-Ahwaz, un vice-consulat vient d'être installé par la Grande-Bretagne, avec une garde de douze cavaliers indiens.

Dans l'intérieur des terres, au Seïstan et jusque dans le Louristan, les provinces persanes sont sillonnées de *missions commerciales* anglaises qui ont ceci de particulier qu'elles sont uniquement composées d'officiers de l'armée des Indes.

Les représentants de la Russie en Perse ne pouvaient demeurer indifférents à cet ensemble d'agissements. Le ministre russe à Téhéran a demandé au gouvernement de S. M. le Châh que des détachements de troupes persanes fussent envoyés de la capitale pour surveiller les menées commerciales de l'Angleterre. Cette demande a placé dans un cruel embarras le souverain persan, trop faible pour risquer de s'aliéner l'une ou l'autre des deux puissances rivales. Il s'est tiré d'affaire par un moyen terme : Les missions britanniques poursuivront leurs randonnées sur le territoire persan, cependant qu'un envoyé extraordinaire a été dépêché de Saint-Petersbourg porteur d'une lettre autographe dans laquelle S. M. le Châh donne, sans doute, à son puissant voisin la promesse que les explorations anglaises n'aboutiront à aucun résultat pratique.

Les agents britanniques au Seïstan font parler d'eux; mais la mission des officiers anglais au Louristan s'est terminée d'une façon tragique. Attaqués entre Khorremabad et Dizfoul par la tribu révoltée des Dirikvends, le vice-consul d'Ahwaz-Nasseri, M. Larimer, de l'*Intelligence Department*, et le colonel Douglas, de l'armée des Indes, sont tombés sous les coups de feu des rebelles. Le colonel Douglas a été tué, M. Larimer est dangereusement blessé au bras droit.

La Grande-Bretagne ne peut manquer d'exiger des réparations. Sous quelle forme les obtiendra-t-elle?

Ces faits sont significatifs. On peut, d'ores et déjà, prévoir que le heurt, si longtemps différé entre la Russie et l'Angleterre, se produira en Perse à l'issue de la guerre russo-japonaise et donnera quelque occupation de la diplomatie européenne, en particulier à la nôtre.

## ASIE ANGLAISE

**Lord Curzon et l'Inde.** — Le vice-roi de l'Inde, lord Curzon, dont les pouvoirs ont été, il y a quelques mois, renouvelés par le gouvernement anglais, vient de reprendre possession de ses fonctions après un congé passé en Angleterre, et qu'attrista malheureusement une très grave maladie de lady Curzon. Il a débarqué à Bombay le 9 décembre avec le cérémonial accoutumé que rehaussait la présence d'un nombre exceptionnel de chefs indigènes. Les mahrajahs de Gwalior, de Kolhapur, de Bikanvi et de Dholpur, le rao de Cutch et le Bégum de Bhojal s'étaient en effet rendus à Bombay pour souhaiter la bienvenue au représentant de la puissance suzeraine. Dans le discours qu'il a prononcé à cette occasion, le vice-roi n'a pas manqué de faire allusion aux si nombreux témoignages de sympathie qu'il a reçus de l'Inde, au cours de la pénible épreuve qu'il vient de traverser. Il a dit qu'il ne revenait que pour compléter certaines réformes qu'il croyait de nature à accroître la solidité de l'Em-



pire et le bien-être du pays ; il a cité notamment la réforme du service de la police, l'amélioration du système d'irrigation, la création d'un département du commerce, la mise en action d'un nouveau bureau des chemins de fer, la continuation des réformes dans le service de l'enseignement ; enfin il s'est déclaré décidé « à river plus étroitement les liens d'union qui constituent la défense terrestre de l'Inde, de façon que nul ne puisse en forcer l'entrée, menacer sa sécurité et affaiblir la prospérité si lentement gagnée des peuples qui l'habitent ». Ce but sera atteint, a ajouté lord Curzon, grâce à la mise en œuvre des réformes proposées par lord Kitchener, grâce à une politique d'alliances amicales et d'accords avec les voisins de l'Inde, de Lhassa à Caboul, et par une meilleure répartition des forces militaires du pays.

Parti presque aussitôt pour Calcutta, où il est arrivé le 12 décembre, lord Curzon a repris le 13 de ce mois la direction du gouvernement général.

**La mission anglaise à Caboul.** — La mission anglaise auprès de l'émir d'Afghanistan, dont nous avons annoncé le départ dans le dernier numéro du Bulletin, est arrivée sans encombre à Caboul le 12 décembre. Aux dernières nouvelles, on prévoyait qu'elle serait reçue le 14 en audience solennelle par Habibullah, et l'on a fait à cette occasion remarquer que cette promptitude à entrer en relation avec les envoyés du gouvernement anglais contraste heureusement avec le délai, plus prolongé et qui atteignit cinq jours, durant lequel la mission Sir Mortimer Durand attendit, en 1893, que le père d'Habibullah, Abdur-Rhaman, voulût bien tenir un durbar en son honneur.

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'exequatur a été accordé à MM. :  
 Félix Henrique Berthod, *consul* du Guatemala à Dieppe ;  
 Adrien Fraissinet, *consul* du Guatemala à Marseille ;  
 Fernand Legrand, *consul* de Serbie à Lille ;  
 J.-J. Chancy, *consul* d'Haïti au Havre ;  
 Léonce-François Canet, *vice-consul* de Bolivie à Limoges ;  
 Carlos Favera Navas, *consul gén.* de Colombie à Paris ;  
 Siegler Pascal de Falticeni, *consul* du Guatemala à Nice ;  
 Evariste Carrance, *consul* du Nicaragua à Agen ;  
 William Sutcliffe, *vice-consul* de Sa Majesté Britannique à Amiens ;  
 Le Dr don José Gil Cardenas, *consul* du Pérou au Havre.

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### Troupes métropolitaines.

##### SERVICE VÉTÉRINAIRE

**Cochinchine.** — M. de Croizant, *vétérin.* en 2<sup>e</sup>, est désigné pour servir en Cochinchine.

##### SERVICE DE SANTÉ

**Indo-Chine.** — M. Dénomme, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., est désigné pour le service des troupes de l'armée de terre, détachées en Indo-Chine.

### Troupes coloniales.

#### INFANTERIE

**Chine.** — M. le *capit.* Jacquin est désigné pour servir au 16<sup>e</sup> rég.  
**Indo-Chine.** — M. le *capit.* Keler est désigné pour servir à l'état-maj. des troupes de l'Indo-Chine.  
**Cambodge.** — M. le *lieut.* Libersart est désigné pour servir au bataill. cambodgien.  
**Cochinchine.** — Sont désignés pour le 11<sup>e</sup> rég. :  
 MM. les *capit.* Wolf et de Bovis ; les *lieut.* du Guiny, Demassez et Nicolas.  
 Sont affectés au 12<sup>e</sup> rég. :  
 MM. le *chef de bat.* Venel ; les *lieut.* Lenglet, Paschal et Jolicher.  
 Sont placés au 1<sup>er</sup> annamites :  
 MM. le *capit.* Gibault ; les *lieut.* Brun et Barbet.  
 Au 2<sup>e</sup> annamites :  
 MM. le *lieut.-col.* Guyonnet ; le *capit.* Géré ; les *lieut.* Allard, Estève et Basse-Brioulé ;  
 M. le *capit.* Letendre est nommé rapporteur près le 1<sup>er</sup> conseil de guerre de Cochinchine ;  
 M. le *lieut.* Meyzonade est désigné pour servir en Cochinchine ;  
 MM. les *capit.* Brantonne et Delacou ; les *sous-lieut.* Bourdeau, Bernadac, Caussel, Souch et Marsaud sont désignés pour servir en Cochinchine ;  
 M. le *lieut.* Mahieu est désigné pour servir au 2<sup>e</sup> annamites.  
**Tonkin.** — MM. le *chef de bat.* Cluzeau et les *capit.* Courtin, Saillant et Labarrière sont désignés pour servir au Tonkin.  
 Sont affectés au 9<sup>e</sup> rég. :  
 MM. le *colonel* Riou ; les *capit.* Véron et Sermage et le *lieut.* Hamaide.  
 Sont placés au 10<sup>e</sup> rég. :  
 MM. le *colonel* Comte ; le *lieut.-col.* Lorho ; les *chefs de bat.* Lepage et Molard ; le *capit.* Martin ; le *lieut.* Testard et le *sous-lieut.* Vialle.  
 Sont désignés pour le 1<sup>er</sup> tonkinois :  
 MM. le *capit.* Le Roux ; les *lieut.* Gorron, Salaun, Buis et Chapeau ;  
 M. le *capit.* Prévot est affecté au 2<sup>e</sup> tonkinois ;  
 MM. les *capit.* Vial, Bernard et le *lieut.* Marliac sont désignés pour le 3<sup>e</sup> tonkinois ;  
 MM. le *lieut.-col.* Pollacchi ; le *lieut.* Lamole et le *sous-lieut.* Savoye sont placés au 4<sup>e</sup> tonkinois ;  
 M. le *capit.* Morel est nommé offic. d'ordonn. de M. le général Vinckel-Mayer, command. la 2<sup>e</sup> brig. au Tonkin ;  
 M. le *capit.* Bonnabosc est affecté au 5<sup>e</sup> tonkinois ;  
 M. le *lieut.* Bonnureau est nommé offic. comptable au bataill. chinois ;  
 M. le *lieut.* Caillette est désigné pour le 18<sup>e</sup> rég.  
 Sont désignés pour servir :  
 Au 10<sup>e</sup> rég., M. le *capit.* Marimbert ;  
 Au 18<sup>e</sup> rég., MM. le *capit.* Vincent et le *lieut.* Texier ;  
 Au 2<sup>e</sup> tonkinois, M. le *lieut.* Magnin ;  
 Au 3<sup>e</sup> tonkinois, MM. le *chef de bat.* Cassier et le *lieut.* Devaux ;  
 Au 5<sup>e</sup> tonkinois, MM. les *lieut.* Wendt et Hennon ;  
 MM. le *lieut.-col.* Guyot d'Asnières de Salins ; les *capit.* Dusault, Laussu, Celoron de Blainville et Vallod ; les *lieut.* Michaut, Chanson, Marquis, Gilbert et Abblard ; les *sous-lieut.* Reboul, Aveline, Berrier-Fontaine, Ponsot, Bégot, Barjou et Soulier sont désignés pour servir au Tonkin.  
**Nouvelle-Calédonie.** — MM. le *capit.* Pécon de la Forest, le *lieut.* Dudébat et le *sous-lieut.* Quod sont désignés pour servir au bat. de la Nouvelle-Calédonie.

#### ARTILLERIE

**Indo-Chine.** — M. le *chef d'escad.* Bernard est désigné pour servir en Indo-Chine.  
**Cochinchine.** — M. le *capit.* Strickler est désigné pour servir à la direct. d'artill. de Cochinchine.  
**Tonkin.** — M. le *lieut.* Darribes est désigné pour servir au Tonkin ;  
 MM. le *capit.* Ducla et le *lieut.* Fournier sont désignés pour le service des travaux publics ;  
 M. le *capit.* Chabanier est mis à la disposit. de M. le général command. supérieur ;  
 M. le *lieut.* Gérard est désigné pour servir à l'état-maj. du groupe de l'Indo-Chine.

#### Officiers d'administration.

**Cochinchine.** — M. Gilbert, *offic. d'admin.* de 2<sup>e</sup> cl., est désigné pour servir en Cochinchine ;  
 M. Vadot, *offic. d'admin.* de 3<sup>e</sup> cl., est affecté à la direct. de Saïgon.  
**Tonkin.** — MM. les *offic. d'admin.* de 1<sup>re</sup> cl. Ménard et de 2<sup>e</sup> cl. Dumazer sont placés à la sous-direct. d'Haiphong ;  
 M. Maillefer, *offic. d'adm.* de 1<sup>re</sup> cl., est affecté à l'annexe de Dap-cau ;  
 M. l'*offic. d'admin.* de 2<sup>e</sup> cl. Choiselat est désigné pour servir au Tonkin.



## CORPS DU COMMISSARIAT

**Chine.** — M. le *commiss. ppal de 3<sup>e</sup> cl.* Tassel est nommé chef du service admin. du corps d'occupat.

**Indo-Chine.** — MM. le *commiss. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Henrion, les *commiss. de 2<sup>e</sup> cl.* Michaux et Texier, de *3<sup>e</sup> cl.* Menvielle sont désig. pour servir en Indo-Chine.

**Cochinchine.** — M. le *commiss. de 1<sup>re</sup> cl.* Lafranque est désig. pour servir à Saïgon.

**Tonkin.** — M. le *commiss. ppal de 3<sup>e</sup> cl.* Varangot est désig. pour servir à Haiphong;

M. le *commiss. ppal de 3<sup>e</sup> cl.* Famin et M. le *commiss. de 2<sup>e</sup> cl.* Lippmann sont désig. pour servir à Hanoï;

M. le *commiss. de 1<sup>re</sup> cl.* Lacouture est désig. pour servir à Dap-cau.

## Officiers d'administration.

**Indo-Chine.** — MM. les *offic. d'admin. de 1<sup>re</sup> cl.* Lauwaert, de *3<sup>e</sup> cl.* Richardot et Boirard sont désig. pour servir en Indo-Chine.

