

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; 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

50 ^e Liste des souscripteurs.....	417
Les Allemands en Chine, par FERNAND PILA.....	418
Le Régime des chemins de fer en Chine.....	420
Le Pékin-Hankéou.....	424
La Politique française à Kouang-tchéou-ouan, par R. C.....	425
Les Suites financières de la guerre russo-japonaise, par J. FRANCONIE.....	427
Projets de voies ferrées en Asie russe, par PAUL LABBÉ.....	433
La Révolte arabe.....	436
La Rivalité commerciale de l'Angleterre et de la Russie en Perse, d'après de récentes enquêtes, par JACQUES BARDOUX.....	438
Asie Française : La circulation monétaire en Indo-Chine. — Indigènes et colons. — Les fonctionnaires indigènes au Tonkin. — Les inondations et irrigations au Tonkin. — La concurrence anglaise au Tonkin. — Les œuvres de bienfaisance et d'assistance en Cochinchine.....	443
Chine : Les Japonais en Mandchourie. — Les garnisons étrangères du Pe-chili. — Les facultés du contribuable chinois. — L'enquête constitutionnelle. — Une interview de Yuen-Chi-Kaï. — Chemins de fer en Chine.....	445
Japon : L'alliance anglo-japonaise et la politique de l'Angleterre en Extrême-Orient. — La représentation à l'étranger. — L'Australie et l'immigration asiatique.....	448
Corée : Un nouveau traité avec le Japon.....	450
Asie Russe : Port de Vladivostok. — Statistique de la Sibérie cultivée occidentale. — Le cuivre dans l'Altai et les steppes kirghizes. — La flore de l'Altai.....	451
Asie Anglaise : Le voyage du prince de Galles dans l'Inde. — Le port de Kurrachee. — Fauves et serpents dans l'Inde.....	453
Australasie : Les Anglais à Bornéo.....	454
Nominations officielles.....	455
Bibliographie.....	456

CARTES ET GRAPHIQUES

Territoire allemand du Chantoung.....	419
Enclave française de Kouang-tchéou-ouan.....	426
Graphique comparatif des fonds russes et des fonds japonais.....	429

50^e LISTE DES SOUSCRIPTEURS ⁽¹⁾

MM.

Alby, ingén. des ponts et chaussées	25	»	
Gaston Bordat, à Paris.	25	»	
Paul Bourde, publiciste à Paris . . .	12	»	
Jules Develle, ancien ministre. . .	25	»	
Deslandres, astronome.	20	»	
Fréd. Gros, vice-consul honoraire.	25	»	
G.-C. Grandjean, à Paris.	12	»	
Heurteau, ingén. des mines.	25	»	
Ch. Halais, résident de France. . . .	12	»	
B ^{on} Hulot, secrét. général de la Société de géographie.	25	»	
Marcel Monnier, explorateur.	25	»	
Mariani, à Paris.	25	»	
M ^{is} de Montaigu, député	25	»	
C ^{te} de Sémallé, à Paris.	25	»	
Section colon. de l'A. des étudiants.	12	»	
* Barthère, offic. d'admin. d'artill. coloniale.	25	»	
Barbier de Meynard, membre de l'Institut.	25	»	
Command. de Lacoste, offic. d'ord. du président de la Républ. . . .	20	»	
E. Borniche, présid. de la Chambre de comm. franç. d'Anvers	25	»	
A reporter. . .		413	»

(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.

Report.	413 »
Maurice de Coppet, consul de France	12 »
G. Bihourd, ambassad. de France	25 »
Paul Kinsbourg, négoc. à Paris	25 »
Raph. Monnet, consul de France.	25 »
Ed. Dumont, architecte.	50 »
Radiguet, colonel d'infant.	12 »
Lucien Villars, à Paris	25 »
De Lapierre, capit. de frégate en retraite.	12 »
G.-C. Grandjean, à Paris.	12 »
* Richard, lieut. d'infant.	12 »
Paul Kegan, à Londres.	12 »
Maurice de Vilmorin, à Paris.	25 »
Mercier de Lostende, capit. de frég. M ^{is} de Reverseaux, ambass. de France.	20 »
F. Fleury, enseigne de vaiss.	25 »
Marchand, à Vancouver,	12 »
Lieut. Vignon, de l'infant. colon.	13 50
Lefeuvre-Méaulle, consul de France	12 »
Le direct. du chemin de fer de Kayes au Niger.	12 »
Henry Allizé, ministre plénipot.	25 »
Camille Gauthier, consul de France	12 »
Dumaine, ministre plénipot.	25 »
C ^o d'Ormesson, ministre plénipot.	12 »
G. Marquis, administ. des colonies.	12 »
A. de Fleuriau, secrét. d'ambass.	100 »
Richard, lieut. d'infant.	12 »
Delavaud, ministre plénipot.	30 »
Sylvain Charria, à Paris.	24 »
Bertrand, conservateur des archives au minist. des Affair. étrang.	24 »
J. Arène, consul général.	12 »
Biblioth. des offic. du 2 ^e étranger.	20 »
Cercle milit. de Nouméa	12 »
Ecole milit. d'inf. Saint-Maixent.	12 »
Union française de Constantinople	100 »
Charles Picot, ancien inspect. des finances	25 »
Réunion des officiers de Tagda.	12 »
* Breucq, consul de France.	15 »
Souscriptions diverses.	141 »
Total.	1.404 50

AVIS

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

Les adhérents reçoivent toutes les publications du Comité, sont convoqués aux réunions que ce dernier donne et participent à son action.

LES ALLEMANDS EN CHINE

Les lecteurs du Bulletin savent, par le dernier article du numéro d'octobre, qu'il y a lieu de s'attendre, d'après certains faits et certains signes, à un revirement de la politique allemande en Chine. Ces premiers symptômes se complètent et se précisent. Il faut voir surtout dans l'état de choses qu'ils annoncent la conséquence naturelle de l'ordre nouveau créé par la guerre russo-japonaise et le renouvellement de l'alliance de l'Angleterre et du Japon.

Dans une Chine, dont la situation internationale est consolidée, qui tend à prendre conscience de sa force et qui a maintenant des défenseurs attitrés, l'Allemagne sent le danger qu'il y aurait, pour elle et pour ses immenses intérêts engagés dans ce pays, à persévérer dans la politique de procédés violents et sommaires qui a conduit ses troupes à Kiao-tchéou en 1897 et à Pékin en 1900. Et, afin de faire oublier le goût qu'elle a montré naguère pour la « manière forte », et la réputation plutôt désavantageuse qu'il lui a valu dans le monde chinois, elle se fait tout à coup l'inspiratrice de mesures singulièrement douces et favorables à la Chine. Peut-être devons-nous bientôt voir en elle le plus ardent champion des principes de l'intégrité chinoise et de la « porte ouverte », quelle que soit l'œuvre qu'elle a menée pendant sept ans au Chantoung (1).

En attendant, elle met un terme, dans la mesure du possible, au déploiement de ses forces militaires qu'elle semblait considérer comme un bon moyen d'assurer son prestige et de faire progresser sa situation en Chine.

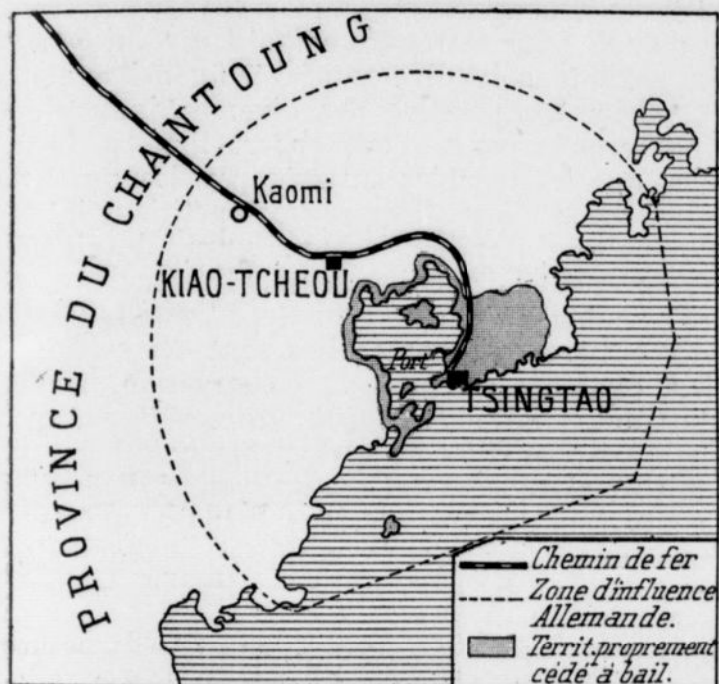
Le mois dernier, on apprenait que l'empereur Guillaume II proposait à brûle-pourpoint aux puissances de retirer (à l'exception des gardes des légations à Pékin) les troupes qu'elles ont encore dans le Petchili, en exécution du protocole de 1901. Et sans attendre la réponse de ces puissances, il faisait part à la cour chinoise de ce projet, comme s'il voulait forcer la main aux autres gouvernements et accroître ainsi le bénéfice moral qu'il comptait en recueillir à Pékin.

Ce mois-ci, c'est une autre opération, également d'ordre militaire, mais spéciale aux Allemands. Il s'agit du retrait de deux petites garnisons qu'ils entretenaient, le long de leur chemin de fer du Chantoung et pour sa protection, dans la zone de 50 kilomètres que la convention du 6 mars 1898 leur a réservée, sous certaines conditions, autour de la baie de Kiao-tchéou. C'est à l'entrée de cette baie que se trouvent les parties du territoire chinois qui leur ont été spécialement et limitativement cédées à bail, et notamment la presqu'île où ils ont construit leur port de *Tsingtao*. La ville même de *Kiao-tchéou* est au fond de la baie, à quelque

(1) Voir sur cette œuvre l'article du Bulletin d'août 1904 : « Une province chinoise en progrès, le Chantoung », par M. FERNAND PILA.

distance du rivage, à l'intérieur de la zone susdite, mais en dehors du territoire cédé à bail. Dans cette même zone se trouve aussi une autre ville, plus petite, appelée *Kaomi*, située comme la précédente sur le chemin de fer. Ce sont dans ces deux villes que sont les postes militaires dont je parlais tout à l'heure.

Quand je traversai cette partie du Chantoung, en octobre 1903, le drapeau impérial allemand flottait ostensiblement sur les murs de ces deux cités chinoises. Des petits détachements de troupes circulaient constamment de Tsingtao à Kaomi. On voyait, près de la voie ferrée, des sections



d'infanterie faire l'exercice. Sur les quais des petites gares et dans les compartiments des trains, des officiers, le verbe haut et le sabre cliquetant, pouvaient donner au voyageur l'impression d'être transporté tout à coup dans un coin d'Alsace ou de Poméranie.