**Cochinchine.** — MM. les *offic. d'admin. de 1<sup>re</sup> cl.* Secco et de *3<sup>e</sup> cl.* Berrard sont désig. pour servir à Saïgon.

**Tonkin.** — M. l'*offic. d'admin. ppal.* Raibaud et M. l'*offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl.* Le Clinche sont désig. pour servir à Hanoï.

## SERVICE DE SANTÉ

**Chine.** — M. Chartres, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour servir au corps d'occupat. de Chine.

**Indo-Chine.** — MM. Pujol, *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*, Lafaurie, Daniel et Fraissinet, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, Ledoux, Mathis, Meslin et Koun, *méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*, sont désig. pour servir en Indo-Chine.

**Cambodge.** — M. le *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Doucet est désig. pour servir à l'hôpital de Pnom-penh;

M. Dourne, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, est affecté au 2<sup>e</sup> annamites, à Chantaboun.

**Cochinchine.** — Sont désig. pour servir en Cochinchine :

A l'hôpital de Saïgon, M. Haueur, *méd.-major de 1<sup>re</sup> cl.*;

M. Marotte, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*; MM. Girard et Vergne, *méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

Au 5<sup>e</sup> d'artill. à Saïgon, M. Dardenne, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*;

Au 11<sup>e</sup> colonial, au Cap Saint-Jacques, M. Cadet, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*;

Au poste de Tay-ninh, M. Bernoud, *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

Au poste de Cantho, M. Brimond, *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

A l'institut Pasteur à Saïgon, M. Ferraud, *pharm.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*;

A l'ambulance de Samson, M. Sallet, *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*

**Tonkin.** — Sont désig. pour servir au Tonkin :

Au 9<sup>e</sup> colonial à Hanoï, M. Salanoue-Ipin, *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

A l'ambulance de Lao-kay, M. Gauducheu, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*;

Au 2<sup>e</sup> tonkinois, MM. Lacour et Kerneis, *méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

Au 3<sup>e</sup> tonkinois, M. Arathoon, *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*;

A l'hôpital de Quang-yen, M. Claverin, *pharm. maj. de 2<sup>e</sup> cl.*;

A l'hôpital d'Hanoï, M. Authier, *pharm. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*

## Officiers d'administration.

**Indo-Chine.** — M. l'*offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl.* Arragon est désig. pour servir en Indo-Chine.

## MINISTÈRE DE LA MARINE

## ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

**Extrême-Orient.** — M. le *capit. de vaiss.* Ridoux est nommé au command. du *Gueydon*;

M. le *capit. de frégate* Noël est désig. pour embarq. comme second sur le *Sully*;

MM. les *enseig. de vaiss.* Eno et Moyon sont désig. pour embarq. sur la *Décidée*;

M. le *lieut. de vaiss.* Duchemin est nommé au command. du *Mousquet*;

M. le *lieut. de vaiss.* Millet est nommé au command. de la *Caronade*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Le Gallou est désig. pour embarq. sur l'*Achéron*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Sandré est désig. pour être affecté à la défense mobile de Saïgon;

M. le *mécanic. ppal de 1<sup>re</sup> cl.* Armand est désig. pour embarq. sur le *Montcalm*.

Sont désig. pour embarq. sur le *Guichen* :

M. le *capit. de frég.* Rey, comme second;

MM. les *lieut. de vaiss.* Rémy, Romieux, Savidan, Lacaze et Turquet de Beauregard;

MM. les *enseig. de vaiss.* Chaudoreille, Perret;

M. le *mécanic. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Georgelin est désig. pour embarq. sur le *Styx*.

M. l'*enseig. de vaiss.* Decantes est désig. pour embarq. sur la *Décidée*.

M. le *lieut. de vaiss.* Littaye est autorisé à servir à la Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Extrême-Orient.** — M. le *commiss. de 1<sup>re</sup> cl.* Le Hir est désig. pour embarq. sur le *Guichen*.

## Services administratifs.

**Extrême-Orient.** — MM. Thomas, *commis de 2<sup>e</sup> cl.*, Doulou, *commis de 3<sup>e</sup> cl.*, Martin et Laridon, *surveillants techniques*, sont désig. pour servir à l'arsenal de Saïgon.

## SERVICE DE SANTÉ

**Extrême-Orient.** — M. le *méd. de 1<sup>re</sup> cl.* Dubois est désig. pour embarq. sur le *Guichen*;

M. le *méd. de 2<sup>e</sup> cl.* Pockenberghé est désig. pour embarq. sur l'*Olry*.

## Bibliographie

**Voyage au Yunnan**, par M. GERVAIS-COURTELLEMENT. Ouvrage accompagné de 23 gravures et de deux cartes. Plon et Nourrit, 8, rue Garancière, Paris.

Le 23 janvier 1902, l'« Asie Française » offrait à ses adhérents, en l'honneur de M. Gervais-Courtellement, un banquet à la suite duquel notre excellent collaborateur nous exposait en quelques mots très applaudis le tracé du voyage qu'il allait entreprendre au Yunnan. Ce voyage, qu'il a accompli fort heureusement avec sa courageuse jeune femme, a duré plus de 18 mois et M. Courtellement nous en présente un récit des plus attachants dans un livre intitulé *Voyage au Yunnan* qui vient d'être édité par la maison Plon. Ce livre est dédié à M. Paul Doumer « qui ouvrit le Yunnan à l'influence française ». Dans les pages si documentées que nous donne M. Courtellement, nous recueillons, à propos de notre colonie d'Extrême-Orient, de précieux enseignements historiques et géographiques.

« Depuis le jour où nous avons pris pied sur la terre indo-chinoise par la conquête de la Cochinchine, dit M. Courtellement dans un avant-propos soigneusement étudié, nous avons été invinciblement conduits à étendre de proche en proche notre domaine, non point par un désir immodéré de conquête, comme certains l'ont prétendu, mais entraînés par l'inéluctable nécessité d'assurer notre domination d'une manière solide et durable.

« Il semblerait que notre possession, progressivement agrandie depuis quarante-cinq ans, ait atteint aujourd'hui des proportions satisfaisantes dont nous devrions sagement nous contenter. Pourtant il n'en est rien.

« Tel un arbre, en croissant, étend tout naturellement ses racines pour aller chercher toujours plus loin les sucres nourriciers, telles les possessions des nations européennes, dans les continents vierges ou de civilisation tardée, sont appelées à développer autour d'elles des zones d'influence ou des pays de protectorat, pour fortifier les positions acquises.

« C'est ainsi que l'Inde anglaise engloba successivement les provinces limitrophes, élargissant sans cesse son domaine, pour le plus grand bien du noyau central et des intérêts britanniques.

« Or, si la Cochinchine et le Cambodge, le Laos, l'Annam et le Tonkin forment un tout assez homogène, leur ensemble s'étire néanmoins en une longue et étroite bande de territoire courant du sud au nord, entre la côte annamitique et le fleuve Mékong. La difficulté de la défense de notre colonie provient précisément de cette configuration particulière qui permettrait à un agresseur de la menacer simultanément par terre et par mer et de la couper en maints endroits. Aussi l'Angleterre, notre rivale en Indo Chine, n'a-t-elle cessé de travailler à nous maintenir dans cette position assez précaire et, d'autre part, elle a su prendre sur la partie occidentale de la péninsule des positions sensiblement équivalentes à celles que nous occupons dans sa partie orientale.



« Les possessions anglaises ont, en outre, sur les nôtres l'inappréciable avantage de s'appuyer à la masse de l'empire anglo-indien.

« L'Angleterre, dans sa surveillance jalouse de nos faits et gestes, ne s'est pas un instant trouvée en défaut. L'annexion brutale de la Birmanie, en 1886, fut sa réponse à notre prise de possession du Tonkin; depuis ce moment, elle a, par un travail lent et continu, développé son action sur la haute Birmanie, les Straits Settlements, le Siam et les Etats Chans. Enfin, elle avait tourné ses vues vers le Yunnan.

« Il était donc nécessaire de parer à l'éventualité, redoutable pour nous, d'une mainmise de l'Angleterre sur cette dernière province qui, par sa situation géographique, commande littéralement le Tonkin. La prépondérance de notre rivale eût constitué une perpétuelle menace pour notre Indo-Chine, et, en la devançant au Yunnan par notre pénétration hardie, en prenant l'initiative de créer dans ce pays une voie ferrée le reliant au Tonkin, nous avons bien plus écarté un danger qui devenait imminent que pris une position menaçante à son égard.

« Mais ce n'est pas tout et voici maintenant qu'à ce péril ancien s'en ajoute un nouveau : le réveil ou la coalition possible des jaunes.

« Nous devons donc nous fortifier plus solidement encore, et notre suprématie au Yunnan devient une nécessité absolue. »

Après avoir ainsi exposé la genèse de notre conquête, M. Courtellemont nous donne dans ses grandes lignes un aperçu sur ce que doit être le pays qu'il a si longuement exploré :

« Un grand programme de travaux publics a été conçu. Le pays entier, du Nord au Sud, doit être desservi par la voie ferrée. De grands travaux d'hydraulique agricole qui mettront à la disposition des indigènes d'immenses superficies de territoires aujourd'hui incultes sont amorcés. La navigabilité des rivières et l'outillage des ports maritimes sont en voie d'amélioration.

« Poursuivons activement tous ces grands travaux qui honorent le génie français. Que la métropole donne avec confiance son concours financier, quand on y aura de nouveau recours. La France, si généreuse avec les autres nations, si prompt à placer ses capitaux dans leurs fonds d'Etat, ne saurait se refuser à l'ensemencement de son propre champ.

« Et lorsque la locomotive française circulera de Saïgon à Yunnan-sen — et il faut que ce soit chose faite avant que les Japonais se soient remis des conséquences de la guerre — notre possession indo-chinoise pourra envisager sans inquiétude toutes les éventualités.

« En effet, le Yunnan lui assurera une certitude de ravitaillement en viande de boucherie, céréales, etc., avantage capital en temps de guerre, les communications maritimes devant être vraisemblablement coupées dès le début des hostilités. En outre, la création de sanatoires sur les plateaux yunnanais doublera la force de résistance des troupes indo-chinoises qui pourront réparer périodiquement leurs forces à l'air pur des montagnes, en temps de paix, et où blessés et convalescents trouveraient un refuge assuré le cas échéant.

« La France, poursuivant alors en sécurité son œuvre humanitaire de civilisation, exercera sur ce vaste empire une domination bienfaisante. Son prestige dans le monde s'en trouvera considérablement accru et les profits légitimes qu'elle peut en attendre seront pour elle de puissants facteurs de prospérité économique. »

Puis, dans un journal de route tracé avec humour, nous suivons le couple courageux dans son voyage vers les hauts plateaux du Yunnan. Nous le voyons séjournant au milieu des musulmans chinois dont M. Courtellemont

nous donne une étude toute spéciale. Il nous emmène jusque vers les marches du Thibet où M. Courtellemont vérifie les observations géographiques rapportées précédemment par M. Bonin. « Je me hâte de dire que c'est l'explorateur français Bonin qui était dans le vrai. Le fleuve que ses guides lui avaient montré, à un degré au nord de Likiang-fou, est bien le haut fleuve Bleu.

« Nous avons traversé du Sud au Nord cette boucle étrange, de 75 kilomètres de longueur sur une largeur du tiers à peine, isthme de hautes montagnes qui force le grand fleuve à un long détour pour se frayer un passage dans des gorges encaissées et profondes. »

Dans ce récit si attachant, M. Courtellemont traite donc tous les sujets comme nous le disions, et tous ceux qui s'intéressent aux progrès de notre colonisation dans notre belle colonie d'Indo-Chine trouveront dans le livre de M. Courtellemont des aperçus nouveaux, des renseignements précis sur le Yunnan encore si inconnu, et une consolante certitude d'un avenir plein de promesses.

#### Dans les rapides du fleuve Bleu (seconde mission Hourst), par le lieutenant de vaisseau HOURST.

Ce livre, animé de la vibrante éloquence des hommes d'action, ajoute une page brillante à l'épopée de nos efforts coloniaux. C'est le récit documenté, vivant du voyage de la seconde mission Hourst, dont l'héroïsme fut si mal récompensé; de l'exploration de la première canonnière française sur le haut Yang-tsé-kiang, ce roi des fleuves. Avec deux bâtiments de hasard, le vaillant officier réussit à passer où avaient échoué les Allemands, à rejoindre au Seu-tchouan, les Anglais qui se croyaient en possession d'un monopole, à fonder à Tchong-king et à Sui-fou des établissements pleins d'avenir, à faire flotter le pavillon de son pays plus loin qu'aucun autre, à lever les cartes du Yang-tsé et de ses affluents, à étouffer enfin dans l'œuf un mouvement xénophobe menaçant. Des dessins originaux, dus à un membre de la mission, l'enseigne de vaisseau Térissé, rehaussent de leur pittoresque commentaire cette odyssée surprenante.

#### OUVRAGES DÉPOSÉS AU BUREAU DU COMITÉ

**Topographie pratique de reconnaissance et d'exploration**, par E. DE LARMINAT. — Henri Charles-Lavauzelle, éditeur militaire, 10, rue Danton, boulevard Saint-Germain, 118, Paris.

**Pauvre et douce Corée**, par GEORGES DUCROQ. — Librairie H. Champion, 9, quai Voltaire, Paris.

**La Politique franco-anglaise et l'Arbitrage international**, par GABRIEL LOUIS-JARAY, auditeur au Conseil d'Etat. Prix : 3 fr. 50. — Perrin et C<sup>ie</sup>, libraires-éditeurs, 35, quai des Grands-Augustins, Paris, 1904.

**L'Ouverture du Simplon et les Intérêts français** (Extrait des *Questions Diplomatiques et Coloniales*, 1<sup>er</sup> octobre 1904), par PAUL GIRARDIN, professeur agrégé de géographie à l'Université de Fribourg (Suisse). Prix : 1 fr. — Bureaux des *Questions Diplomatiques et Coloniales*, 19, rue Bonaparte, Paris.

**En Corée**, par JEAN DE PANGE. — Chez Flammarion, Paris.

**Précis de Grammaire pâlie**, par VICTOR HENRY, professeur de sanscrit et grammaire comparée des langues indo-européennes à l'Université de Paris. — Ernest Leroux, éditeur, 28, rue Bonaparte, Paris.

**Le Mouvement réformiste en Chine**, conférence faite le 20 avril 1903 à la section de Hanoï de la Société de géographie commerciale, par M. PAUL PELLIER, professeur à l'École française d'Extrême-Orient. — F.-H. Schneider, imprimeur-éditeur, Hanoï, 1903.

**Les Origines du conflit russo-japonais**, par CL.-L. MAITRE, membre de l'École française d'Extrême-Orient. — Imprimerie typographique F.-H. Schneider, Hanoï, 1904.





# TABLE DES MATIÈRES

PUBLIÉES DANS LE

## BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

ANNÉE 1904

### GÉNÉRALITÉS

**Comité de l'Asie Française.** — Listes des souscripteurs, 5, 65, 121, 169, 217, 265, 313, 409, 479, 545. — Souscription pour la mission Grillières, 546. — L'œuvre du comité, 67, 124, 170, 219. — Réception du lieutenant Grillières; Un discours de M. Etienne, 266. — Le dîner de l'Asie Française, 547.

**Colonisation française.** — La nouvelle Faculté Orientale de Beyrouth, par M. A.-A. FAUVEL, 423. — L'action sociale de la France en Indo-Chine, par M. EMILE TRAIPIER, 458.

**Divers.** — La question du rattachement de l'armée coloniale, par C. B., 27. — Une entrave légale à l'essor de l'industrie des Guinées, par E. P., 184. — Noroddom, 245. — La mort de M. Odend'hal, par MM. B. SAINT-CHAFFRAY et EMILE SENART, 248. — Charles Carpeaux,

330. — Le traité franco-anglais et le traité franco-siamois, par E. P. 499. — La France et le Siam, par E. P., 558. — Le budget des Affaires étrangères à la Chambre des députés, 565. — Le conflit du libéralisme classique et de l'impérialisme britannique, par M. J. BARDOUX, 570.

**Variétés.** — L'insurrection de l'Annam (1885-1887), par M. CHALVAN, 44. — Prosper Odend'hal, administrateur des services civils de l'Indo-Chine (1867-1904), 294. — Episodes historiques de relations russo-japonaises, par M. B. DE ZENZINOFF, 433. — Sur l'Oural, un jour de pêche en automne, par M. PAUL LABBÉ, 481.

**Nominations officielles.** — 62, 116, 214, 263, 310, 357, 405, 447, 494, 543, 585.

**Bibliographie.** — 64, 119, 167, 215, 264, 312, 359, 407, 496, 544, 586.

### LA GUERRE RUSSO-JAPONAISE

**Articles.** — La guerre, par R. C., 68, 124, 186, 224, 275, 317, 361, 410, 449, 500, 551. — La politique japonaise avant la guerre, 92. — L'offensive japonaise et la flotte russe, par M. R. CASTEX, 95. — La situation économique et financière comparée de la Russie et du Japon, par M. J. FRANCONIE, 133. — L'opinion publique japonaise avant la guerre, par M. E., 146. — Les débuts de la guerre

russo-japonaise, par X., 231. — Les dernières négociations entre la Russie et le Japon (juillet 1902-janvier 1904), par R. C., 236. — Le problème russe : transports et ravitaillements, par M. F. GUILLOTET, 370, 508. — La situation économique et financière comparée de la Russie et du Japon après dix mois de guerre, par M. J. FRANCONIE, 516.



## ASIE FRANÇAISE

*Articles.* — L'insurrection de l'Annam (1885-1887), par M. CHALVAN, 44. — La défense de l'Indo-Chine, par M. XIENG-LA, 85. — L'évolution de l'Asie et la question indigène en Indo-Chine, par M. JEAN BARNÈRE, 89. — La défense de l'Indo-Chine, par M. JEAN BARNÈRE, 141. — Nos établissements de l'Inde, par M. EDOUARD PAYEN, 148. — Une nouvelle voie d'accès de la côte annamitique au Mékong, par R. C., 220. — La navigation du Mékong, par G. M., 293. — Noroddom (article nécrologique), 245. — La question chevaline en Indo-Chine, par M. P. TUDERC, 391. — L'indigène et l'impôt en Indo-Chine, par M. JEAN VARELA, 425. — L'action sociale de la France en Indo-Chine, par M. EMILE TRAIPIER, 458. — La situation en Indo-Chine, par M. EDOUARD PAYEN. — Un discours de M. BEAU, 462. — Le climat de France sous les tropiques : le plateau du Tran-ninh, par le capitaine DANCHAUD, 523.

*Chroniques.* — L'école française d'Extrême-Orient, 31. — Les exportations de riz de l'Indo-Chine pendant le premier semestre 1903, 32. — La destruction des fauves, 32. — La baisse de la ligature, 32, 99. — L'enseignement de l'annamite dans les écoles françaises, 33. — L'Indo-Chine et le Siam, 33. — Les importations de tissus de coton en Indo-Chine pendant le premier semestre 1903, 102. — La réforme de l'enseignement, 151. — La réglementation de l'immigration, 152. — La crise de la sapèque, 152. — Le métayage, 153. — L'impôt de consommation sur le sel, 200. — Le gouverneur général et le concours des lettrés, 252. — Encouragements à l'extension de la sériciculture, 252. — Les commissions territoriales, 253. — Encouragements à la connaissance des langues orientales, 254. — L'hygiène en Indo-Chine, 255. — Mesures contre la peste, 255. — La défense de l'Indo-Chine, 298. — L'outillage de l'Indo-Chine, 299. — Droit de sortie sur les bois en Indo-Chine, 299. — Administrateurs et indigènes, 300. — Le mouvement industriel, 300. — Les travaux publics d'utilité agricole, 301. — Un ancien pirate fermier de l'opium, 301. — La réorganisation de l'enseignement, 341. — Le régime forestier, 345. — La question des sapèques, 345. — Souscription pour l'édification d'un monument à la mémoire de M. Odend'hal, 347. — Les fonctionnaires et les concessions, 395. — La réorganisation du service de la Trésorerie, 395. — Le Conseil supérieur, 436. —

L'œuvre française en Indo-Chine jugée par un Anglais, 346. — La colonisation militaire, 436. — Le commerce indo-chinois en 1903, 485. — Les primes pour la connaissance de la langue annamite, 487. — L'Indo-Chine et les événements d'Extrême-Orient, 432. — Service de l'agriculture en Indo-Chine, 452. — Les réserves indigènes de l'Indo-Chine, 534. — L'avancement dans les services civils, 534. — L'administration indigène, 578. — L'École de médecine de l'Indo-Chine, 579. — L'assassinat de M. Odend'hal; la mission de M. Vincillioni, 580. — Les grandes manœuvres au Tonkin, 32. — Le budget de Hanoï, 154. — Les travaux du port de Haïphong, 155. — Les recettes des chemins de fer du Tonkin, 155. — Les possibilités métallurgiques du Tonkin, 200. — La situation financière de la ville de Hanoï, 201. — Les tribunaux tonkinois, 253. — L'assèchement de la cuvette de Phu-xuyen, 254. — La ligne de Viétri-Yen-bay, 301. — Les irrigations au Tonkin, 301. — L'élevage au Tonkin, 302. — Les territoires militaires du Tonkin, 302. — Le service médical au Tonkin, 344. — Hanoï : son développement et son assainissement, 345. — Le port de Haïphong, 345. — Les indigènes dans les municipalités de Hanoï et Haïphong, 437. — Le rachat des concessions au Tonkin, 438. — Le chemin de fer au Yunnan, 438. — La colonisation agricole au Tonkin, 486. — L'industrie sucrière en Annam, 102. — L'élevage en Annam, 155. — La mort du roi de Luang-prabang, 256. — Les principales exportations de l'Annam central en 1903, 300. — Les réformes en Annam, 346. — La justice française et les Annamites, 396. — La chambre consultative mixte de commerce et d'agriculture de l'Annam, 488. — Au conseil colonial de Cochinchine, 31. — Une école de sages-femmes à Cholôn, 32. — Un emprunt cochinchinois de 15.500.000 francs, 103. — Construction d'un bassin de radoub à Saïgon, 300. — Création d'une école professionnelle à Saïgon, 343. — Le point d'appui Saïgon-Cap-Saint-Jacques, 396. — Au conseil colonial de la Cochinchine, 437. — La commune annamite en Cochinchine, 534. — Une réforme administrative au Cambodge, 396. — Procédés indigènes pour l'extraction de l'or et du sel au Laos, 346. — Création d'un poste sur la frontière du Laos, 580. — Le chemin de fer du Yunnan, 580.

## SIAM, CHINE, JAPON ET CORÉE

*Siam.* — *Articles.* — France et Siam, par M. ROBERT DE CAIX, 16, 131. — Un nouveau traité franco-siamois, par M. ROBERT DE CAIX, 76. — L'accord franco-anglais et la question du Siam, par M. ROBERT DE CAIX, 171. — Le royaume de Luang-prabang et le traité franco-siamois, par M. CLAUDIUS MADROLLE, 176. — L'Angleterre, la France et le Siam, par M. ROBERT DE CAIX, 273. — Le traité franco-siamois, par E. P., 499 et 558.

*Chroniques.* — Le budget, 33, 302. — La situation économique, 103. — Les développements des irrigations, 201. — L'Indo-Chine et le Siam, 257. — L'Angleterre et le Malacca siamois, 258. — Menaces d'insurrection dans le

Nord, 258. — Le mouvement du port de Bangkok en 1903, 397.

*Chine.* — *Articles.* — La question du Thibet, par M. CHARLES MOUREY, 7. — Au Thibet, par C. M., 198. — Les Anglais au Thibet, par C. M., 244, 288, 328, 375, 420. — La constitution politique du Thibet, par X., 289. — Une province chinoise en progrès : le Chan-toung, par M. FERNAND PILA, 331, 377.

*Chroniques.* — Deux inaugurations françaises à Canton, 33. — Les Allemands au Chang-toung, 37. — L'activité allemande en Chine, 106, 156. — Une école française à



Tien-tsin, 106. — Les progrès de Tien-tsin, 202. — L'émigration chinoise en Mandchourie, 204. — Les Chinois aux Etats-Unis, 205, 259. — Un nouvel arsenal, 259. — Un portrait de l'impératrice douairière, 259. — La neutralité de la Chine, 302. — La révolte du Kouang-si, 303. — Assassinat de missionnaires belges, 398, 440. — La situation dans le Kouang-si, 399, 440. — Mort de Dr Laville, directeur de l'Ecole de médecine de Tien-tsin, 438. — Quelques récents décrets impériaux, 439. — Lettre de Tchentou, 488.

Questions de chemin de fer, 36. — Les relations commerciales entre la Birmanie et le Yunnan, 37. — Un prêt allemand à un vice-roi chinois, 37. — Les chemins de fer, 106. — La mise en valeur du Seu-tchouan, 156. — Le gouvernement chinois et le travail asiatique dans l'Afrique du Sud, 157. — Un projet de réforme financière, 202. — Les progrès du commerce japonais, 204. — Ouverture de nouveaux « ports », 259. — Le chemin de fer de Hong-kong à Canton, 259. — Le commerce de Niou-tchouang, 303. — Ouverture du chemin de fer du port de Tsing-tao à Tsinan-fou, 347. — Le commerce extérieur de la Chine en 1903, 348. — Mouvement maritime en 1903, 398. — Ouverture du port de Kin-tchao au commerce extérieur, 440. — La mission du professeur Jenks pour l'introduction de l'étalon d'or en Chine, 440.