C'est cet état de choses qui va être modifié. D'après une information parue dernièrement dans la presse anglaise, un important arrangement vient d'être conclu entre le gouverneur allemand résidant à Tsing-tao et le gouverneur chinois du Chantoung. Cet acte, disent les journaux d'outre-Manche, se compose de cinq articles, qui stipulent que Kaomi devra être évacué par les troupes allemandes dans l'espace de six mois après la signature, et Kiao-tcheou, dès le mois de janvier prochain. Les troupes ainsi retirées se replieront sur Tsing-tao. C'est la Chine qui assumera désormais la protection du chemin de fer et assurera la sécurité du territoire concédé (en dehors de Tsing-tao). De plus, elle acquerra les casernements allemands de Kaomi en vue d'y installer une école où seront enseignées les langues allemande et chinoise. Enfin, tous les bureaux de poste allemands au Chantoung seront remis aux autorités chinoises.

En reproduisant cette nouvelle, la presse française a eu le tort de la présenter comme annonçant l'évacuation totale du territoire allemand du

Chantoung. Ce n'est que de la zone de 50 kilomètres qu'il s'agit. Tsing-tao reste naturellement occupé comme auparavant par les troupes allemandes, dont l'effectif même va s'accroître du fait des évacuations précédentes. Toujours est-il que cette opération, bien que ou plutôt parce qu'elle était réclamée depuis longtemps par l'autorité chinoise, révèle très clairement de la part du gouvernement allemand le dessein bien arrêté de complaire désormais autant que possible à cette dernière.

*
*
*

Répetons-le : les deux actes dont il vient d'être question — initiative prise en vue de l'évacuation du Pet-chili, retrait des petites garnisons de Kaomi et de Kiao-tcheou — indiquent chez les Allemands des tendances politiques toutes nouvelles. Ce sont des occasions que ceux-ci ont saisies pour chercher à sortir de la position fautive que leur ont faite en Chine les derniers événements. Ils étaient venus et s'étaient installés sur le sol chinois le « poing ganté de fer ». C'est leur gant, devenu trop provocant, qu'ils quittent maintenant avec ostentation.

Toutefois ils conservent encore la possession intégrale de Tsing-tao; et ce port, tel qu'ils l'ont outillé, ne cesse d'être, entre leurs mains, une base navale et une place de guerre de grande importance. Bien plus, ils s'y concentrent; car les mouvements de troupes signalés plus haut vont leur permettre d'augmenter l'effectif de leur garnison maritime. Et n'oublions pas, en considération de toutes les éventualités, que Tsing-tao n'est qu'à vingt-quatre heures de navigation des ports du Tcheli, la province qui renferme la capitale de l'Empire chinois.

Mais, même si les Allemands renoncent définitivement à toute politique d'entreprises militaires et d'agrandissement territorial, ils gardent dans cet empire le bénéfice de leurs admirables efforts économiques. Ils sont en passe de devenir, notamment au Chantoung, grâce à leur chemin de fer, grâce aux concessions qu'ils se sont fait au bon moment octroyer dans les districts miniers les plus riches, les maîtres du commerce et de la production industrielle de cette province. Et pour ces raisons, leur situation en Chine reste, somme toute, dans l'état actuel des choses, peu changée.

FERNAND PILA.

AVIS

Plusieurs de nos adhérents d'Orient et d'Extrême-Orient nous ont exprimé le désir de nous adresser des correspondances et des notes sur les événements qui se passent dans leur région. Nous recevons avec empressement toutes les communications de ce genre et nous utiliserons dans notre Bulletin celles d'entre elles qui pourraient être publiées sans inconvénient et seraient de nature à intéresser nos lecteurs.

LE
RÉGIME DES CHEMINS DE FER
EN CHINE

I

La question de l'établissement de voies ferrées dans l'Empire chinois actuellement à l'ordre du jour, préoccupant au même degré diplomates, financiers et industriels, est cependant d'origine récente. Si l'on excepte la petite ligne de 16 kilomètres construite en 1876 pour relier Changhaï à Woosung qui n'eut qu'une existence éphémère et qui ne constitua ainsi qu'un épisode avant-coureur du grand mouvement présent, il n'y a guère qu'une douzaine d'années que l'idée de construire un réseau ferré pour développer et exploiter les immenses richesses du grand Empire fut suggérée par des hommes d'affaires et que cette éventualité fut sérieusement envisagée par le gouvernement impérial.

En Chine, deux hommes d'Etat osèrent prendre l'initiative de proposer à la Cour la construction de lignes de chemins de fer. Ce fut une véritable hardiesse que de heurter ainsi de front la routine, les préjugés et les superstitions qui mettaient obstacle à la réalisation d'un tel projet. Le célèbre vice-roi Li-Hong-Tchang, le premier, fit une proposition de ce genre dès l'année 1881 dans un long mémoire adressé au Trône. Peu après, à l'occasion du traité de paix du 9 juin 1885, qui mettait fin au conflit franco-chinois soulevé par l'affaire du Tonkin, Li-Hong-Tchang consentait à introduire dans l'article 12 une clause prévoyant l'établissement de voies ferrées dans l'Empire et s'engageait à réserver un droit de préférence en faveur de l'industrie française pour les commandes de matériel effectuées à cet effet. Mais il ne fut pas donné de suite à ces projets encore prématurés. Ce n'est qu'un peu plus tard que le vice-roi du Tcheli décida et obtint l'autorisation de faire construire par un ingénieur anglais, M. Kinder, une courte voie ferrée destinée à faciliter l'exploitation des mines de charbon de Kaïping, dans lesquelles il avait lui-même de très gros intérêts, en reliant cette localité au petit port de Sin-ko-tchouang. Cette petite ligne, primitivement d'intérêt purement local, devait être successivement prolongée et devenir ainsi peu à peu l'embryon de ce qui est aujourd'hui le chemin de fer du Nord.

Enhardi par cet exemple, le vice-roi des deux Kiang, Tchang-Tché-Tong, proposait vers la même époque de rétablir l'ancienne ligne de Changhaï à Woosung et demandait même son prolongement jusqu'à Nankin. Les travaux de la première partie de cette ligne furent commencés dans les premiers mois de l'année 1897.

Dès lors, les superstitions chinoises tombèrent peu à peu : la Cour elle-même, à qui le Syndicat de

la mission de l'Industrie française avait fait présent d'un petit chemin de fer à voie étroite installé dans le parc Impérial, parut apprécier le nouveau mode de locomotion et vouloir se rallier aux idées occidentales, encore que timidement. Les demandes de concessions ne tardèrent pas à affluer : ce fut une véritable ruée. Les industriels de toutes les nations, voyant un nouveau et immense débouché s'ouvrir à leur convoitise, intriguèrent pour que le gouvernement leur confiât les entreprises projetées, et des contrats furent peu à peu passés avec des Sociétés étrangères. Une première poussée vers l'Extrême-Orient se produisit après la guerre sino-japonaise, alors que Li-Hong-Tchang fit son fameux voyage à travers le monde pour se rendre compte par lui-même des conditions des divers marchés financiers et de la valeur comparative des diverses industries. Une seconde poussée eut encore lieu en 1900, alors que les troubles suscités par les Boxeurs laissaient le champ libre aux compétitions internationales. Un enthousiasme si grand devait nécessairement faire naître des désillusions.

Cependant, à l'heure actuelle, plusieurs lignes déjà entièrement construites sont en exploitation, certaines en cours de construction, tandis que d'autres ont été simplement concédées et que quelques-unes enfin ne sont encore qu'à l'état de projet, mais avec des chances diverses d'aboutir. La situation des voies ferrées chinoises présente donc une assez grande confusion, augmentée encore par la difficulté de se procurer des renseignements exacts sur ce qui se passe en réalité dans ce grand Empire où tant d'influences diverses agissent et se contrarient. Le but de la présente étude est d'essayer d'exposer cette situation en classant les différentes lignes dans une des catégories indiquées ci-dessus, après avoir donné un aperçu de la manière dont fonctionne le régime des chemins de fer et indiqué quelles sont les conditions normales des contrats d'entreprise.

II

Le gouvernement impérial a toujours préféré ne pas traiter directement avec les Sociétés étrangères qui poursuivent l'obtention d'entreprises de chemins de fer. C'est ce sentiment, très facilement explicable pour qui connaît l'esprit chinois, qui a suggéré l'idée de créer la *Compagnie impériale des chemins de fer chinois*, dont le but est précisément de faire office de paravent derrière lequel s'abrite le gouvernement. Aussi ne faudrait-il pas entendre le mot de « Compagnie » dans le sens que nous lui attribuons généralement, ni supposer à cette administration une organisation semblable à celle qui existe en Europe. Cette Compagnie impériale des chemins de fer chinois, dont on entend parler si souvent, est en somme presque un mythe : c'est un simple masque qui permet au gouvernement de se dérober et de sauver la face, c'est un pur nom, comme c'est le cas d'ailleurs pour la Compagnie impériale des télégraphes chinois, la Banque impériale chinoise, etc.

Cette appellation fut imaginée dès le moment où le projet d'établir des voies ferrées dans le Céleste Empire parut avoir quelque chance d'aboutir. Elle a été créée, en effet, par un édit impérial en date du 20 octobre 1896 qui prévoyait la construction d'une ligne destinée à partir de Pékin pour se diriger vers Hankéou. L'influence de Li-Hong-Tchang fit octroyer le titre de directeur général de la nouvelle Compagnie à son ami Cheng-Chouan-Houei. Celui-ci, à qui était primitivement dévolu le contrôle de la construction de la ligne Pékin-Hankéou, devait par la suite élargir peu à peu le cercle de ses attributions, surtout après la mort de son puissant protecteur survenue en 1901, et devenir le fonctionnaire qui s'occupait spécialement des chemins de fer de la Chine. La Compagnie impériale se faisait par conséquent l'intermédiaire indispensable pour traiter de ces affaires. La seule restriction à l'omnipotence de Cheng en cette matière avait été faite au profit de son dangereux rival à l'autorité chaque jour grandissante, Yuan-Chi-Kaï, le futur vice-roi du Tcheli. Celui-ci obtint en effet la direction des chemins de fer du Nord, qui ne comprenaient guère il est vrai que la ligne de Chan-hai-kouan et les embranchements susceptibles d'être construits dans cette région, mais Yuan-Chi-Kaï avait ainsi un pied dans la place et il allait en tirer très habilement parti pour miner le crédit de son rival. La fortune des mandarins est toujours très instable ; Cheng, qui avait fait nombre d'envieux, fut bientôt décrié de tous côtés, calomnié auprès de l'empereur et vit son influence décliner de jour en jour. Bien qu'il ne soit plus ni jeune ni valide, il fait preuve d'une grande énergie et s'efforce de consolider une situation qu'il sent menacée. C'est dans ce but qu'il entreprit plusieurs voyages à Pékin et qu'il réussit à obtenir, au prix de grands sacrifices, des entrevues avec l'impératrice. Yuan-Chi-Kaï, au contraire, que l'on dit pourtant moins intelligent et qui se montre très favorable, sinon docile, à l'influence japonaise, paraît avoir à l'heure actuelle la faveur de la cour, tandis que la disgrâce de Cheng, accusé de laisser une trop grande part à l'intervention étrangère, ne fait que s'accroître.