— Lettre de Tchentou, 448. — Les chemins de fer en Chine, 535 et 580.

**Japon.** — *Articles.* — Russie et Japon, par M. ROBERT DE CAIX, 16. — La politique japonaise avant la guerre, 92. — La situation économique et financière comparée de la Russie et du Japon par M. J. FRANCONIE, 133. — L'opinion publique japonaise avant la guerre, par M. E., 146. — Le Japon et la Chine, 456.

*Chroniques.* — Le commerce du Japon avec la France et l'Indo-Chine, 106. — La consommation des engrais de poisson, 107. — La circulation monétaire à Formose, 304. — Le monopole du tabac au Japon, 441. — Annuaire financier et économique du Japon, 441.

**Corée.** — *Articles.* — La Corée, par A.-A. FAUVEL, supplément au Bulletin d'octobre 1904, 16 pages. — Lettres de Corée, 192, 241, 287, 325, 367.

*Chroniques.* — Les menaces anti-étrangères, 37. — Une église russe, 38. — La Corée et la Russie, 304. — Les constructions de chemins de fer coréens, 304. — Un emprunt pour le chemin de fer Séoul-Fousan, 399. — Le commerce de la Corée en 1903, 399. — L'accord entre la Corée et le Japon, 440.

## ASIE RUSSE

*Articles.* — La foire d'Irbit en 1904, par M. PAUL LABBÉ, 336. — Sur l'Oural, un jour de pêche en automne, par PAUL LABBÉ, 481.

*Chroniques.* — L'escadre russe, 39. — Les Khounkhouses, 39. — Réoccupation de Moukden, 40. — Les populations de la région de l'Amour, 40. — La mission Henschrot, 41. — Le chef de l'armée cosaque de l'Amour, 41. — Lettres d'Extrême-Orient, 108. — Dalny, 108. — Port-Arthur, 158. — Les tirailleurs en Sibérie, 109. — L'expédition du baron Toll, 109, 160. — Les terrains domaniaux de la Sibérie, 159. — Au Turkestan, notes sur l'émigration, 159. — Nouvelles du Turkestan, 160. — Colonisation dans le territoire de l'Amour, 160. — L'évacuation et l'Institut des langues orientales de Vladivostok, 205. — Intendance de la guerre, 206. — Extrait d'une lettre qui nous arrive d'Irkoutsk, 206. — Slaves d'Amérique, 206. — A Khiva, 207. — La valeur pécuniaire de la flotte russe du Pacifique, 304. — Les trains sanitaires automobiles, 305. — Le fleuve Amour et la navigation, 305. — La région de Tcheremkhovo, 308. — Le Transsibérien et les entreprises auxiliaires, 349. — Khounkhouses ou Japonais, 349. — La navigation sur le fleuve Amour, 350. — Le port de Stretensk en 1903, 350. — Le port de Blagovestchensk en 1903, 350. — Le port de Khabarovsk, 350. — Le port de Nikolaïevsk, 350. — La région de l'Oussouri, 350. — Port-Arthur, 399. — Le Transmandchourien en 1903, 400.

La navigation des fleuves en Sibérie orientale, 400. — Retour des blessés, hôpitaux, trains sanitaires, 400-401. — Forçats anthropophages, 401. — Les prisonniers et la ligne contournant le lac Baïkal, 402. — Le Caucase et le choléra, 402. — Les conséquences du manifeste impérial en Sibérie, 444. — La flotte de la mer Baltique, 445. — L'Institut des langues orientales de Vladivostok, 445. — Le Khambo-Lama, 446. — La grande voie mixte de Sibérie, 445. — Les lignes du Baïkal, 446. — Le pont sur l'Iénisséi, 446. — Un voyage sur la Nonni, 490. — Dans le Nord sibérien, 490. — La flotte de la mer Caspienne, 490. — La région de Touroukhansk, 491. — Re-

vendications japonaises, 491. — Voie de mer sibérienne, 538. — Projets et pétitions, 538. — Nouvelles des villes de l'Extrême-Orient sibérien, 538. — L'instruction des nomades, 538. — Rapatriement des Japonais, 539. — Un nouveau tremblement de terre à Andijane, 539.

Les chemins de fer d'Asie Russe, 38. — Les centres d'exploitation de la houille, 41. — Le rapport de M. Christi, 108. — Le pétrole du Turkestan, 109, 160. — La voie ferrée sur le lac Baïkal, 158. — Transports en Sibérie, 158. — Le trafic du Transsibérien, 158. — Terrains naphthifères, 160. — Activité américaine, 160. — Travaux hydrotechniques, 161. — Extraits du budget de l'Empire, 161. — Le commerce du beurre, 161. — Intendance de la guerre, 206. — Statistiques des ministères de l'Agriculture et des Domaines, 207. — Productions du Turkestan, 207. — Production du sel, 259. — La pêche dans les mers d'Okhotsk et de Behring, 260. — Les stations météorologiques, 160. — Service des colis postaux entre la Russie et la Perse, 260. — Le fleuve Amour et la navigation, 305, 350. — La Compagnie de l'Est-Chinois et le transport du thé, 305.

Le transport des marchandises destinées à la Sibérie, 306. — L'exposition d'Irkoutsk, 306. — La récolte sibérienne en 1903, 307. — La toundra, 308. — Pêcheries de Behring, 349. — Le Transsibérien et les entreprises auxiliaires, 349. — Sucre, tabac et pétrole en Sibérie, 351. — Un peu de statistique à propos de la Sibérie occidentale, 351. — La tenure des terres au Turkestan, 352. — Le Transmandchourien en 1903, 400. — Navigation des fleuves en Sibérie orientale, 400. — Les charbonnages de la région d'Oussouri, 401. — La grande voie mixte de Sibérie, 445. — Les lignes du Baïkal, 446. — Le pont sur l'Iénisséi, 446. — Le commerce russo-chinois par route de Kiakhta, 489. — Transport des poissons du bassin de l'Amour, 490. — Les droits d'octroi en Sibérie orientale, 491. — Voie de mer sibérienne, 538. — La fonte dans l'Oural, 539. — Les fourrures du Kamtchatka, 540. — Les brise-glaces en Asie Russe, 582. — Culture en Mandchourie, 583.



## TURQUIE ET ARABIE

**Turquie.** — *Articles.* — La situation en Arménie, par J. I. T., 151. — L'incident gréco-turc de Smyrne et la situation en Turquie, par J. I. T., 250. — Les affaires d'Arménie à la Chambre, par J. I. T., 284. — La nouvelle Faculté orientale de Beyrouth, par M. A.-A. FAUVEL, 423.

*Chroniques.* — L'exploitation minière en Asie Mineure, 41. — Les chemins de fer ottomans en 1902, 109. — Les phares de la mer Rouge, 111. — Le mouvement économique de Smyrne en 1902 et la situation du commerce français, 162. — Un tramway en Turquie d'Asie, 163. — Le chemin de fer du Hedjaz, 163. — Le mouvement maritime dans l'empire ottoman en l'an 1318 (1902-1903), 208. — Le chemin de fer de Bagdad : Konia à Caraman, 209. — Une escadre française dans le Levant, 308. — Affaires d'Arménie, 353. — La Chambre de commerce française de Constantinople, 354. — Election du patriarche arménien, 403. — Les quarantaines en Turquie, 403. — Le chemin de fer de Bagdad, 403. — Les chemins de fer d'Anatolie en 1903, 403. — Les trois grandes prélatrices en Turquie, 446. — Les Arméniens et la Turquie, 447. — Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1903, 491. — La sériciculture et la récolte soyeuse de 1903, 540. —

Le chemin de fer du Hedjaz, 583. — Affaires de Banque, 583.

**Arabie.** — *Articles.* — Les influences étrangères dans le golfe Persique, par M. ANDRÉ JOUANNIN, 23.

*Chroniques.* — L'action anglaise autour d'Aden, 111. — La situation dans l'Oman, 209. — La division française dans l'océan Indien, 210. — La situation économique de l'Oman, 261. — Le mouvement wahabite, 354. — La navigation dans les ports ottomans d'Arabie, 404. — Deux lazarets dans la mer Rouge, 447. — Nouvelles d'Arabie et de Koueit, 493. — Un incident anglais, 541.

**Afghanistan.** — *Chroniques.* — Une mission anglaise en Afghanistan, 542.

**Perse.** — *Articles.* — Les influences étrangères dans le golfe Persique, par M. A. JOUANNIN, 23.

*Chroniques.* — Angleterre et Russie, 43. — Un télégraphe russe dans le Nord-Est, 163. — Le commerce des spécialités pharmaceutiques, 163. — La guerre russo-japonaise en Perse, 210. — Le commerce de la Perse, 210. — Le commerce de la province d'Azerbaïdjan en 1902-1903, 355. — La politique russe : un nouveau poste, 444. — Anglais et Russes en Perse, 584.

## ASIE ANGLAISE

*Articles.* — Les Anglais au Thibet, par C. M., 244, 288, 328, 375, 420.

*Chroniques.* — Les Anglais au Thibet, 43. — Etat de l'industrie cotonnière dans l'Inde, 113. — Essais d'amélioration des cotons, 114. — L'industrie du jute dans l'Inde, 115. — Au Thibet, 164. — Le commerce de la vallée de Chumbi, 165. — Chemins de fer stratégiques à la frontière de l'Inde, 165. — Découverte des mines d'étain dans la Birmanie méridionale, 165. — Une nouvelle industrie en Birmanie, 165. — Le commerce du

port de Calcutta en 1902-3, 211. — Une nouvelle route de pénétration anglaise au Thibet, 213. — Les résultats généraux du recensement de l'Inde anglaise de 1901, 262. — Le retour de lord Curzon, 263. — L'industrie du coton dans l'Inde, 309. — La récolte du blé en 1904, 357. — Ceylan, 447. — Les Etats fédérés malais, 493. — L'organisation sanitaire de l'Inde, 494. — Affaires du Thibet, 542. — Une mission anglaise en Afghanistan, 542. — Lord Curzon et l'Inde, 584. — La mission anglaise à Caboul, 585.

## OCÉANIE

*Articles.* — L'accord franco-anglais et les Nouvelles-Hébrides, 182.

## CARTES ET GRAPHIQUES

*Cartes.* — Thibet, 9. — Ville et citadelle de Thanh-hoa, 47. — Croquis de la province de Thanh-hoa, 53. — Croquis du fort de Ma-kao, 56. — Chemins de fer de l'Indo-Chine et du Siam, 77. — Siam et Cambodge (convention franco-siamoise du 13 février 1904), 79. — Royaume de Luang-prabang (rive droite), 179. — Côte annamitique du Mékong, 221. — Le Yalou au confluent de l'Ai-ho,

226. — Mission topographique Grillières (de Yunnan au Thibet), 269. — Presqu'île de Liao-toung (théâtre des opérations de la guerre russo-japonaise), 277. — Croquis du théâtre des opérations des armées russes et japonaises, 321, 365. — Le Chan-toung, 379. — Port de Tsing-tao, 387. — Croquis des lignes de défense autour de Port-Arthur, 411. — Croquis des positions militaires



aux environs de Liao-Yang, 417. — Croquis des opérations militaires sur le Yalou (Mandchourie), 431. — Mandchourie, théâtre de la guerre, 501. — Les défenses de Port-Arthur, 505 et 553. — Le plateau Méo (Laos), 525. — Le plateau Tran-ninh, 527.

**Graphiques.** — Graphiques extraits de l'annuaire financier et économique du Japon, 442 et 443. — Graphique montrant la situation financière comparée de la Russie et Japon et après dix mois de guerre (fin 1904), 517.

## BIBLIOGRAPHIE

Guides Madrolle : Chine du Sud. — Chine du Nord. — Corée : Le Transsibérien, 64. — Japon, par M. FÉLIX REGAMEY, 119. — Le Japon d'aujourd'hui : Etudes sociales, par M. G. WENLERSSE, 119. — Okoubo, par M. MAURICE COURANT, 120. — L'année cartographique, dressée et rédigée sous la direction de M. F. SCHRADER : Treizième supplément, 120. — La crise macédonienne : Enquête dans les vilayets insurgés, par M. MAURICE GANDOLPHE, 120. — Cartes du théâtre de la guerre, 167. — Almanach illustré du Marsouin pour 1904, 167. — Six mois dans l'Himalaya, par le Dr J. JACOT-GUILLARMOD, 167. — Les intérêts français dans le Pacifique et le canal de Panama, 168. — Le péril japonais en Chine, par M. R. CASTEX, 168. — Traité de la juridiction contentieuse administrative aux colonies, par M. G. PILLIAS, 168. — La crise anglaise et les idées de M. Chamberlain, par M. LÉOPOLD DUPLAN, 168. — The Restoration of the ancient irrigation works on the Tigris, or the Re-creation of Chaldea, par SIR WILLIAM WILLCOCKS, 168. — Histoire

particulière du Nan-tchao, traduction de M. C. SAINSON, 215. — Le siège de Pékin, par M. FRANCIS LAUR, 215. — Topographie pratique de reconnaissance et d'exploration, 264. — Dictionnaire japonais-français, par le R. P. EVRARD, 264. — La culture du cotonnier, par M. C. FARMER, 312. — L'annuaire du ministère des colonies, 312. — Nos missions et nos missionnaires, par M. J.-B. PIOLET, 312. — Atlas universel de Géographie moderne, par M. RICHARD ANDRÉE, 312. — Gazali, par le baron CARRA DE VAUX, 312. — Les Russes en Extrême-Orient, par M. PAUL LABBÉ, 359, 407. — Les établissements des détroits, par M. ED. CLAVERY, 359. — Les États-Unis au xx<sup>e</sup> siècle, par M. PIERRE LEROY-BEAULIEU, 359. — Etudes sur l'éducation et la colonisation, par M. MAURICE COURANT, 496. — Sur les grandes routes de Russie (entre l'Oural et la Volga), par M. PAUL LABBÉ, 544. — Voyage au Yunnan, par M. GERVAIS-COURTELLE-MONT, 586. — Dans les rapides du fleuve Bleu, par le lieutenant de vaisseau HOURST, 587.





QUATRIÈME ANNÉE.



N° 35.

COMITÉ

DE

# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

FÉVRIER 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 4 h. 30. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 9 h. — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Petersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, bi-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et deux fois par semaine de Berlin sur Saint-Petersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

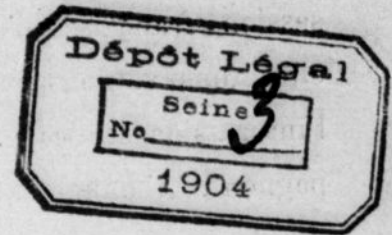
*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



COMITÉ

DE



# L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

MARS 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 4 h. 30. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 9 h. — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Petersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, bi-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et deux fois par semaine de Berlin sur Saint-Petersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

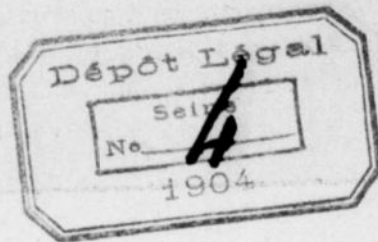
**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

AVRIL 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 4 h. 30. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 9 h. — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, bi-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et deux fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

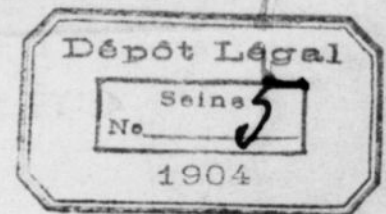


COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



MAI 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 4 h. 30. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 9 h. — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, bi-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et deux fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENCADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

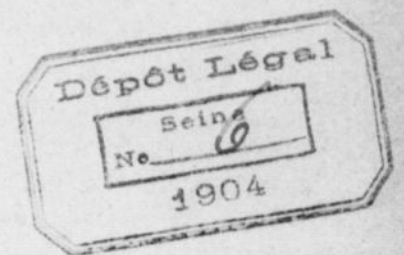


COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



JUIN 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises [d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 4 h. 30. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 9 h. — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, bi-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et deux fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



RETRO  
NEWS

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



JUILLET 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN  
Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année  
Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

#### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

### CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

#### AVIS

Dans le but de développer le tourisme dans le Massif Central, les Cévennes et les Pyrénées, les Compagnies d'Orléans et du Midi viennent de créer des cartes d'excursions donnant aux voyageurs le droit de circuler à leur gré sur certaines parties de ces deux réseaux.

C'est le régime de la liberté s'ajoutant au régime du

billet à itinéraire fixé tracé à l'avance, qui laissait moins de place à la fantaisie, essence même du tourisme ; c'est une nouvelle application en France du système qui existe déjà pour les Côtes de Bretagne et qui a contribué au succès du voyage d'agrément en Suisse.

Les Compagnies d'Orléans et du Midi ont divisé la région Centre-Pyrénées en cinq zones A, B, C, D, E.

La zone A, c'est le Cantal et les Gorges du Tarn.

La zone B s'étend de Bayonne et Irun à Toulouse, se prolonge jusqu'à Ax-les-Thermes et englobe tous les embranchements situés au Sud, vers les Pyrénées

La zone C concerne la partie orientale des Pyrénées depuis Toulouse et Ax-les-Thermes jusqu'à Perpignan et projette une ramification de Narbonne à Montpellier.

La zone D, c'est B et C réunies, c'est-à-dire toute la chaîne des Pyrénées et le littoral méditerranéen, depuis Port-Bou jusqu'à Cette et Montpellier.

Quant à la zone E, elle est constituée par la réunion de A et de C, en y ajoutant presque toutes les lignes situées dans l'intervalle ; c'est la véritable zone Sud-Centre.

La carte d'excursion donne droit pour une durée d'un mois : 1<sup>o</sup> à un billet d'aller et retour de Paris à la zone choisie, empruntant différents itinéraires, avec faculté d'arrêts aux gares intermédiaires ; 2<sup>o</sup> à la libre circulation sur les lignes comprises dans ladite zone.

Les prix totaux de la carte sont ainsi fixés :

	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Zone A .....	150 »	105 »	70 »
— B ou C .....	190 »	140 »	95 »
— D ou E .....	230 »	170 »	115 »

Sur ces prix, il est accordé pour les familles une réduction qui va de 10 % pour la deuxième personne, jusqu'à 50 % pour la sixième et les suivantes.

Ces cartes sont délivrées du 15 juin au 15 septembre, leur durée de validité qui est d'un mois peut être prolongée d'une durée égale moyennant un supplément.



# 1<sup>ie</sup> G. Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine

En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES

Chez les Principaux Commerçants

**JIM'S EMBROCATION**

GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des

Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. P<sup>h</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup>40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du **D<sup>r</sup> FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	}	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période		» 500 » 105 »
de temps limite.		» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



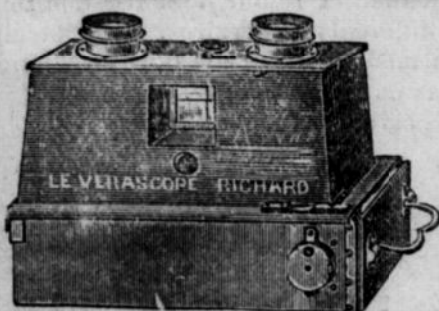
# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

ou **JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE**

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme **GRANDEUR** et comme **RELIEF**  
C'est le Document absolu enregistré

**PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.**

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et suc<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE** **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. **Prix complet: 500 fr.**

**AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND**

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1 2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN  
Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année  
Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.	
Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois	
Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

### AVIS

Dans le but de développer le tourisme dans le Massif Central, les Cévennes et les Pyrénées, les Compagnies d'Orléans et du Midi viennent de créer des cartes d'excursions donnant aux voyageurs le droit de circuler à leur gré sur certaines parties de ces deux réseaux.

C'est le régime de la liberté s'ajoutant au régime du

billet à itinéraire fixé tracé à l'avance, qui laissait moins de place à la fantaisie, essence même du tourisme ; c'est une nouvelle application en France du système qui existe déjà pour les Côtes de Bretagne et qui a contribué au succès du voyage d'agrément en Suisse.

Les Compagnies d'Orléans et du Midi ont divisé la région Centre-Pyrénées en cinq zones A, B, C, D, E.

La zone A, c'est le Cantal et les Gorges du Tarn.

La zone B s'étend de Bayonne et Irun à Toulouse, se prolonge jusqu'à Ax-les-Thermes et englobe tous les embranchements situés au Sud, vers les Pyrénées.

La zone C concerne la partie orientale des Pyrénées depuis Toulouse et Ax-les-Thermes jusqu'à Perpignan et projette une ramification de Narbonne à Montpellier.

La zone D, c'est B et C réunies, c'est-à-dire toute la chaîne des Pyrénées et le littoral méditerranéen, depuis Port-Bou jusqu'à Cette et Montpellier.

Quant à la zone E, elle est constituée par la réunion de A et de C, en y ajoutant presque toutes les lignes situées dans l'intervalle ; c'est la véritable zone Sud-Centre.

La carte d'excursion donne droit pour une durée d'un mois : 1<sup>o</sup> à un billet d'aller et retour de Paris à la zone choisie, empruntant différents itinéraires, avec faculté d'arrêts aux gares intermédiaires ; 2<sup>o</sup> à la libre circulation sur les lignes comprises dans ladite zone.

Les prix totaux de la carte sont ainsi fixés :

	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Zone A .....	150 »	105 »	70 »
— B ou C .....	190 »	140 »	95 »
— D ou E .....	230 »	170 »	115 »

Sur ces prix, il est accordé pour les familles une réduction qui va de 10 % pour la deuxième personne, jusqu'à 50 % pour la sixième et les suivantes.

Ces cartes sont délivrées du 15 juin au 15 septembre, leur durée de validité qui est d'un mois peut être prolongée d'une durée égale moyennant un supplément.



# ie G Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris  
DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION** GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre  
la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

**LE COURRIER DE LA PRESSE**  
BUREAU de COUPURES de JOURNAUX  
21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,	» 250 » 55 »
sans période	» 500 » 105 »
de temps limite.	» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

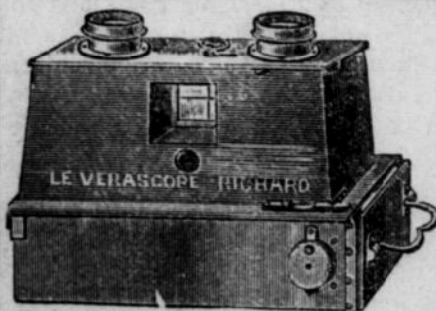
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
23, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE** **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN  
Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année  
Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

#### Relations rapides

#### entre Paris et Rome par le Mont-Cenis

Train de luxe « Paris-Rome » composé de wagons-lits et d'un wagon-restaurant. — Nombre de places limité.

ALLER. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Paris.

Paris, départ à 1 h. 35 soir. — Modane, arrivée à minuit 31 matin. — Rome, arrivée à 7 h. 15 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

RETOUR. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Rome.

Rome, départ à 2 h. 20 soir. — Modane, départ à 7 h. 27 matin. — Paris, arrivée à 6 h. 34 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

#### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bat-aux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMIN DE FER D'ORLEANS

### Hôtels de la Compagnie d'Orléans à Vic-sur-Cère et au Lioran (Cantal).

Ouverts du 1<sup>er</sup> juin au 3 octobre pour Vic-sur-Cère  
et du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> octobre pour le Lioran.

L'Hôtel de Vic est au milieu d'un parc clos et boisé de six hectares, à côté d'une forêt. — Altitude : 740 mètres au-dessus du niveau de la mer. — A cinq minutes à pied de la station de Vic-sur-Cère. — Omnibus à tous les trains. — Voisin de l'établissement hydrothérapique et de la source minérale. — Voisin d'un casino avec troupe d'opérette et de comédie jouant pendant la saison. — Eclairage électrique dans toutes les chambres. — Grande salle à manger de 100 couverts. — Restaurant. — Billard. — Grande véranda fermée de 40 mètres de longueur. — Distribution à tous les étages d'eau potable reconnue de pureté exceptionnelle par l'Institut Pasteur. — 55 chambres à un et deux lits. — Balcons. — Splendide vue sur la vallée de la Cère et sur la montagne. — Jeux de lawn-tennis. — Bains dans l'hôtel. — Boîte aux lettres dans l'hôtel. — Télégraphe à la station et à la ville. — Location de voitures pour excursions. — La ville de Vic-sur-Cère, chef-lieu de canton, compte 1.700 habitants. — Eglise.

Un hôtel un peu plus petit, mais aussi confortable, est établi tout près de la station du Lioran, au milieu d'une forêt de sapins et de hêtres ; c'est un point tout indiqué pour une cure d'air et d'altitude (1.150 mètres) ; une grande route nationale parfaitement entretenue passe devant l'hôtel.

Par sa position au col même du Lioran, l'hôtel dessert la vallée riante de la Cère et la vallée abrupte et pittoresque de l'Alagnon.

Le Lioran est le centre de toute une série d'excursions et d'ascensions d'accès facile et qui peuvent être faites en une journée, aller et retour.



# MAISON G<sup>ie</sup> Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine

En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉNÉRAL : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION**

GUÉRISON et SOULAGEMENT  
instantané des

Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. **PA<sup>is</sup> DÉBONNAIRE, 20. Faub<sup>is</sup> S<sup>aint</sup>-Honoré, Paris.**  
Env. n<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>er</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM du D<sup>r</sup> FRANCK.** Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE

BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES PARIS — Téléphone 104.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

TARIF : 0 fr. 30 par coupure

Tarif réduit,	}	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période de temps limite.		» 500 » 105 » » 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE MODÈLE 1900:** Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Brev. té S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope class-ur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13 cm, 8 1 2 × 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

#### Relations rapides

#### entre Paris et Rome par le Mont-Cenis

Train de luxe « Paris-Rome » composé de wagons-lits et d'un wagon-restaurant. — Nombre de places limité.