Ainsi, en réalité, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois se compose essentiellement d'un homme : son directeur général, Cheng-Chouan-Houei. Autrement, cette soi-disant institution n'a ni capitaux ni ingénieurs. Les quelques frais de bureau qu'elle nécessite sont supportés par les différentes Sociétés étrangères avec lesquelles Cheng a traité pour se procurer précisément les capitaux et les ingénieurs qui lui faisaient défaut. La Compagnie des chemins de fer chinois a donc uniquement pour but de servir d'intermédiaire entre le gouvernement impérial et les entreprises étrangères ; elle reçoit de son gouvernement la concession de la ligne projetée et la transmet à son tour à la Société avec laquelle elle a négocié en la chargeant de la construire dans certaines conditions qui seront exposées par la suite.

Il est inutile d'insister sur ce qu'une semblable organisation présente de dangereux pour les étrangers. Etant en effet représenté par un seul personnage autour duquel viennent se concentrer et les convoitises internationales et les intrigues intérieures, c'est en effet un pouvoir très faible et très facilement influençable. Il suffit qu'une puissance réussisse à obtenir, d'une façon quelconque, un certain ascendant sur l'homme détenant ce pouvoir pour être à même de lui suggérer très aisément des projets nuisibles à la stabilité du régime des chemins de fer tout entier. C'est ainsi que l'on a prétendu que les tendances au rachat par la Chine des entreprises étrangères, tendances qui se manifestent à l'heure actuelle, sont dues à une inspiration de source japonaise.

Indépendamment de cette institution, le gouvernement chinois a imaginé au mois de juillet 1898 une administration générale des mines et des chemins de fer. A cette époque, en effet, les deux genres d'affaires allaient très souvent de front : la ligne de Kaïping en est un exemple. Les premiers projets de chemins de fer ayant été imaginés en vue d'exploiter les richesses minières de l'Empire et les mines, de leur côté, devant être utilisées pour assurer l'exploitation des diverses lignes, souvent les deux concessions étaient sollicitées simultanément et les Chinois prirent l'habitude de les confondre : c'est ce qui explique la création d'un bureau commun. A la tête de ce rouage nouveau étaient placés deux membres du Tsang-li-yamen : Ouang-Ouen-Tchao, trop âgé pour s'occuper activement des affaires, et Tchang-Yin-Hoan, ancien représentant du Fils du Ciel à Washington, esprit intelligent et ouvert aux idées occidentales. Cette administration n'eut d'ailleurs qu'une existence nominale, Tchang-Yin-Hoan ne tardant pas à être disgracié, puis exilé. Le gouvernement impérial avait cependant eu le temps de publier en novembre 1898 un décret réglementant les chemins de fer et dont un édit ultérieur devait être la reproduction assez fidèle.

Le fonctionnement de ce bureau fut d'ailleurs bientôt et complètement interrompu par les troubles des Boxeurs, à la suite desquels un décret en date du 10 janvier 1902 entreprit sa réorganisation. Ouang-Ouen-Tchao, alors devenu grand secrétaire d'État et vice-président du Ouai-ou-pou, était de nouveau chargé de sa direction avec le titre de haut commissaire des mines et des chemins de fer, le gouvernement chinois persistant à fusionner les deux catégories d'entreprises.

Mais cette mesure n'allait pas tarder à être rapportée par un édit impérial de décembre 1903 ordonnant que les affaires de mines et celles de chemins de fer fussent désormais distinctes et faisant ressortir ces dernières de la compétence du Ministère du commerce ou Chang-pou institué quelques mois auparavant. Le nouveau Ministère, dont la création avait été en grande partie provoquée par le besoin qui se faisait sentir d'un contrôle effectif sur les chemins de fer, avait à sa

tête le prince Tching, fils du président du Ouai-ou-pou, et comme membres, Yuan-Chi-Kaï qui arrivait par là à mettre en échec l'influence de Cheng ainsi que Wou-Ting-Fang, ancien représentant de la Chine aux Etats-Unis. En outre, le même édit revisait dans un sens libéral le règlement des chemins de fer de novembre 1898. Il tendait à favoriser les initiatives indigènes, tant au point de vue financier qu'au point de vue industriel. Il stipulait dans ce but que les trois dixièmes des capitaux des entreprises de chemins de fer seraient dans tous les cas laissés à la libre disposition des Chinois afin qu'ils pussent s'intéresser à ces affaires. Constatant cependant la pénurie de techniciens indigènes, le gouvernement impérial reconnaissait la nécessité de faire appel aux étrangers qui seraient protégés dans la mesure où eux-mêmes se montreraient respectueux des usages établis. Au nouveau Ministère du commerce incombait la charge d'examiner toutes les demandes de concessions et de faire une enquête à leur sujet. En cas de participation de capitaux étrangers, la demande devait également être soumise à l'approbation du Ouai-ou-pou. Il était prescrit que les travaux d'études seraient commencés six mois après l'obtention de la concession, et ceux de construction après un délai de six autres mois, le tout sous peine d'annulation du contrat. La largeur de la voie elle-même était prévue et fixée à 4 pieds 8 pouces 1/2, c'est-à-dire 1 m. 435. Enfin le nouveau règlement semblait permettre aux étrangers, quoique d'une façon détournée et assez vague, de se soustraire à la nécessité de recourir aux intermédiaires chinois et de pouvoir introduire directement leurs demandes. Mais les diverses sociétés ont jugé qu'il était encore préférable de s'entendre préalablement avec des hommes d'affaires chinois très experts à mener à bien des négociations parfois délicates et exigeant des démarches de toute nature. Il faut d'ailleurs s'empresse d'ajouter que ce règlement est loin d'être rigoureusement appliqué, et qu'il convient de le considérer plutôt comme le but vers lequel tendent les efforts du gouvernement impérial.

Telle est l'organisation proprement chinoise des chemins de fer qui est, à vrai dire, assez confuse et semble à l'heure actuelle en voie de transformation.

III

Examinons à présent comment et à quelles conditions une société étrangère obtient un contrat l'autorisant à établir une ligne de chemin de fer.

Les financiers et les industriels qui sollicitent un pareil contrat commencent par se mettre en rapport avec les vice-rois ou gouverneurs des provinces que doit traverser la ligne projetée. Ils font appuyer leurs négociations par leurs consuls auprès des autorités locales, et auprès du Ouai-ou-pou par le représentant de leur nation à Pékin. Lorsque ces négociations ont abouti, un accord

intervient entre les deux parties pour fixer les conditions exactes auxquelles la construction et l'exploitation de ligne seront confiées à la Société étrangère.

Ces contrats sont loin d'être calqués tous sur un modèle uniforme; cependant il est possible d'en dégager des lignes générales qui se retrouvent dans la plupart d'entre eux. En premier lieu, le gouvernement chinois commence généralement par contracter un emprunt que la Société concessionnaire s'engage à émettre à des conditions variables. Cet emprunt, qui est toujours à un intérêt de 5 0/0 payable en or et dont les fonds sont destinés à subvenir aux dépenses nécessitées par les études et la construction de la voie ferrée, est dans la plupart des cas gagé sur la ligne elle-même ainsi que sur le matériel. En cas d'insuffisance des recettes de l'exploitation, le gouvernement impérial s'engage à garantir le paiement des intérêts aux souscripteurs. Le délai dans lequel l'emprunt doit être entièrement remboursé est compris dans une période qui varie entre 30 ans (Pékin-Hankéou) et 50 ans (Changhai-Nankin), le gouvernement chinois se réservant cependant la faculté d'opérer ce remboursement par anticipation à partir d'une période fixée ordinairement à dix ou douze ans, et cela avec ou sans compensation pour les souscripteurs.

Quant aux avantages que retirent les sociétés, ils peuvent se classer en trois catégories. Elles commencent par réaliser un bénéfice dans l'opération même de l'émission de cet emprunt, bénéfice qui résulte de la différence entre le prix auquel l'emprunt a été conclu et celui auquel il est émis sur le marché, le prix de cession étant ordinairement de 90 0/0. Une autre source de bénéfices provient de la construction de la ligne. Tantôt le texte du contrat se borne à stipuler que le concessionnaire se chargera de faire toutes les commandes de matériel nécessaire, ce qui implique le droit d'agir comme un fournisseur ordinaire et de prélever un bénéfice raisonnable sur les marchandises livrées; tantôt, au contraire, le contrat renferme une clause stipulant expressément que la Société concessionnaire s'engage à acheter le matériel au plus bas prix possible, mais prévoyant par contre une rémunération sous forme d'une commission qui est généralement fixée à 5 0/0 sur le total des dépenses. La dernière catégorie de bénéfices enfin est constituée par une certaine participation de la Société concessionnaire aux recettes de l'exploitation. Cette participation qui se monte à 20 0/0 a une durée égale à celle du contrat d'emprunt à laquelle elle se trouve liée. Si donc la Compagnie impériale des chemins de fer chinois use de la faculté de rachat par anticipation, les souscripteurs cesseront, à partir de ce moment même, de participer aux bénéfices. Dans certains contrats passés par des Sociétés anglaises ou américaines, le droit aux 20 0/0 des bénéfices de l'exploitation est établi par la création d'actions de jouissance que le gouvernement chinois remet à ces Compagnies dans la proportion de une action pour cinq obliga-

tions émises, la valeur nominale de ces deux titres étant la même et les 20 0/0 des bénéfices étant versés aux porteurs de ces actions de jouissance. Grâce à une ingénieuse combinaison, le concessionnaire est assuré de profiter des bénéfices pendant la durée primitivement fixée par le contrat ou de recevoir une ample compensation.