ALLER. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Paris.

Paris, départ à 4 h. 35 soir. — Modane, arrivée à minuit 31 matin. — Rome, arrivée à 7 h. 15 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

RETOUR. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Rome.

Rome, départ à 2 h. 20 soir. — Modane, départ à 7 h. 27 matin. — Paris, arrivée à 6 h. 31 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

#### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMIN DE FER D'ORLEANS

### Hôtels de la Compagnie d'Orléans à Vic-sur-Cère et au Lioran (Cantal).

Ouverts du 1<sup>er</sup> juin au 3 octobre pour Vic-sur-Cère et du 1<sup>er</sup> juin au 1<sup>er</sup> octobre pour le Lioran.

L'Hôtel de Vic est au milieu d'un parc clos et boisé de six hectares, à côté d'une forêt. — Altitude : 740 mètres au-dessus du niveau de la mer. — A cinq minutes à pied de la station de Vic-sur-Cère. — Omnibus à tous les trains. — Voisin de l'établissement hydrothérapique et de la source minérale. — Voisin d'un casino avec troupe d'opérette et de comédie jouant pendant la saison. — Eclairage électrique dans toutes les chambres. — Grande salle à manger de 100 couverts. — Restaurant. — Billard. — Grande véranda fermée de 40 mètres de longueur. — Distribution à tous les étages d'eau potable reconnue de pureté exceptionnelle par l'Institut Pasteur. — 55 chambres à un et deux lits. — Balcons. — Splendide vue sur la vallée de la Cère et sur la montagne. — Jeux de lawn-tennis. — Bains dans l'hôtel. — Boîte aux lettres dans l'hôtel. — Télégraphe à la station et à la ville. — Location de voitures pour excursions. — La ville de Vic-sur-Cère, chef-lieu de canton, compte 1.700 habitants. — Eglise.

Un hôtel un peu plus petit, mais aussi confortable, est établi tout près de la station du Lioran, au milieu d'une forêt de sapins et de hêtres ; c'est un point tout indiqué pour une cure d'air et d'altitude (1.150 mètres) ; une grande route nationale parfaitement entretenue passe devant l'hôtel.

Par sa position au col même du Lioran, l'hôtel dessert la vallée riante de la Cère et la vallée abrupte et pittoresque de l'Alagnon.

Le Lioran est le centre de toute une série d'excursions et d'ascensions d'accès facile et qui peuvent être faites en une journée, aller et retour.



# ie C Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIM'S EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. P<sup>h</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> Honoré, Paris.  
Env. <sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup>40. - Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du D<sup>r</sup> **FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités. Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs, Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates, Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Erudits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explorateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,	» 250 » 55 »
sans période	» 500 » 105 »
de temps limite.	» 4000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

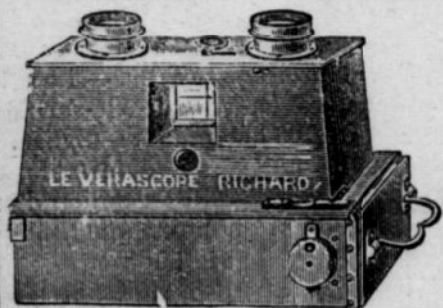
Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD**\* Fond<sup>r</sup> et suc<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Méliugue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE** **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

**LE TAXIPHOTE** AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND  
Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année  
Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Relations rapides entre Paris et Rome par le Mont-Cenis

Train de luxe « Paris-Rome » composé de wagons-lits et d'un wagon-restaurant. — Nombre de places limité.

ALLER. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Paris.

Paris, départ à 1 h. 35 soir. — Modane, arrivée à minuit 31 matin. — Rome, arrivée à 7 h. 15 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

RETOUR. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Rome.

Rome, départ à 2 h. 20 soir. — Modane, départ à 7 h. 27 matin. — Paris, arrivée à 6 h. 31 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs (1). Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité :

(1) Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1903, les chemins de fer français de l'État, de l'Orléans et du Midi, ainsi que les chemins de fer italiens et siciliens, participent à ces voyages.

45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMIN DE FER D'ORLEANS

### L'hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du Midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 0/0 en 1<sup>re</sup> classe et de 20 0/0 en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes ;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de 1<sup>re</sup>, de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> classe comportant des réductions variant de 20 0/0 pour une famille de deux personnes, à 40 0/0 pour une famille de six personnes ou plus ; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue, avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, enfants, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 0/0 du prix primitif du billet pour chaque prolongation.



# 1<sup>ie</sup> Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris  
DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION** GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du **D<sup>r</sup> FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	} Par 100 Coupures, 25 francs	
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période de temps limite.		» 500 » 105 » » 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

### CASIER PARLEMENTAIRE

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 42 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
*C'est le Document absolu enregistré*

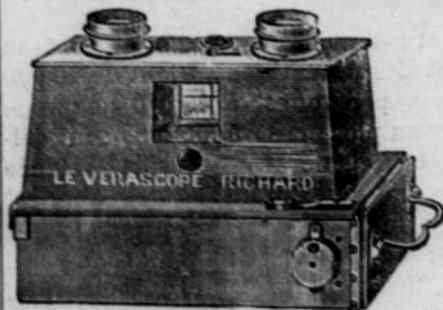
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout vol, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*



Envoi franco de la notice illustrée

### LE TAXIPHOTE

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13 cm, 8 1/2 × 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 8 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année.

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Relations rapides entre Paris et Rome par le Mont-Cenis

Train de luxe « Paris-Rome » composé de wagons-lits et d'un wagon-restaurant. — Nombre de places limité.

ALLER. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Paris.

Paris, départ à 1 h. 35 soir. — Modane, arrivée à minuit 31 matin. — Rome, arrivée à 7 h. 15 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

RETOUR. — Les mardis, jeudis et samedis, au départ de Rome.

Rome, départ à 2 h. 20 soir. — Modane, départ à 7 h. 27 matin. — Paris, arrivée à 6 h. 31 soir, les mercredis, vendredis et dimanches.

### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs (1). Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité :

(1) Depuis le 4<sup>er</sup> juin 1903, les chemins de fer français de l'Etat, de l'Orléans et du Midi, ainsi que les chemins de fer italiens et siciliens, participent à ces voyages.

45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMIN DE FER D'ORLEANS

### L'hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du Midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 0/0 en 1<sup>re</sup> classe et de 20 0/0 en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes ;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de 1<sup>re</sup>, de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> classe comportant des réductions variant de 20 0/0 pour une famille de deux personnes, à 40 0/0 pour une famille de six personnes ou plus ; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue, avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, enfants, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 0/0 du prix primitif du billet pour chaque prolongation.]



# C<sup>ie</sup> Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES

Chez les Principaux Commerçants

**JIM'S EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>ie</sup> DÉBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VÉRITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du **D<sup>r</sup> FRANCK**. Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	} Par 100 Coupures, 25 francs	
paiement d'avance,		» 250 » 35 »
sans période		» 500 » 405 »
de temps limite.	» 1000 » 200 »	

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an  
Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

### CASIER PARLEMENTAIRE

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE** **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vite-se variable, etc. **Prix complet: 500 fr.**

**LE TAXIPHOTE** AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND  
Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



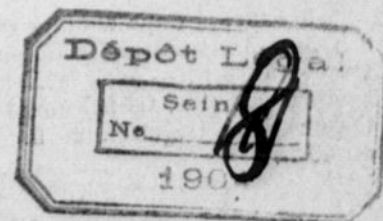
COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

AOÛT 1904



AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.

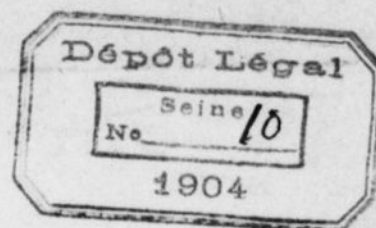


COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



OCTOBRE 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Petersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Petersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



COMITÉ

DE

# L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

SEPTEMBRE 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, [lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

#### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

## CHEMINS DE FER DE L'EST

Amélioration des relations de la France et de l'Angleterre avec la Suisse, l'Autriche et l'Italie par Bâle et le Gothard.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est va réaliser,

à partir du 1<sup>er</sup> octobre prochain, d'importantes améliorations dans les services directs reliant la France et l'Angleterre avec la Suisse, l'Autriche et l'Italie par la voie de Bâle et du Gothard.

Le train rapide partant aujourd'hui de Milan à midi 30 sera retardé. Quittant Milan à 2 h. 30, il relèvera les correspondances des trains partis de Rome à 11 h. 10 la veille au soir ; de Florence, à 6 h. 10 du matin et de Venise à 8 h. 20 du matin. Il passera à Lucerne à 8 h. 57 du soir (au lieu de 7 h.) et correspondra à Bâle avec le train rapide de nuit pour Paris (arrivée comme aujourd'hui à 7 h. 40 du matin) et avec le service rapide pour Londres via Laon, Boulogne (arrivée à Londres à 3 h. 45 soir).

En outre, un nouveau train rapide, partant de Bâle à 4 h. 38 de l'après-midi, arrivera à Paris à 11 h. 35 du soir. Il relèvera à Bâle les correspondances des trains partis de Milan à 7 h. 10 du matin, de Vienne, la veille à 8 h. du soir, d'Innsbruck à 7 h. du matin, de Saint-Moritz à 6 h. du matin, de Coire à 10 h. 08 du matin, de Zurich à 2 h. 25 après-midi, de Lucerne à 2 h. 01, de Berne à 1 h. 40. Il contiendra une voiture directe venant de Vienne à Paris, et comportera un wagon-restaurant dans le parcours de Vesoul à Paris.

Dans l'autre sens, le train express de toutes classes qui quitte Paris à 9 h. 09 du matin et qui reçoit à Chalendrey la correspondance d'un train express venant de Lille, Cambrai, Laon, Reims et Châlons sera prolongé directement jusqu'à Bâle, où il arrivera à 8 h. 30 du soir et correspondra avec les express de la soirée vers Zurich, Lucerne et Berne. Une nouvelle et rapide relation de jour de toutes classes, se trouvera ainsi établie sur la Suisse au départ de Paris, du Nord et de la Champagne.



1<sup>ie</sup> Coloniale

CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris  
DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION** GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. P<sup>n</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>s</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. — Toutes Pharmacies.

**LE COURRIER DE LA PRESSE**  
BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,	» 250 » 55 »
sans période	» 500 » 105 »
de temps limite.	» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



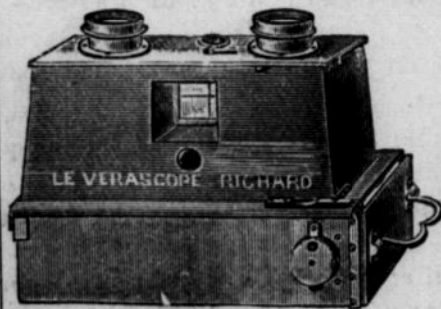
**GUILLEMINOT**

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

PAPIERS · PRODUITS

**LE VÉRASCOPE**

BREVETÉ  
S. G. D. G.



Envoi franco de la notice illustrée

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
23, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE MODÈLE 1900: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND  
LE TAXIPHOTE Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe.....	32 »
Troisième classe.....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe.....	52 fr. 75
Troisième classe.....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Stations hivernales (Nice, Cannes, Menton, etc.)

Billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes.  
Valables 33 jours.

Du 15 octobre au 15 mai, la Compagnie délivre aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, pour Hyères et toutes les gares situées entre Saint-Raphaël, Grasse, Nice et Menton inclusivement. Le parcours simple doit être d'au moins 150 kilomètres.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes.

La durée de validité peut être prolongée une ou plusieurs fois de 15 jours, moyennant le paiement, pour chaque prolongation d'un supplément de 100/0 ;

Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire.

(La demande des billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

### L'hiver à la Côte d'Azur.

Billets d'aller et retour collectifs.

Valables jusqu'au 15 mai.

Du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre la Compagnie délivre, aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour Hyères et toutes les gares situées au delà vers Menton. Le parcours simple doit être d'au moins 400 kilomètres.

(Le coupon d'aller de ces billets n'est valable que du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre.)

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets

simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes. Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire. -

(La demande de billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

L'hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 % en 1<sup>re</sup> classe et 20 % en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes ;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de toutes classes comportant des réductions variant de 20 % pour une famille de 2 personnes à 40 % pour une famille de 6 personnes ou plus ; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, mari, femme, enfant, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 % du prix primitif du billet pour chaque prolongation.