Afin de faire saisir l'application pratique des principes précédemment exposés, nous ne croyons pouvoir mieux faire que d'analyser un contrat qui peut être considéré comme le type de tous ceux qui ont été signés jusqu'ici, celui obtenu par la Société franco-belge qui s'est constituée sous le nom de « Société d'étude de chemins de fer » en Chine pour la construction de la grande ligne de Pékin à Hankéou dont l'inauguration a eu lieu ces jours-ci. Les documents constituant les titres de cette Société se composent de deux parties distinctes : un contrat d'emprunt et un contrat d'exploitation.

Le premier a été conclu à Changhaï le 26 juin 1898 entre les vice-rois des provinces du Tcheli et du Houpé traversées par la ligne projetée, la Compagnie impériale des chemins de fer chinois représentée par Son Excellence Cheng-Chouan-Houei, son directeur général et le représentant de la Société d'étude. Un édit impérial avait accordé la concession de cette ligne à la Compagnie des chemins de fer chinois en même temps qu'il l'autorisait, ainsi que les vice-rois du Tcheli et du Houpé, à contracter un emprunt dont le produit était destiné à l'établissement de la voie ferrée en question. En conséquence, il était créé un emprunt 5 0/0 extérieur or, de l'Etat, d'un montant nominal de 112.500.000 francs, qui recevrait la dénomination d'emprunt chinois 5 0/0 or 1898 et serait représenté par 225.000 obligations de 500 francs or, rapportant 5 0/0 d'intérêt. Cet emprunt devait être amorti en vingt années à partir de l'année 1909 par voie de tirages au sort annuels, les intérêts sur les obligations cessant de courir à partir du jour où elles auraient été remboursées. Le gouvernement chinois s'interdisait de procéder, avant le 1^{er} septembre 1907, à une augmentation de l'amortissement, à un remboursement de la totalité de l'emprunt ou à sa conversion; mais, après cette date, il se déclarait libre de rembourser l'emprunt à n'importe quel moment avant la date d'échéance, et une fois le remboursement effectué, le contrat serait déclaré nul. Le paiement des intérêts et le remboursement des obligations étaient garantis par les revenus généraux du gouvernement impérial et de plus par tout le produit net de la ligne. La Compagnie impériale des chemins de fer chinois concédait en outre une garantie spéciale et de premier rang sur le chemin de fer : ligne, matériel fixe et roulant et produits. Au cas où les sommes provenant du produit net de la ligne seraient insuffisantes pour assurer le service en or de l'emprunt, le gouvernement impérial s'engageait à parfaire la somme nécessaire. Il était stipulé que les travaux de construction se feraient sous la direction de la Société d'étude ou de ses

délégués, mais bien pour le compte de la Compagnie des chemins de fer chinois. La Société d'étude devait arrêter tous les plans et faire pour le matériel qui serait exempté des droits de douane et de likin toutes les commandes nécessaires, en dehors cependant de ce qui pouvait être fourni par les usines de Han-yang; toutefois le directeur général de la Compagnie des chemins de fer chinois se réservait le droit d'approuver les plans et les marchés. Comme garantie de l'exécution financière de ce contrat, la Société d'étude s'engageait à remettre à une banque dans le mois suivant la signature de cet accord un cautionnement de 20.000 livres sterling.

Ce contrat d'emprunt était suivi d'un contrat d'exploitation élaboré par les trois mêmes parties. La Compagnie des chemins de fer chinois, dûment autorisée, chargeait la Société d'étude de diriger, administrer et exploiter la ligne de Hankéou à Lou-ko-tsiao (village aux environs de Pékin), de recruter le personnel, fixer les tarifs, etc..., le tout sous le contrôle de son directeur général qui nommerait des délégués à cet effet. En cas de guerre ou de troubles, le transport des troupes et des munitions devait avoir le pas sur les transports commerciaux et se faire à un tarif réduit de 50 0/0. La durée du contrat d'exploitation était fixée à trente ans, mais elle serait prolongée si à cette époque l'emprunt ne se trouvait pas encore intégralement amorti. Si au contraire le remboursement en était effectué avant ce terme, le contrat serait considéré comme annulé. Enfin, pendant toute la durée de l'exploitation de la ligne par la Société d'étude, illui était attribuée une participation de 20 0/0 dans les bénéfices nets.

On voit donc que l'ensemble des lignes construites sous un semblable régime est placé sous un véritable contrôle du gouvernement chinois, qui tend d'ailleurs à intervenir chaque jour davantage et qui peut à un moment donné faire valoir son titre de propriétaire. Un article paru dans la *Gazette de Cologne* au mois de juillet 1897 faisait déjà parfaitement ressortir le caractère de l'organisation des chemins de fer chinois. « Le gouvernement impérial, y lisait-on, reste énergiquement attaché à son principe qui consiste à accepter de l'étranger le concours financier, l'assistance technique et l'enseignement professionnel en lui refusant par contre toute influence sur l'emploi des secours qu'il prête, et cela dans la conviction légitime que l'installation sur le sol chinois de compagnies étrangères, qui ne seraient pas soumises à la juridiction chinoise, mettrait en danger l'autonomie financière et politique de l'Empire. » Des ingénieurs étrangers construisent donc les lignes, des sociétés étrangères sont intéressées à leur exploitation; mais dès que la voie est ouverte au trafic, les agents chinois peuvent en prendre la direction. Aussi le terme de concession de chemins de fer couramment employé pour désigner un semblable régime est-il tout à fait impropre. Ce n'est pas en réalité une concession puisque les voies ferrées sont construites pour le compte de la Compagnie impériale

des chemins de fer chinois. Il conviendrait donc de substituer au mot de « concessions étrangères », que nous avons d'ailleurs toujours cherché à éviter, celui d'« entreprises étrangères » bien plus conforme à la réalité des choses.

Dans notre prochain article, nous énumérerons les différentes concessions et projets de chemins de fer chinois qui ont été accordées ou sérieusement conçus.

(A suivre.)

LE PÉKIN-HANKÉOU

Le 9 novembre a eu lieu l'inauguration de la ligne de Pékin à Hankéou. Depuis longtemps déjà, le seul intervalle qui séparait encore les deux tronçons de ce chemin de fer était le large lit du Hoang-ho, sur lequel il était fort difficile d'établir un pont. Il fallait couvrir une étendue sablonneuse de 3 kilomètres de largeur entre deux points où l'on avait eu la chance de trouver, au nord comme au sud, de légères collines qui limitaient nécessairement les vagabondages du Hoang-ho. Pour asseoir le pont dans ce lit, il était impossible de songer à y fonder des piles en maçonnerie ; on s'est servi d'un procédé plus récent, qui consiste à visser dans le sable de grosses colonnes capables de supporter le tablier du pont. Sans doute, un ouvrage de cette nature ne saurait avoir la durée d'un travail de maçonnerie, mais il est vraisemblable qu'il résistera longtemps et que, bien avant qu'il faille le remplacer, les recettes du chemin de fer auront constitué un capital permettant de lui substituer un ouvrage d'art encore plus solide. Là, comme ailleurs, le principal était de passer, de commencer l'exploitation, et le problème a été résolu d'une manière très pratique. L'inauguration de la ligne était donc en réalité celle du pont du Hoang-ho. La cérémonie a consisté à y faire passer un train de vingt-cinq voitures pavoisées, et à donner sur la rive sud un banquet de quatre-vingt-cinq couverts. Des trains avaient amené de Pékin et de Hankéou un assez grand nombre d'invités, parmi lesquels les membres des légations de France et de Belgique, des représentants des autres légations, les directeurs chinois de la ligne, le vice-président du Ouai-wou-pou et MM. Focquet et Mallet, banquiers à Paris, délégués de la Société d'étude des chemins de fer en Chine, qui a construit et qui exploite la ligne de Pékin à Hankéou.

A l'occasion de cette cérémonie, deux ingénieurs belges, MM. Jean Jadot et Felsenhart, ont été nommés, le premier officier, et le second chevalier de la Légion d'honneur.

* * *

Rappelons à cette occasion que la ligne de Pékin à Hankéou, qui avait d'abord été concédée

seulement de Lou-kou-tsiao, un petit village près de la capitale, à Hankéou, mais dont le terminus a été reporté à l'intérieur de la ville chinoise de Pékin et au pied de la muraille de la ville tartare, grâce aux événements de 1900, a une longueur totale de 1.300 kilomètres. Sous le régime juridique qui est étudié dans un autre article de ce Bulletin, la ligne a été construite par la Société d'étude des chemins de fer chinois.

La ligne a été commencée en 1898, et les travaux ont été longuement interrompus par les troubles de 1900. Les dépenses de construction et de premier établissement ont été couvertes par le montant de deux emprunts 5 0/0 du gouvernement impérial chinois, l'un de 112.500.000 fr. et le second de 12.500.000 francs. Il faut ajouter toutefois à ce total de 125 millions un certain boni réalisé par la Compagnie sur les indemnités qui lui ont été payées pour les dégâts qu'elle avait subis du fait des troubles de 1900.

Les recettes d'exploitation de ce chemin de fer sont extrêmement satisfaisantes. Aussitôt qu'un tronçon a été ouvert, soit au nord, soit au sud du Hoang-ho, il a couvert ses frais. Au 1^{er} janvier 1904, le nombre de kilomètres exploités était déjà de 441 au nord de ce fleuve (de Pékin à Choun-teu) et de 315 au Sud (de Hankéou à Chu-ma-tien). Au 1^{er} novembre 1904, la section exploitée était de 510 kil. au Nord (Pékin à Tchang-teu-fou) et de 440 au Sud (Hankéou à Cha-tchéou), soit en tout 950 kil. Pour les sept premiers mois de l'année 1905, c'est-à-dire avant que le trafic fût établi de bout en bout, les recettes totales ont été de 2.681.981 dollars mexicains, dont 943.864 pour les voyageurs et 1.713.811 pour les marchandises. Les dépenses ont été pour ces mêmes mois d'environ 920.000 dollars : le coefficient d'exploitation varie actuellement de 32 à 35 0/0 des recettes brutes.

La ligne de Pékin-Hankéou traverse sans doute des provinces riches, mais non pas les régions les plus riches du Céleste Empire. Le Honan, en effet, que la ligne doit traverser sur toute sa largeur, entre le Houpé et le Tcheli, ne saurait passer pour une des régions les plus plantureuses de la Chine. Cependant, on voit que les recettes sont extrêmement favorables et promettent un bel avenir à ce chemin de fer. On peut en tirer exemple pour les autres lignes qui seraient construites à travers les régions peuplées du Céleste Empire. Il n'est pas douteux que tout chemin de fer qui desservira ces régions est appelé à donner des recettes importantes, et il serait désirable que les capitalistes européens, auxquels on devra s'adresser, du moins partiellement, pour les établir, voulussent bien s'en rendre compte. Une des difficultés actuelles de la continuation du réseau chinois est que les capitalistes étrangers désirent obtenir des contrats semblables à celui de Pékin-Hankéou, c'est-à-dire qu'ils veulent que le capital obligations des chemins de fer chinois soit représenté par un emprunt impérial garanti par le gouvernement. Les choses iraient sans doute beaucoup plus facilement si les capitalistes étrangers se

contentaient du gage que la ligne même constituerait pour eux. L'expérience tend à montrer que ce gage est plus que suffisant. Il serait désirable que l'on s'en rendit compte et que l'éducation des prêteurs européens, et en particulier celle de l'épargne française qui aurait en Chine un magnifique champ d'action, ne tardassent pas trop à se faire à cet égard.

La Politique Française

A KOUANG-TCHÉOU-OUAN

L'évolution de la politique allemande à Kiaotchéou, que nous exposons d'autre part, appelle de nouveau l'attention sur la politique que nous devons suivre nous-mêmes à Kouang-tchéou-ouan. La situation de droit des deux points est la même. C'est pour nous compenser de la mainmise allemande sur la baie de Kiaotchéou que, venant les derniers, d'ailleurs, après les Russes à Port-Arthur et les Anglais à Oueï-haï-oueï, nous nous sommes fait reconnaître à bail le petit territoire de Kouang-tchéou-ouan.

Le Tsong-li-yamen, par une lettre du 10 avril 1898, répondit qu'il acquiesçait, entre autres demandes, à la cession de Kouang-tchéou-ouan ainsi libellée par notre ministre à Pékin :

Le gouvernement chinois, en raison de son amitié pour la France, donne à bail, pour 99 ans, la baie de Kouang-tchéou-ouan au gouvernement français, qui pourra y établir une station navale avec dépôt de charbon. Les limites de la concession seront ultérieurement fixées d'accord entre les deux gouvernements après études sur le terrain. On s'entendra plus tard pour le loyer.

Il ne semble pas qu'on ait jamais très bien conçu en France quel usage précis serait fait du territoire ainsi obtenu. Nous nous étions mis sur le même rang que les autres puissances; au cas où le système des « sphères d'influence » prévaudrait, nous avions reculé les limites de la nôtre jusqu'au delà de la péninsule de Lei-tchéou. Mais quant à l'utilisation de Kouang-tchéou même, la plus grande incertitude se prolongea. Nous ne semblâmes pas beaucoup plus disposés à considérer cette acquisition comme ayant une valeur quelconque que les Anglais la leur de Oueï-haï-oueï. Bientôt on reconnut qu'il serait insensé de vouloir installer à Kouang-tchéou-ouan la base navale que nous projetons toujours de créer en Extrême-Orient. C'eût été là une situation en l'air. Il valait bien mieux utiliser quelque bonne rade indo-chinoise, appuyée directement sur la masse de nos possessions d'Asie, que d'aventurer une base navale dans un petit territoire sans moyens de défense, sans individualité propre. Et on se décida à administrer Kouang-tchéou-ouan comme une dépendance coloniale quelconque, parfois même

assez mal, comme l'ont montré les incidents retentissants d'il y a quelques mois.

Il est évident, aujourd'hui, que Kouang-tchéou-ouan ne se recommande ni comme base navale, ni comme couverture d'une sphère d'influence puisque personne ne songe plus à des sphères d'influence en Chine, en admettant même qu'on y ait jamais sérieusement songé. Cela ne veut pas dire que nous devons abandonner ce point. On ne doit jamais rien abandonner de son actif, du moins sans des compensations qui le maintiennent intact. Les Anglais eux-mêmes nous en donnent l'exemple à Oueï-haï-oueï, perdu au bout du Chantoung dominé par les entreprises allemandes, possession dont on n'a jamais su que faire et que l'Angleterre continue à se déclarer décidée à conserver, ne fût-ce que comme port d'escale non défendu et comme sanatorium pour l'escadre britannique des mers de Chine. Mais en gardant Kouang-tchéou-ouan, nous devons en faire une enclave aussi peu coûteuse que possible pour nous et aussi peu gênante que possible pour la Chine.

Comme nous n'occupons aucun point hors du territoire cédé à bail, nous n'avons à offrir au gouvernement de Pékin aucune évacuation comme les Allemands. Mais nous pouvons rendre un véritable service aux autorités chinoises : leur permettre, leur faciliter l'établissement d'un poste des douanes impériales à Kouang-tchéou-ouan.

C'est une concession qui sera très appréciable pour les Chinois. L'obligation de nous céder Kouang-tchéou-ouan leur a été très désagréable : on s'en est bien aperçu lorsqu'il s'est agi de fixer les limites de cette enclave. Il y a sans doute eu mollesse de la part de notre diplomatie, mais il y a eu de l'autre côté une résistance acharnée, des pourparlers indéfinis, la force d'inertie la plus invincible. L'incertitude sur les limites du territoire cédé à bail à la France n'a pris fin que dans les derniers mois de 1899, et non sans que nous eussions été obligés d'exiger le changement d'un vice-roi de Canton. Les autorités chinoises apprécieront donc la possibilité de pouvoir de nouveau se manifester à Kouang-tchéou-ouan. Mais il est une considération qui les intéressera encore bien davantage : la possibilité de réprimer la contrebande de l'opium. Une baie ramifiée comme celle de Kouang-tchéou est d'une surveillance douanière extrêmement difficile quand on n'en peut contrôler l'entrée. Il en résulte une perte sensible pour les recettes de l'autorité chinoise et un avantage équivalent qu'elle trouverait à pouvoir installer et faire fonctionner un poste de douanes sur le territoire français, avec l'appui constant de l'autorité française.

Il est vraisemblable que nous pourrions demander quelque chose en échange. Nous ne devons avoir d'autre but que d'assurer le développement économique de Kouang-tchéou-ouan. Ce qui fait défaut pour cela à ce port, ce sont des communications avec l'intérieur, c'est-à-dire, en l'absence de rivières navigables, des chemins de fer.



Nous devons chercher à obtenir du gouvernement de Pékin, dans des formes qui ne laisseraient aucun doute sur nos intentions, qui lui montreraient que nous ne songeons pas à préparer une mainmise sur le pays, des concessions de chemins de fer, dans lesquels les concours étrangers seraient demandés à la France, et qui se dirigeraient de Kouang-tchéou vers l'intérieur. On a parlé de la petite ligne de Moui-lok et d'une autre, beaucoup plus importante, qui commencerait par aller jusqu'à You-ling, en attendant d'aboutir à Nanning (la carte ci-jointe permet de se rendre compte de la direction de ces chemins de fer pro-

jetés). Ce réseau, en combinant avec lui la création d'un port franc à Kouang-tchéou-ouan, assurerait sans aucun doute une vie propre assez intense à l'enclave française du Kouang-toung.

Sa création doit être la condition moyennant laquelle nous permettrons aux douanes impériales chinoises de fonctionner à Kouang-tchéou-ouan. Nous n'avons pas à hésiter à entrer dans cette voie, car les territoires pris à bail sur la côte de Chine ne saurait raisonnablement servir de base à une politique agressive ni même simplement exclusive. L'Allemagne, en montrant dans les faits qu'elle reconnaissait cette situation, que

plus d'un Français avait déjà inutilement fait ressortir à propos de Kouang-tchéou-ouan, a pris une initiative plus heureuse que celle dont elle se rendit responsable en posant en 1898 son « gantelet de fer », avec toutes les conséquences indirectes qu'a eues cet acte, sur la baie de Kiao-tchéou.

R. C.

LES SUITES FINANCIÈRES

DE

LA GUERRE RUSSO-JAPONAISE

Au cours de la guerre qui vient de se dérouler en Extrême-Orient, nous avons essayé à diverses reprises de dégager la situation économique et financière des deux belligérants pour en tirer une conclusion au sujet de l'issue de la lutte. En examinant attentivement les divers éléments de la richesse et les charges publiques de la Russie et du Japon, nous avons conclu, comme presque tous ceux qui s'étaient occupés de la question, en faveur de la supériorité financière de la Russie. Or, il semble bien que l'empire russe doive à cette seule circonstance l'issue acceptable de la guerre. Cette supériorité, il la devait au comte Witte, dont le passage au ministère des Finances avait été marqué jadis par une série de mesures destinées à remettre l'ordre dans les budgets et à fortifier les finances du pays. Aussi, lorsque le plénipotentiaire russe partit pour Portsmouth, on pouvait dire qu'il avait remporté une première victoire, puisque, grâce aux ressources qu'il avait accumulées en temps de paix, grâce à la constitution d'une forte réserve métallique à la Banque Impériale, il avait permis à son pays de supporter les frais considérables de la guerre, sans qu'il en résultât pour le peuple lui-même d'accroissement sensible de ses charges contributives. M. Witte remporta une seconde victoire sur le terrain financier, le jour où l'insistance des Japonais à réclamer une indemnité lui fit pressentir, chez ses adversaires, malgré leurs dénégations, un réel épuisement de ressources : par sa clairvoyance et sa fermeté en même temps, M. Witte obtint du Japon des conditions qui rendaient la paix aussi peu onéreuse que possible à la Russie. Celle-ci se retrouve donc, après une série de défaites, après avoir perdu la majeure partie de sa flotte, dans une situation financière meilleure que le Japon, puisque, toutes proportions gardées, les frais de la guerre ont été à peu près les mêmes de part et d'autre, et que le vainqueur n'a pu en récupérer une partie, sous forme d'indemnité de guerre. La situation financière de la Russie ne sera donc pas modifiée dans de fortes proportions par les charges résultant des emprunts contractés dans les deux dernières années, et, s'il n'y avait pas à tenir compte des très inquiétants aléas de la politique intérieure,

on pourrait affirmer qu'en l'espace de peu d'années, les traces de cette guerre auraient disparu des budgets de la Russie.