# G<sup>ie</sup> Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine

En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES

Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION**

GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des

Douleurs rhumatismales,

articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du D<sup>r</sup> **FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE

BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités. Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs, Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates, Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Erudits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explorateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	}	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période		» 500 » 105 »
de temps limite.		» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

### CASIER PARLEMENTAIRE

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

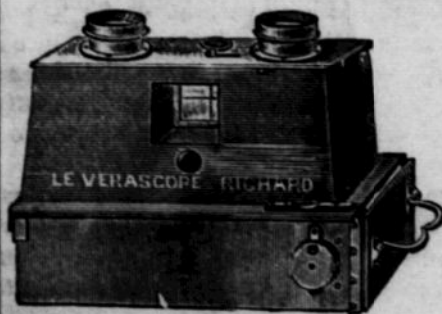
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD**\* Fond<sup>r</sup> et suc<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE MODÈLE 1900: Plus de volets à tirer, fermeture de sûreté empêchant tout voile, deux objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automatique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur automatique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 x 107 mm (Vérascope) 6 x 13 cm, 8 1/2 x 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 8 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

### GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe.....	32 »
Troisième classe.....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe ....	72 fr. 75
Deuxième classe.....	52 fr. 75
Troisième classe.....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

### Chemins de fer

## DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

### Voyages internationaux avec itinéraires facultatifs.

Il est délivré toute l'année, dans toutes les gares du réseau P.-L.-M., des livrets de voyages avec itinéraires établis au gré des voyageurs et pouvant comporter des parcours sur les chemins de fer français de P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest, et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques et herzégoviniens, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, roumains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voyages, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voitures, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Minimum de parcours total : 600 kilomètres. Validité : 45 jours jusqu'à 2.000 kilomètres, 60 jours au-dessus de 2.000 kilomètres.

Arrêts facultatifs dans toutes les gares de l'itinéraire.

Les demandes de livrets internationaux sont satisfaites le jour même aux gares de Paris et de Nice lorsqu'elles leur parviennent avant midi. Dans toutes les autres gares, les demandes doivent être faites 4 jours à l'avance.

### CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

#### AVIS

Dans le but de développer le tourisme dans le Massif Central, les Cévennes et les Pyrénées, les Compagnies d'Orléans et du Midi viennent de créer des cartes d'excursions donnant aux voyageurs le droit de circuler à leur gré sur certaines parties de ces deux réseaux.

C'est le régime de la liberté s'ajoutant au régime du

billet à itinéraire fixé tracé à l'avance, qui laissait moins de place à la fantaisie, essence même du tourisme ; c'est une nouvelle application en France du système qui existe déjà pour les Côtes de Bretagne et qui a contribué au succès du voyage d'agrément en Suisse.

Les Compagnies d'Orléans et du Midi ont divisé la région Centre-Pyrénées en cinq zones A, B, C, D, E.

La zone A, c'est le Cantal et les Gorges du Tarn.

La zone B s'étend de Bayonne et Irun à Toulouse, se prolonge jusqu'à Ax-les-Thermes et englobe tous les embranchements situés au Sud, vers les Pyrénées.

La zone C concerne la partie orientale des Pyrénées depuis Toulouse et Ax-les-Thermes jusqu'à Perpignan et projette une ramification de Narbonne à Montpellier.

La zone D, c'est B et C réunies, c'est-à-dire toute la chaîne des Pyrénées et le littoral méditerranéen, depuis Port-Bou jusqu'à Cette et Montpellier.

Quant à la zone E, elle est constituée par la réunion de A et de C, en y ajoutant presque toutes les lignes situées dans l'intervalle ; c'est la véritable zone Sud-Centre.

La carte d'excursion donne droit pour une durée d'un mois : 1<sup>o</sup> à un billet d'aller et retour de Paris à la zone choisie, empruntant différents itinéraires, avec faculté d'arrêts aux gares intermédiaires ; 2<sup>o</sup> à la libre circulation sur les lignes comprises dans ladite zone.

Les prix totaux de la carte sont ainsi fixés :

	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Zone A.....	150 »	105 »	70 »
— B ou C.....	190 »	140 »	95 »
— D ou E.....	230 »	170 »	115 »

Sur ces prix, il est accordé pour les familles une réduction qui va de 10 % pour la deuxième personne, jusqu'à 50 % pour la sixième et les suivantes.

Ces cartes sont délivrées du 15 juin au 15 septembre, leur durée de validité qui est d'un mois peut être prolongée d'une durée égale moyennant un supplément.



# ie G Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>o</sup> DEBONNAIRE, 20, Faub<sup>o</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup>40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!  
Contre la **CONSTIPATION**  
ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.  
Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du D<sup>r</sup> **FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

**LE COURRIER DE LA PRESSE**  
BUREAU de COUPURES de JOURNAUX  
21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	}	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,		» 250 » 55 »
sans période		» 500 » 105 »
de temps limite.		» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an  
Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>IE</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

PRIX complet avec objectifs rectilignes.... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD**\* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

**LE TAXIPHOTE**  
AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND]  
Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107 mm (Vérascope) 6 × 13 cm, 8 1/2 × 17 cm

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

NOVEMBRE 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

*Toute l'année.*

**NORD-EXPRESS.** — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

**PÉNINSULAIRE-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

**CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS.** — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

*L'hiver seulement.*

**CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

*L'été seulement.*

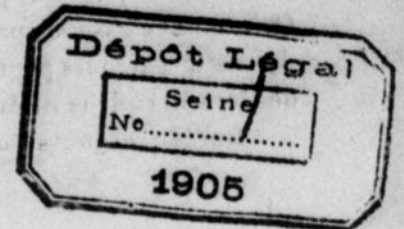
**ENGADINE-EXPRESS.** — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

DECEMBRE 1904

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 | FR. 25



# LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement : France, 18 francs. Colonies, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

## CHEMINS DE FER DU MIDI

### VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> parcours, 68 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 51 fr. en 2<sup>e</sup> classe, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> parcours, 91 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 68 fr. en 2<sup>e</sup> classe. 8<sup>e</sup> parcours, 114 fr. en 1<sup>re</sup> classe ; 87 fr. en 2<sup>e</sup> classe.

Le 8<sup>e</sup> parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

## CHEMINS DE FER DU NORD

### PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

#### CINQ SERVICES RAPIDES QUOTIDIENS DANS CHAQUE SENS

Voie la plus rapide. — Services officiels de la poste (Via Calais).

La gare de Paris-Nord située au centre des affaires est le point de départ de tous les grands express européens pour l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Allemagne, la Russie, la Chine, le Japon, la Suisse, l'Italie, la Côte d'Azur, l'Égypte, les Indes et l'Australie.

#### SERVICES RAPIDES ENTRE PARIS, LA BELGIQUE, LA HOLLANDE, L'ALLEMAGNE, LA RUSSIE, LE DANEMARK, LA SUÈDE ET LA NORVÈGE

5 express dans chaque sens entre Paris et Bruxelles, trajet en 3 h. 50. — 3 entre Paris et Amsterdam, trajet en 8 h. 30 — 5 entre Paris et Cologne, trajet en 8 h. — 4 entre Paris et Francfort, trajet en 12 h. — 4 entre Paris et Berlin, trajet en 18 h. — (par le Nord-Express, trajet en 16 h.) — 2 entre Paris et Saint-Pétersbourg, trajet en 51 h. — (par le Nord-Express, tri-hebdomadaire, trajet en 46 h.) — 1 entre Paris et Moscou, trajet en 62 h. — 2 entre Paris et Copenhague, trajet en 28 h. — 2 entre Paris et Stockholm, trajet en 43 h. — 2 entre Paris et Christiania, trajet en 49 h.

#### TRAINS DE LUXE

Toute l'année.

NORD-EXPRESS. — Tous les jours entre Paris et Berlin avec continuation une fois par semaine de Berlin sur Varsovie et trois fois par semaine de Berlin sur Saint-Pétersbourg. (A l'aller, ce train est en correspondance à Liège avec l'Ostende-Vienne.)

PÉNINSULAIRE-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Turin, Alexandrie, Bologne, Brindisi. (En correspondance à Brindisi avec le paquebot de la malle de l'Inde.)

CALAIS-MARSEILLE-BOMBAY-EXPRESS. — Une fois par semaine de Londres et Calais pour Marseille (quai de la Joliette) en correspondance avec les paquebots de la Compagnie péninsulaire et orientale à destination de l'Égypte et des Indes.

L'hiver seulement.

CALAIS-MÉDITERRANÉE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Nice et Vintimille.

Train rapide quotidien entre Paris-Nord, Nice et Vintimille composé de voitures de 1<sup>re</sup> classe, lits-salon et sleeping-car.

L'été seulement.

ENJADINE-EXPRESS. — De Londres et Calais pour Coire, Lucerne et Interlaken.



## COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, Vice-Président de la Chambre des Députés, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, Vice-Président de la Chambre des Députés, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, \*, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. \*,  
Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;

Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;

Aynard, O. \*, député, régent de la Banque de France ;

Marquis de Barthélemy, explorateur ;

Barbier de Meynard, O. \*, de l'Institut ;

Beau, O. \*, ministre plénipotentiaire ;

Marc Bel, ingénieur civil des mines ;

Commandant Berger, C. \*, président de la Dette publique ottomane ;

Bertin, C. \*, membre de l'Institut, directeur des constructions navales ;

Benoit-Oriol, O. \*, ancien député.

Bons d'Anty, \*, consul de France.

De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;

Ed. Blanc, ingénieur, membre de la Commission centrale de la Société de Géographie de Paris ;

Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;

Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;

Comte Jean de Castellane ;

J. Chailley-Bert, O. \*, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques.

Charles-Roux, O. \*, ancien député ;

A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;

Baron Denys Cochin, député ;

Henri Cordier, \*, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;

J. Couvert, \*, président de la Chambre de commerce du Havre ;

Jean Darcy ;

C Depincé, \* ;

J. Develle, ancien ministre, ancien député ;

Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine.

E. Duboc, O. \*, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes.

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, ancien député ;

Gauthiot, O. \*, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain.

Gervais-Courtellemont, \*, explorateur ;

J. Gévelot, \*, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. \*, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, \*, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé explorateur ;

Charles Lallemand, \*, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes.

Lavoignat, \*, doyen des notaires de Paris.

Leclère, O. \*, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, \*, Secrétaire d'ambassade.

Pierre Leroy-Beaulieu.

Lesueur, \*, ancien sénateur ;

Commandant Levé, \* ;

Raphaël Georges Lévy, \*, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M<sup>me</sup> Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué.

Mège, ancien député.

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. \*, président de l'Union coloniale française.

Marcel Monnier, \*, explorateur.

Baron Hély d'Oissel, O. \*, ancien député.

Maurice Ordinaire, ancien député.

L. Pélatan, \*, ingénieur des mines ;

D. Pérouse, O. \*, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer.

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. \*, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévet, O. \*, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, \*, I. \*, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne.

P. Ristelhueber, \*, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. \*, administrateur délégué de la C<sup>ie</sup> des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, \*, député, gérant des établissements Schneider et C<sup>ie</sup> du Creusot ;

Stegfried, O. \*, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. \*, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, \*, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, \*, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

## L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe



que nous discernions, que nous utilisions, sans mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.



VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTREME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. *Notices historiques des cités de Chine*, par A. VISSIÈRE. *Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine*, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

*Grammaire Chinoise*, par A. VISSIÈRE.

*La Corée*, par M. COURANT. — *Notices historiques des Cités de Chine*, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



que nous discernions, que nous utilisions, ans a mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.



VIENT DE PARAITRE

# Guides Madrolle

En vente au COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE, 19, rue Bonaparte, PARIS

## CHINE DU SUD, PORTS DU JAPON. — 12 francs

Le Touriste trouvera les indications nécessaires pour visiter les pays de l'EXTRÊME ORIENT, et pour pénétrer en Chine par le SI-KIANG, ou par le FLEUVE BLEU. — HONG-KONG, CANTON, MACAO, CHANG-HAI, HAN-KÉOU.

Voyageurs Chinois, par ED. CHAVANNES. Notices historiques des cités de Chine, par A. VISSIÈRE. Art Chinois. — Histoire de la Chine. — Populations autochtones de la Chine, etc.

## CHINE DU NORD, CORÉE, LE TRANSSIBÉRIEN. — 12 francs

Le Guide prend le voyageur à CHANG HAI et lui fait parcourir toutes les excursions autour de PÉKIN et celles de la CHINE SEPTENTRIONALE et OCCIDENTALE; il le conduit jusqu'en Europe, à travers la MANDCHOURIE, la SIBÉRIE, la RUSSIE et l'ALLEMAGNE. — TIEN-TSIN, PÉKIN, SÉOUL, MOSCOU, VARSOVIE, BERLIN.

Grammaire Chinoise, par A. VISSIÈRE.

La Corée, par M. COURANT. — Notices historiques des Cités de Chine, par A. VISSIÈRE.

## INDO-CHINE, HARAR, INDES, CEYLAN, SIAM, CHINE MÉRIDIONALE 18 francs

Le Guide décrit chaque escale de l'itinéraire MARSEILLE à CANTON; le passager désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'ÉTHIOPIE, visiter les temples somptueux de l'INDE MÉRIDIONALE, aller dans les sanatoria de CEYLAN, parcourir les villes mortes du SIAM, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le FLEUVE ROUGE jusqu'en CHINE et séjourner à CANTON.