Il ne semble pas qu'il en soit tout à fait de même pour le Japon. Certes nous nous plaignons à reconnaître les qualités de toutes sortes déployées par ce pays au cours d'une lutte gigantesque : l'endurance, l'abnégation, l'esprit de discipline et de sacrifice des troupes, la bonne organisation des transports et du ravitaillement, l'ordre qui a présidé aux opérations de la campagne; tout le monde a été surpris de voir surgir, du pays lui-même, des ressources qu'on ne soupçonnait pas, d'apprendre que le peuple japonais avait souscrit des emprunts considérables (plus de 1.200 millions de francs), alors qu'en temps de paix, quelques années auparavant, le gouvernement n'avait pu obtenir, par un emprunt intérieur, les sommes nécessaires à l'exécution de son programme militaire et naval. On a admiré l'unanimité avec laquelle les membres de la Diète japonaise, en face du danger, ont fait taire leurs dissentiments, pour donner au gouvernement les moyens de poursuivre la guerre, et ont consenti à des majorations considérables de taxes, on a constaté la facilité et la rapidité avec laquelle le recouvrement des impôts s'est effectué pendant la période des hostilités. Un peuple qui sait s'imposer de tels sacrifices sans murmurer, est capable des plus grandes choses, et, fût-il pauvre, on peut avoir foi dans son avenir. Mais il n'en reste pas moins certain que la guerre actuelle a imposé au Japon des charges tout à fait disproportionnées avec les ressources dont il disposait jusqu'alors, et que le poids des impôts futurs peut, dans une certaine mesure, entraver le développement économique de ce pays qui, sans cette circonstance, aurait sans doute évincé rapidement l'Europe des marchés d'Extrême-Orient.

Le gouvernement japonais ne cherche d'ailleurs pas à dissimuler les lourdes charges qui lui incombent. Avec une franchise et une précision qui lui font honneur, le ministre des finances, M. Sakatani, vient de publier, dans l'*Annuaire financier et économique du Japon pour 1905*, des tableaux très complets indiquant le coût de la dernière guerre, les ressources qui y ont fait face, le montant et la décomposition des emprunts, ainsi que tous les éléments permettant d'apprécier la situation actuelle de l'empire. Des graphiques et des diagrammes ingénieux mettent en lumière les principaux chiffres et montrent que les fonctionnaires japonais ont su profiter, là comme partout ailleurs, des leçons prises en Occident. Nous nous servons donc de ce document pour faire le plus rapidement possible l'histoire financière de la guerre et en tirer quelques conclusions.

I

BUDGETS DE GUERRE DU JAPON

Pour bien se rendre compte de la répercussion produite par la guerre sur le budget japonais, il

faut prendre, pour point de comparaison, un budget normal, celui de 1903-04, antérieur à la période des hostilités.

	Yens (1).
Recettes ordinaires.....	231.802 000
— extraordinaires.....	19.879.000
	<u>251.681.000</u>

	Yens.
Dépenses ordinaires.....	178.464.000
— extraordinaires.....	66.288.000
	<u>244.752 000</u>

Si on le compare au budget 1895-96, qui s'élevait en recettes à 118.432.000 yens, et en dépenses à 85.317.000 yens, on constate déjà une progression considérable, anormale même pour une période de paix. Mais c'était le moment où le Japon se préparait activement à la guerre, en mettant à exécution le plan naval conçu à la suite de la guerre sino-japonaise et du traité de Simonoséki ; on avait fait face à cet accroissement de dépenses au moyen de nouveaux impôts, du versement de l'indemnité chinoise et de quelques emprunts.

Le Japon se trouvait donc commencer la guerre avec un budget en progression continue depuis plusieurs années. La Diète, avait d'ailleurs résisté dans une certaine mesure, à l'augmentation croissante des dépenses, et ce fut un des motifs pour lesquels fut prononcée la dissolution de l'Assemblée à deux reprises différentes ; les budgets 1902-03, 1903-04, 1904-05 ont donc été établis sans vote du Parlement, et modelés sur le dernier budget adopté par la Diète, en tenant compte des modifications qui surviennent fatalement d'une année à l'autre.

A vrai dire, lorsque les hostilités éclatèrent en février 1904, le gouvernement japonais ne se trouvait pas pris au dépourvu. Dès le 28 décembre 1903, un décret impérial avait édicté la création d'un compte spécial, auquel devaient être virés le montant d'un emprunt du Trésor à court terme et certains fonds spéciaux : — 156 millions de yens se trouvaient ainsi à la disposition du gouvernement pour couvrir les premiers frais de l'entrée en campagne. Mais la Diète fut convoquée aussitôt pour le mois de mars, et s'empressa de voter à l'unanimité le programme complémentaire de dépenses qui lui était soumis. Il est bon de remarquer que, pour la clarté de la comptabilité publique, on décida dès le début de porter à un compte spécial toutes les dépenses de guerre et les recettes destinées à y faire face, seul moyen de déterminer le coût exact de la campagne.

Le premier budget supplémentaire s'éleva à 380 millions de yens, avec les recettes suivantes :

	Yens.
Crédits du budget ordinaire disponibles...	8.000.000
Impôts spéciaux extraordinaires.....	62.000.000
Virement de fonds du compte spécial.....	30.000.000
Emprunts publics.....	280.000.000
	<u>380.000.000</u>

A côté de ce budget pour dépenses de guerre proprement dites, on créait un fonds de réserve pour dépenses éventuelles administratives et diplomatiques connexes à la nouvelle situation politique, et on le dotait d'une somme de 40 millions de yens, prélevée sur les crédits non employés du budget ordinaire.

Ces deux comptes présentaient cette particularité qu'à la différence de l'exercice budgétaire normal qui est limité à une année fiscale, ils avaient une durée indéterminée, embrassant toute la période du conflit armé.

La Diète adoptait en même temps de nouveaux impôts destinés à produire les 62 millions indiqués au budget, et particulièrement le monopole de la fabrication du tabac, qui était demandé par le gouvernement depuis plusieurs années déjà, mais avait toujours été repoussé.

De son côté, le gouvernement s'efforçait d'émettre, au mieux de ses intérêts, les emprunts nécessaires, dont voici l'énumération :

Montant en yens.	Désignation.	Date d'émission.
100 millions.	1 ^{er} intérieur	Février 1904
100 millions.	2 ^e intérieur 5 0/0	Mai 1904
100 millions.	Bons du Trésor 6 0/0 extér.	Juin 1904
80 millions.	3 ^e intérieur	Octobre 1904

A la fin de 1904, les fonds du premier budget de guerre se trouvaient épuisés. Il fallait donc créer de nouvelles ressources. C'est ce que fit la Diète convoquée en décembre 1904.

Fidèle à la ligne de conduite qu'il avait adoptée dès le début, le gouvernement proposa de demander à la fois aux impôts et à l'emprunt les fonds qui lui étaient nécessaires.

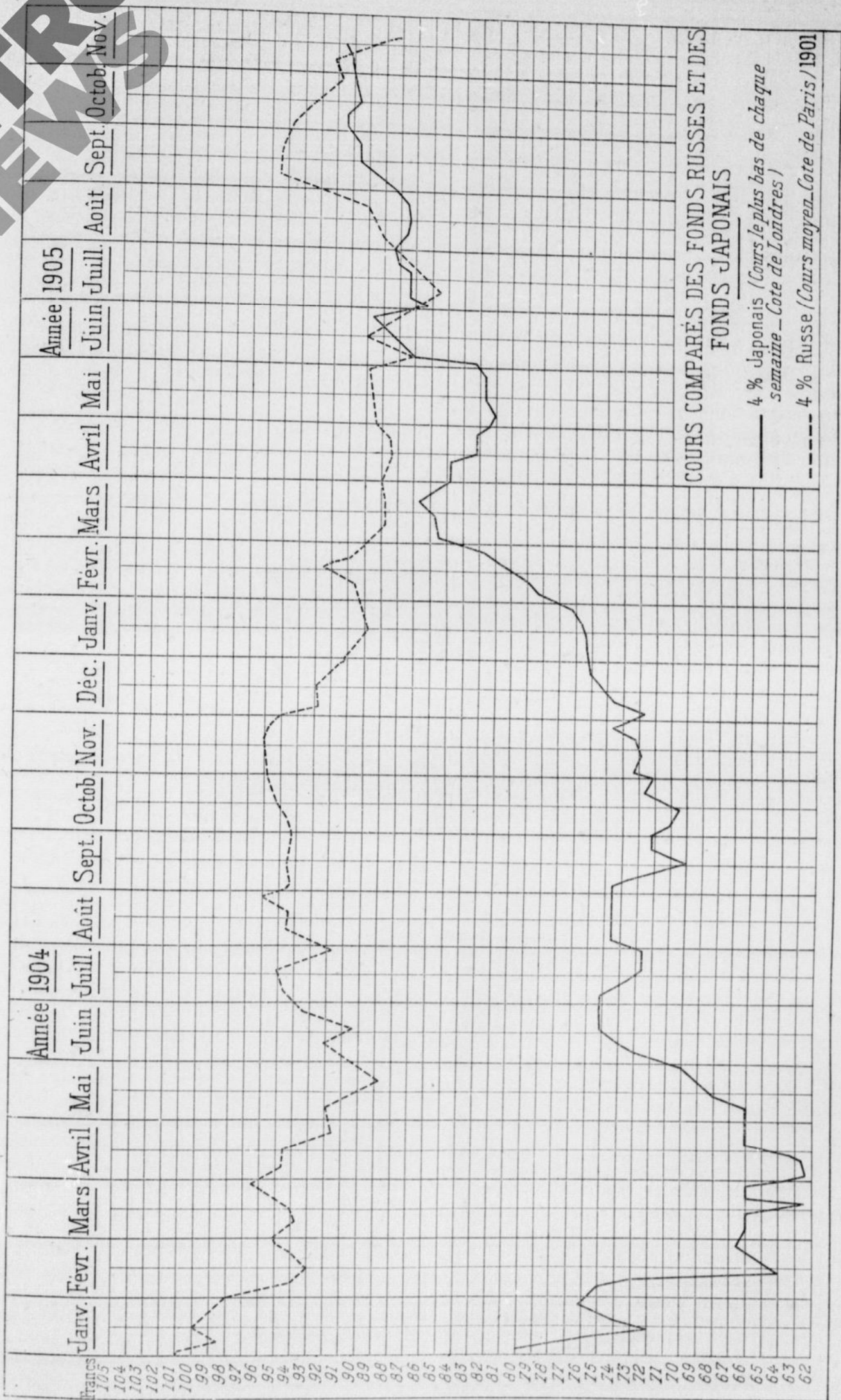
Une première élévation de taxes avait produit en 1904, 62 millions de yens ; une seconde aggravation de droits et l'établissement de taxes nouvelles devaient donner 74 millions de yens ; si bien que le produit des impôts porté au budget de 1903-04 pour 167.735.000 yens figure à celui de 1905-1906 pour 288.671.000 yens.

Il serait trop long d'indiquer les taux d'augmentation des taxes ; qu'il nous suffise de mettre en relief les trois principes directeurs de la politique financière du Japon dans la circonstance :

1^o Tous les impôts existant au Japon au moment de la guerre ont été surélevés ; les impôts directs, comme l'impôt foncier, dans la proportion de 120 0/0 à 700 0/0, suivant la classe du terrain ; les impôts indirects, comme les droits sur les boissons alcooliques, le sucre, suivant des taux très différents, mais avec la préoccupation évi-

(1) Le yen vaut 2 fr. 58.

RETRO
NEWS



dente de faire contribuer aux charges de la guerre, toutes les classes de la société, même les plus pauvres. Les droits de douane ont été modifiés indirectement, sous forme de taxes de consommation sur les étoffes de laine et sur le pétrole, perçues en principe aussi bien sur les produits indigènes que sur ceux venant de l'étranger, mais ne frappant en fait que ces derniers, car le Japon achète au dehors le pétrole et la plus grosse partie des étoffes de laine qu'il consomme;

2° L'établissement du monopole du tabac et du sel marin a eu pour but de mettre à la disposition de l'Etat immédiatement des sommes importantes et d'établir pour l'avenir une sorte de fonds de réserve destiné à gager les emprunts ultérieurs;

3° Enfin, à part les deux monopoles ci-dessus

qui étaient définitifs, toutes les autres taxes extraordinaires n'étaient votées que pour la durée de la guerre. Les lois des 31 mars 1904 et 1^{er} janvier 1905, qui les ont établies, cesseront d'être appliquées le dernier jour de l'année qui suivra le rétablissement de la paix; elles seront donc en vigueur jusqu'au 31 décembre 1906. D'ici là le gouvernement et la Diète auront le temps de réviser le système fiscal et d'établir, à titre définitif, les impôts nécessaires pour couvrir les charges des emprunts.

Les ressources exceptionnelles provenant des taxes de guerre constitueront un des articles du budget supplémentaire de guerre voté pour 1905-1906. Voici d'ailleurs l'énumération des ressources mises à la disposition du gouvernement pour la campagne 1905 :

	Yens.	Francs.
Disponibilités résultant des fortes économies effectuées sur les dépenses du budget ordinaire de l'exercice 1905-1906 et du non-emploi, au cours de l'exercice actuel, de certains crédits habituellement affectés aux dépenses ordinaires de la guerre et de la marine.....	124.880.000	322.565.040
Virement des fonds de la comptabilité spéciale.....	8.000.000	20.664.000
Recettes provenant des taxes spéciales de la guerre indiquées plus haut.....	74.420.000	191.451.960
Contributions volontaires des particuliers aux dépenses de guerre.....	1.500.000	3.874.500
Recettes diverses.....	500.000	1.291.500
Emprunts publics, émissions des obligations du Trésor et prêts (emprunts temporaires).....	571.000.000	1.474.893.000
	<u>780.000.000</u>	<u>2.014.740.000</u>

Cette somme de 780 millions de yens, que le gouvernement était autorisé à employer aux frais de la guerre, se subdivisait, comme pour l'exercice 1904-1905, en deux parties : 1° 700 millions pour dépenses extraordinaires de guerre; 2° 80 millions (Fonds de réserve) pour dépenses administratives et diplomatiques.

En résumé, le budget total extraordinaire des dépenses de guerre s'établit, d'après l'*Annuaire économique et financier du Japon pour 1905*, de la façon suivante :

Dépenses autorisées.

Dépenses de guerre.

	Milliers de yens.
Dépenses autorisées par ordonnance impériale (fin 1903).....	156.000
Budget supplémentaire 1904-1905.....	380.000
Budget supplémentaire 1905-1906.....	700.000
	<u>1.236.000</u>
Fonds de réserves pour dépenses connexes à la guerre 1904-1905.....	40.000
1905-1906.....	80.000
Total.....	<u>1.356.000</u>
	(3.502.548.000 francs).

Recettes prévues.

	En milliers de yens.		
	1904-1905	1905-1906	Total
Emprunts publics, obligations du Trésor et emprunts temporaires.....	411.000	571.000	982.000
Reliquat de recettes du budget général.....	48.000	48.400	96.400
Recettes résultant de l'augmentation des taxes et des monopoles.....	62.000	150.600	212.600
Virements de fonds provenant de la caisse de réserve pour construction de vaisseaux de guerre.....	55.000	8.000	63.000
		2.000	2.000
Recettes diverses.....			
	<u>576.000</u>	<u>780.000</u>	<u>1.356.000</u>

II

CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES DES CHARGES DE GUERRE

Nous pouvons tirer du tableau précédent les conclusions suivantes :

1° Le gouvernement japonais avait, au début de la guerre, quelques disponibilités provenant du non-emploi de certains fonds destinés à l'augmentation de son armement, et il les a versées aussitôt à son Trésor de guerre (63 millions de yens); 2° il a réduit dans une proportion très sensible les dépenses administratives, ce qui lui a permis de prélever 96 millions de yens en dix-huit mois, sur les crédits ordinaires du budget; 3° il a fait appel au patriotisme du peuple, en demandant l'application des taxes extraordinaires, et il est juste de reconnaître que cet appel a été entendu; les taxes ont été adoptées à l'unanimité par la Diète japonaise, et le recouvrement en a été opéré avec une parfaite régularité, malgré les souffrances et la gêne que provoque toujours une guerre. Le peuple japonais a donné, dans cette

circonstance, une preuve de courage civique que l'on pourrait proposer comme exemple à bien des peuples d'une civilisation plus avancée. Par contre, M. Henri Cambon, secrétaire de la légation de France à Tokyo, vient, dans un rapport tout récent, de mettre en lumière les difficultés que présente pour un étranger, et même pour les personnes résidant au Japon, une appréciation exacte des ressources véritables de ce pays.

« C'est, dit-il, l'esprit de sacrifice, le sentiment de l'intérêt collectif, le patriotisme, en un mot, qui a déterminé tous les Japonais, à quelque classe qu'ils appartiennent, à restreindre leurs dépenses de luxe, en vue des sacrifices qui leur seraient demandés pour la poursuite de la guerre. Cette sorte de loi somptuaire, volontairement et tacitement consentie, a produit certains phénomènes économiques, parmi lesquels la chute des importations françaises, composées en majeure partie d'articles de luxe, l'augmentation de l'exportation de la soie, etc... Dans le même ordre d'idées, il ne

faut pas perdre de vue que si le commerce intérieur et le crédit de l'Etat japonais n'ont pas accusé de défaillance au cours de l'année 1904, c'est grâce à la certitude morale qu'en aucun cas les banques privées et les particuliers n'exigeraient le remboursement de leur papier-monnaie et de leurs titres. Ces exemples indiquent que les faits économiques se produisent chez ce peuple dans des conditions spéciales et qu'il ne faut pas en tirer les conclusions qui découleraient naturellement des mêmes indices dans d'autres milieux. »

Nous ne saurions ajouter, sans l'affaiblir, aucun commentaire à ce tableau très vivant qui explique beaucoup de faits incompréhensibles, en toute autre circonstance. On ne comprendrait pas en effet pourquoi les emprunts intérieurs japonais ont été émis dans des conditions toutes différentes de celles imposées par les prêteurs étrangers.

Voici, en effet, un tableau indiquant les conditions respectives des emprunts émis pendant la guerre :

NATURE DES EMPRUNTS	DATES D'ÉMISSION	MONTANT DE L'ÉMISSION	MONTANT EN FRANCS	PRIX D'ÉMISSION	TAUX D'INTÉRÊT	TERME DU REMBOUR- SEMENT	TAUX RÉEL D'INTÉRÊT
<i>Emprunts intérieurs</i>		yens		%	%		%
1 ^{re} émission.....	février 1904	100.000.000	258.000.000	95	5	5 ans.	5,26
2 ^e —	mai —	100.000.000	258.000.000	92	5	7 —	5,43
3 ^e —	nov. —	80.000.000	206.400.000	92	5	7 —	5,43
4 ^e —	mars 1905	100.000.000	258.000.000	90	6	7 —	6,66
<i>Emprunts étrangers</i>		£					
Emprunt de Londres et New-York.	mai 1904	10.000.000	250.000.000	93 ⁵ / ₆	6	7 —	6,39
— —	nov. —	12.000.000	300.000.000	90 ⁵ / ₆	6	7 —	6,60
— —	mars 1905	30.000.000	750.000.000	90	4 ¹ / ₂	20 —	5
			2.280.400.000				

On voit donc que, en mai 1904, au moment où les premiers succès du Japon se dessinaient, le gouvernement trouvait à emprunter à l'intérieur, au taux de 5,43 0/0, — tandis que l'Angleterre et l'Amérique exigeaient 6,39 0/0 et obtenaient en gage les droits de douane. Au mois de novembre, alors que la première campagne se terminait manifestement en faveur du Japon, mais après des sacrifices considérables d'hommes et d'argent, l'emprunt intérieur était contracté au même taux qu'en mai ; par contre, les banquiers anglais et américains élevaient encore leurs exigences. Au mois de mars 1905, au contraire, les rôles étaient renversés : le Japon ne trouvait à emprunter à l'intérieur qu'au taux de 6,66 0/0, tandis qu'il contractait à l'étranger un gros emprunt au taux de 5 0/0, mais hâtons-nous d'ajouter qu'il avait été obligé de donner en gage le profit net du

monopole des tabacs. C'était un avertissement pour le gouvernement : les ressources intérieures du pays commençaient à s'épuiser, et l'étranger profitait de cette circonstance pour mettre la main sur un des revenus les plus sûrs et les plus productifs, celui des Tabacs. Si donc le Japon voulait continuer la guerre, il était averti que, s'il agrandissait son territoire, en même temps l'ingérence de ses alliés dans sa vie intérieure ne ferait que s'accroître.

Ce fut sans doute une des principales causes qui décidèrent sur la conclusion de la paix.

Quoi qu'il en soit, les chiffres indiqués plus haut montrent que les emprunts publics ont fourni seulement les 2/3 des ressources affectées aux dépenses de guerre (2,280 millions de francs sur 3.192 millions) : le reste provient des taxes extraordinaires de guerre, des reliquats des budgets

précédents, de virements de certaines caisses spéciales.

Les documents fournis par le ministère des Finances du Japon à l'heure actuelle ne donnent pas le chiffre exact de la Dette publique telle qu'elle résulte du tableau ci-dessous ; cela tient à ce que l'exercice financier se termine le 31 mars, et que les chiffres budgétaires s'arrêtent par suite au 31 mars 1905 : or, à cette époque, l'emprunt intérieur de 100 millions de yens et l'emprunt extérieur de 30 millions de livres sterling avaient été souscrits, mais leur montant ne figurait pas encore dans la comptabilité générale ; pour évaluer le chiffre total de la Dette publique du Japon, à l'heure actuelle, il y a donc lieu d'ajouter au

chiffre du 31 mars 1905.....	994.437.340 yens.
Emprunt intérieur (mars 1905).....	100.000.000 —
Emprunt extérieur de £ 30 millions environ.....	300.000.000 —

Total général environ.. 1.394.437.340 yens.

soit environ 1.400 millions de yens ou 3.610 millions de francs.