GRAMMAIRE CHINOISE. — 2 fr. 50

## QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI<sup>e</sup>

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

Le but qu'on a voulu atteindre en fondant les *Questions Diplomatiques et Coloniales* a été de créer, en dehors et au-dessus de nos dissensions intérieures, un organe impartial, absolument libre de tous liens, qui, par des renseignements exacts, par des études compétentes, mit ses lecteurs en mesure de discerner, dans la mêlée des intérêts, dans le conflit des ambitions et des rivalités internationales, l'intérêt français, traditionnel et actuel.



LIBRAIRIE ARMAND COLIN, rue de Mézières, 5, PARIS

Vient de paraître :

# ATLAS

DES

## COLONIES FRANÇAISES

dressé par ordre du Ministère des Colonies

PAR PAUL PELET

27 Cartes et 50 cartons en 8 couleurs

avec un **Texte explicatif** de 78 pages et un **Index** de 34 000 noms

Un volume in-4° colombier (62×42), relié toile, prix net : **30 fr.**

### LISTE DES CARTES CONTENUES DANS L'ATLAS

Numéros des planches.	Echelles.	Numéros des planches.	Echelles.
1. Colonies françaises (Planisphère).	1/75.000.000	15. Madagascar et dépend. (nord).	1/2.000.000
2. Afrique française.	1/15.000.000	16. — (centre).	—
3. Algérie (Province d'Oran).	1/1.000.000	17. — (sud).	—
4. — (Province d'Alger).	—	18. — (Imérina).	1/1.000.000
5. — (Prov. de Constantine).	—	19. — (Betsiléo).	—
6. Tunisie.	—	20. Indo-Chine franç. (feuille nord).	1/2.500.000
7. Sahara algérien et tunisien.	1/2.500.000	21. — (feuille sud).	—
8. Bas-Sénégal.	1/1.000.000	22. Tonkin : Le Delta.	1/500.000
9. Afrique occidentale (Sénégal).	1/3.000.000	23. { Inde . . . . .	1/20.000.000
10. — (Guinée française et Côte- d'Ivoire).	—	{ Guyane . . . . .	1/2.000.000
11. — (Dahomey).	—	24. Guadeloupe, Martinique, Saint- Pierre et Miquelon.	1/500.000
12. Congo (feuille sud).	—	25. Nouvelle-Calédonie et dépen- dances . . . . .	1/1.000.000
13. — (feuille nord : Haut-Ou- bangui et Chari).	—	26. Polynésie. Etablissements fran- çais de l'Océanie. . . . .	1/6.000.000
14. Côte française des Somali et dé- pendances.	—	27. Points d'appui de la Flotte.	1/250.000

Les Cartes de l'Atlas des Colonies françaises peuvent être vendues séparément.

Prix de chaque carte (nos 1 à 26) . . . . . **1 fr. 25**

Prix de la carte n° 27. . . . . **60 cent.**

ENVOI **FRANCO** DU PROSPECTUS **ATLAS DES COLONIES FRANÇAISES**, SUR DEMANDE.



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Stations hivernales (Nice, Cannes, Menton, etc.)

Billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes.  
Valables 33 jours.

Du 15 octobre au 15 mai, la Compagnie délivre aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, pour Hyères et toutes les gares situées entre Saint-Raphaël, Grasse, Nice et Menton inclusivement. Le parcours simple doit être d'au moins 150 kilomètres.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes.

La durée de validité peut être prolongée une ou plusieurs fois de 15 jours, moyennant le paiement, pour chaque prolongation d'un supplément de 10 0/0 ;

Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire.

(La demande des billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

### L'hiver à la Côte d'Azur.

Billets d'aller et retour collectifs.

Valables jusqu'au 15 mai.

Du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre la Compagnie délivre, aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour Hyères et toutes les gares situées au delà vers Menton. Le parcours simple doit être d'au moins 400 kilomètres.

(Le coupon d'aller de ces billets n'est valable que du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre.)

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets

simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes. Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire.

(La demande de billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

L'hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 % en 1<sup>re</sup> classe et 20 % en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes ;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de toutes classes comportant des réductions variant de 20 % pour une famille de 2 personnes à 40 % pour une famille de 6 personnes ou plus ; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, mari, femme, enfant, grand-père, grand-mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 % du prix primitif du billet pour chaque prolongation.



# 1<sup>ie</sup> C. Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de THÉS NOIRS de Chine

En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES

Chez les Principaux Commerçants

**JIM'S EMBROCATION** GUERISON et SOULAGEMENT  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>ie</sup> DÉBONNAIRE, 20, Faub<sup>g</sup> St-Honoré, Paris.  
Env. f<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup> 40. - Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :

Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les VÉRITABLES avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
NOM du D<sup>r</sup> FRANCK. - Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE

BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Édi-  
teurs, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	}	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,		» 250 » 35 »
sans période		» 500 » 105 »
de temps limite.		» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

### CASIER PARLEMENTAIRE

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE

Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme GRANDEUR et comme RELIEF  
C'est le Document absolu enregistré

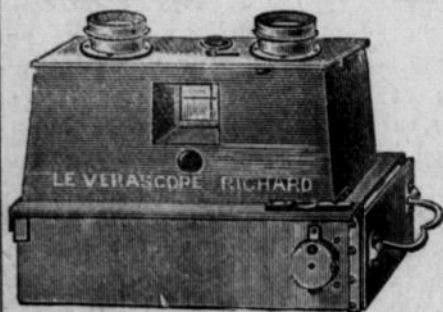
PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et succ<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE MODÈLE 1900:** Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. Prix complet: 500 fr.

AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND

**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, sécurité absolue des diapositifs.



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 × 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 × 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 × 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

# PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Classes seulement)

## GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe .....	43 fr. 25
Deuxième classe .....	32 »
Troisième classe .....	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe .....	72 fr. 75
Deuxième classe .....	52 fr. 75
Troisième classe .....	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

## Chemins de fer

### DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

#### Stations hivernales (Nice, Cannes, Menton, etc.)

Billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes.  
Valables 33 jours.

Du 15 octobre au 15 mai, la Compagnie délivre aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, pour Hyères et toutes les gares situées entre Saint-Raphaël, Grasse, Nice et Menton inclusivement. Le parcours simple doit être d'au moins 150 kilomètres.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes.

La durée de validité peut être prolongée une ou plusieurs fois de 15 jours, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément de 100/0 ;

Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire.

(La demande des billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

#### L'hiver à la Côte d'Azur.

Billets d'aller et retour collectifs.

Valables jusqu'au 15 mai.

Du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre la Compagnie délivre, aux familles d'au moins trois personnes voyageant ensemble, des billets d'aller et retour collectifs de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes pour Hyères et toutes les gares situées au delà vers Menton. Le parcours simple doit être d'au moins 400 kilomètres.

(Le coupon d'aller de ces billets n'est valable que du 1<sup>er</sup> octobre au 15 novembre.)

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de quatre billets

simples ordinaires (pour les deux premières personnes), le prix d'un billet simple pour la troisième personne, la moitié de ce prix pour la quatrième et chacune des suivantes. Faculté d'arrêt aux gares situées sur l'itinéraire.

(La demande de billets doit être faite 4 jours au moins à l'avance à la gare de départ).

## CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

L'hiver à Arcachon, Biarritz, Dax, Pau, etc.

Billets d'aller et retour individuels et de famille de toutes classes.

Il est délivré toute l'année par les gares et stations du réseau d'Orléans pour Arcachon, Biarritz, Dax, Pau et les autres stations hivernales du midi de la France :

1<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour individuels de toutes classes avec réduction de 25 % en 1<sup>re</sup> classe et 20 % en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes ;

2<sup>o</sup> Des billets d'aller et retour de famille de toutes classes comportant des réductions variant de 20 % pour une famille de 2 personnes à 40 % pour une famille de 6 personnes ou plus ; ces réductions sont calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue avec minimum de 300 kilomètres aller et retour compris.

La famille comprend : père, mère, mari, femme, enfant, grand-père, grand'mère, beau-père, belle-mère, gendre, belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi que les serviteurs attachés à la famille.

Ces billets sont valables 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée. Cette durée de validité peut être prolongée deux fois de 30 jours, moyennant un supplément de 10 % du prix primitif du billet pour chaque prolongation.



# ie G Coloniale CHOCOLATS

DE  
QUALITÉ SUPÉRIEURE

**THÉ** QUALITÉ UNIQUE  
Qualité Supérieure

COMPOSÉE EXCLUSIVEMENT

des meilleures sortes de **THÉS NOIRS** de Chine  
En Boîtes de 75, 150 et 300 grammes.

ENTREPOT GÉN<sup>al</sup> : Avenue de l'Opéra, 19, Paris

DANS TOUTES LES VILLES  
Chez les Principaux Commerçants

**JIMS EMBROCATION**

**GUERISON et SOULAGEMENT**  
instantané des  
Douleurs rhumatismales,  
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de  
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique  
quelconque. Ph<sup>ie</sup> **DÉBONNAIRE**, 20, Faub<sup>is</sup> S<sup>t</sup>-Honoré, Paris.  
Env. P<sup>o</sup> contre mandat-poste, 1<sup>fr</sup>40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!

Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :  
Manque d'Appétit, Migraine,  
Embarras gastrique, etc.

Demander les **VERITABLES** avec  
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le  
**NOM** du D<sup>r</sup> **FRANCK**. — Toutes Pharmacies.

## LE COURRIER DE LA PRESSE

BUREAU de COUPURES de JOURNAUX

21, Boulevard Montmartre. PARIS 2<sup>e</sup>

FONDÉ EN 1889

DIRECTEUR : A. GALLOIS

Adresse Télégr. : COUPURES-PARIS — Téléphone 101.50

Lit, découpe, traduit et fournit les articles de Journaux  
et Revues du Monde entier, sur tous sujets et personnalités.  
Est le collaborateur indispensable des Artistes, Littérateurs,  
Compositeurs, Savants, Hommes politiques, Diplomates,  
Commerçants, Industriels, Financiers, Jurisconsultes, Eru-  
dits, Inventeurs, Gens du Monde, Entrepreneurs, Explo-  
rateurs, Sportsmen, etc., en les tenant au courant de ce qui  
paraît dans tous les Journaux et Revues, sur Eux-mêmes  
et sur tous les sujets qui les intéressent.

**TARIF : 0 fr. 30 par coupure**

Tarif réduit,	Par 100 Coupures, 25 francs
paiement d'avance,	» 250 » 55 »
sans période	» 500 » 105 »
de temps limite.	» 1000 » 200 »

On traite à forfait pour 3 mois, 6 mois, un an

Tous les ordres sont valables jusqu'à avis contraire.

**CASIER PARLEMENTAIRE**

Relevé des Scrutins de votes et Nomenclature des Travaux  
des Sénateurs, Députés, Conseillers Municipaux  
et Conseillers Généraux

Répertoire du Journal Officiel de la République française

PUBLICATION MENSUELLE : 12 FRANCS PAR AN

## PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



# GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C<sup>ie</sup>

## PAPIERS · PRODUITS

# LE VÉRASCOPE

BREVETÉ  
S. G. D. G.

ou **JUMELLE STÉRÉOSCOPIQUE**

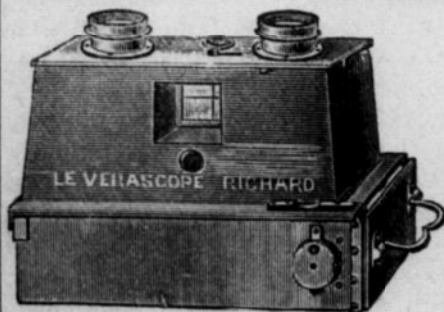
Donne l'image vraie, garantie superposable avec la nature comme **GRANDEUR** et comme **RELIEF**  
*C'est le Document absolu enregistré*

**PRIX complet avec objectifs rectilignes... 175 fr.**

Inventé et construit par **JULES RICHARD** \* Fond<sup>r</sup> et suc<sup>r</sup> de la Maison RICHARD Frères  
25, rue Mélingue (anc. imp. Fessart) Paris-XIX<sup>e</sup>

**EXPOSITION ET VENTE 3, RUE LAFAYETTE** **MODÈLE 1900**: Plus de volets à tirer, fer-  
meture de sûreté empêchant tout voile, deux  
objectifs Zeiss anastigmats, deux viseurs clairs dont l'un entièrement redresseur, compteur automa-  
tique, niveau d'eau, déclenchement à la poire, vitesse variable, etc. **Prix complet: 500 fr.**

**AUCUN APPAREIL NE DONNE AUSSI GRAND**  
**LE TAXIPHOTE** Breveté S. G. D. G. — Nouveau stéréoscope classeur distributeur auto-  
matique servant pour la projection, *sécurité absolue des diapositifs.*



Envoi franco de la notice illustrée

Trois formats : 45 x 107<sup>mm</sup> (Vérascope) 6 x 13<sup>cm</sup>, 8 1/2 x 17<sup>cm</sup>

Récompenses à l'Exposition de 1900 : 3 GRANDS PRIX. — 3 MÉDAILLES D'OR



**RETRO  
NEWS**