Si on veut évaluer la charge annuelle que représente cette dette, le calcul est encore plus difficile. Prenons toutefois comme base les crédits pour intérêts et amortissements de la Dette de l'exercice 1904-1905.

Emprunts de guerre :

	Yens.	Crédits annuels
Capital de la dette.....	564.918.951	41.219.181
Emprunts 5 0/0 intérieur..	280.000.000	14.000.000
— 6 0/0 — ..	100.000.000	6.000.000
Emprunts étranger 6 0/0...	220.000.000	13.200.000
— — 4 1/2 0/0....	300.000.000	13.500.000
	1.464.918.951	87.919.181

Le chiffre de 87 millions de yens indique seulement, pour les emprunts, le montant approximatif des intérêts annuels, sans tenir compte de l'amortissement ; en portant à 100 millions de yens la somme annuelle nécessaire pour faire face aux charges de la Dette, nous croyons notre évaluation très modérée.

Or, si l'on rapproche ce chiffre du montant des recettes ordinaires du Japon dans les dix dernières années, on se rend compte du poids écrasant que représente la Dette actuelle pour un pays dont la richesse accumulée paraît encore assez faible.

Recettes ordinaires.

	Milliers de yens.
1896-1897.....	404.904
1897-1898.....	424.222
1898-1899.....	432.869
1899-1900.....	477.328
1900-1901.....	492.170
1901-1902.....	202.035
1902-1903.....	226.114
1903-1904.....	231.804

La guerre va donc avoir pour première conséquence une augmentation d'impôts ; mais quelle sera l'influence de ces nouvelles charges publiques sur le développement économique du pays ? Telle est la question vraiment intéressante pour l'Europe.

Les tableaux du commerce extérieur du Japon montrent qu'il y a eu, en 1904, augmentation à la fois de 17 0/0 sur les importations et de 10 0/0 sur les exportations. Voici d'ailleurs les chiffres pour les trois dernières années :

	EXPORTATIONS	IMPORTATIONS
1902....	258.303.065 yens.	271.731.000 yens.
1903.....	289.502.443 —	317.135.000 —
1904.....	319.260.896 —	371.360.000 —

L'augmentation a porté, à l'entrée, sur : les charbons, les bâtiments à vapeur, le riz, le pétrole, les draps, la laine, les filés de laine, les cuirs, les sucres, etc. ; à la sortie, ce sont les soies grèges et habutae surtout dont l'exportation s'est développée. La différence en faveur des importations représente 52 millions de yens, ce qui n'a rien d'extraordinaire si on songe aux approvisionnements considérables que le Japon dut faire pendant la guerre pour l'entretien de ses armées. Sans doute, l'industrie indigène profita en grande partie des commandes de draps faites pour l'équipement, mais il fallut aussi s'adresser à l'Angleterre pour le complément. D'autre part, une récolte exceptionnelle de riz et de soie permit au Japon de demander au dehors pour son alimentation une quantité de denrées moindre que d'habitude, et le droit de douane de 15 0/0 *ad valorem* établi sur le riz n'a pas eu, en raison de cette circonstance, de répercussion fâcheuse sur l'alimentation de la population ; — mais en serait-il de même le jour où la récolte du pays serait insuffisante et où il faudrait faire appel à l'étranger ?

Si l'on envisage, d'autre part, les réserves métalliques du Japon, c'est-à-dire les espèces en circulation et celles détenues par la Banque, on est obligé de constater qu'elles sont faibles par rapport au volume des opérations traitées. Le change, il est vrai, s'est maintenu favorable pendant toute la durée de la guerre, mais cela tient à ce que le Japon a pu solder une partie de ses achats avec l'or provenant de ses emprunts étrangers : or cette politique financière ne pourrait être la règle en temps de paix.

Enfin, si le commerce japonais s'est développé merveilleusement dans les dernières années avant la guerre, il ne faut pas oublier que les charges publiques étaient très faibles à ce moment : pendant la guerre même, un certain nombre d'industries ont bénéficié de commandes militaires, — payées sur le montant des emprunts ; — mais maintenant la nécessité de faire face aux intérêts de la Dette va obliger le gouvernement à augmenter les impôts, et il est probable que le commerce et l'industrie supporteront une grande partie des nouvelles charges. Pour tous ces motifs, il y a lieu de se montrer encore un peu réservé sur l'avenir économique du Japon. Il ne faut pas oublier toute-

fois que le prestige de la victoire donne une situation privilégiée au peuple victorieux, même sur le terrain économique. C'est surtout du côté de la Chine que le Japon va tourner ses efforts, et il est certain qu'il aura sur ce terrain une supériorité incontestable. Pour développer ses affaires avec la Chine, il n'aura d'ailleurs pas besoin de capitaux considérables, il lui suffira, la plupart du temps, de diriger, de surveiller et d'exploiter à son profit la main-d'œuvre chinoise. Les Japonais rêvaient depuis longtemps d'être les éducateurs de la race jaune : il semble bien que leurs victoires doivent avoir pour résultat de leur faire atteindre ce but. D'ailleurs ils ont fait preuve jusqu'ici, dans toutes les branches de l'activité, d'une prudence, d'une habileté qui leur donnent de grandes chances de succès, à moins qu'ils ne se heurtent, chez les Chinois, à un sentiment national qui ne semble pas disposé à s'incliner plus devant les Nippons que devant les autres étrangers.

Il faut remarquer que la guerre n'avait pas désorganisé la vie intérieure du pays, comme il arrive d'ordinaire lorsque les hostilités ont lieu sur le territoire même des belligérants. Tous les non-combattants ont pu travailler comme en temps normal; les établissements de filature et de tissage de coton ont même doublé leur matériel pour répondre aux besoins de l'armée; ils se trouvent donc, à la conclusion de la paix, avec un outillage qu'ils vont continuer à utiliser, soit pour la consommation indigène, soit pour l'exportation. La flotte de guerre n'a presque pas souffert, et s'est même accrue de quelques bonnes unités prises à la Russie : de ce côté, donc, aucune grosse dépense à prévoir, et les ressources employées auparavant à la construction de cuirassés deviendront disponibles pour d'autres objets. La marine marchande non seulement se retrouve intacte, mais est encore accrue de navires construits ou achetés pendant la guerre pour remplacer ceux employés aux transports des troupes et des munitions.

À la fin de 1903, la flotte commerciale représentait 977.000 tonnes, dont 657.000 tonnes en navires à vapeur (4 fois plus qu'en 1894) et 320.000 tonnes en voiliers. Les pertes subies à l'occasion du blocus de Port-Arthur ont porté sur 71.000 tonnes; mais, pendant l'année 1904, le Japon a construit des vapeurs représentant 27.000 tonnes, et il en a acheté à l'étranger (177.000 tonnes); de sorte que le gain total a été de 133.000 tonnes.

Si on recherche d'autre part quels sont les capitaux disponibles du Japon, on constate que l'état des dépôts, à la fin de 1904, était le suivant :

	Yens.
Banque du Japon.....	31.700.000
Banques associées de Tokyo.....	395.725.000
Banques d'épargne postale.....	92.025.000
Total.....	519.550.000

Certes, nous sommes loin des chiffres qu'on est

habitué à voir en Europe ou en Amérique, mais il faut observer que, à l'intérieur du Japon, le yen a un pouvoir d'achat beaucoup plus considérable que le même poids d'or en Europe; donc les 500 millions de yens ci-dessus représentent, pour les Japonais, la même valeur que, pour d'autres peuples, plusieurs milliards de dépôts.

En résumé, le Japon ne semble pas avoir été épuisé par la guerre autant qu'on aurait pu le supposer, et même le croire d'après l'attitude de son représentant à Portsmouth. Son commerce et son industrie n'ont pas été touchés par les hostilités, sa marine est renforcée, ses ressources disponibles, bien qu'épuisées en partie par de fréquents emprunts, paraissent suffisantes pour faire face à un grand mouvement d'affaires; les impôts vont être augmentés, mais le remaniement des taxes peut être fait de manière à écarter tout ce qui pourrait entraver l'essor économique du pays. Telles sont les conclusions que nous tirons des tableaux présentés par le gouvernement japonais lui-même; mais derrière cette façade assez brillante, n'y a-t-il pas des vices cachés? L'avenir seul pourra nous les révéler.

J. FRANCONIE.

PROJETS

DE

VOIES FERRÉES EN ASIE RUSSE

On prête à la Russie de vastes projets de construction de voies ferrées nouvelles et d'amélioration des anciennes. Les plans qu'exposent les ingénieurs sont si vastes que bien des années se passeront avant qu'ils ne puissent aboutir, et la Russie a tant de choses à faire qu'elle ne sait par où commencer. La situation politique actuelle ne permet guère d'ailleurs de prendre des décisions.

On sait pourtant que le comte Witte a toujours considéré les chemins de fer comme les agents principaux de la civilisation, c'est lui qui s'est le plus souvent intéressé aux voies nouvelles et dans son rapport à l'empereur, que nous commentons ici quelques mois avant la guerre, il réclamait hautement la construction d'une ligne de 2.000 kilomètres qui réunirait, passant à travers les steppes kirghizes, la Sibérie et le Turkestan : la grande voie d'Orenbourg à Tachkent qui vient d'être terminée ne lui semblait pas suffire aux exigences de l'avenir.

Ces idées du comte Witte sont partagées par un grand nombre d'hommes politiques, et si le sort ne favorisait pas longtemps l'existence du ministère actuel, il y a des idées si importantes et qui s'imposent si impérieusement que, quel que soit le ministère suivant, celui-ci devrait s'y conformer.

Actuellement la pénétration en Asie se fait

sur trois points différents par la ligne de Perm à Tumène, par la voie dite du Transsibérien, qui est reliée à la première par la ligne d'Iekaterinebourg à Tcheliabinsk, enfin par la voie nouvelle d'Orenbourg à Tachkent.

La ligne de Perm à Tumène.

La ligne de Perm va prendre une très grande importance : elle a été prolongée peu à peu à travers la Russie même, jusqu'à Viatka sur la rivière du même nom, jusqu'à Kotlas, sur la Dvina septentrionale, d'où où l'on peut facilement gagner en bateau Arkhangelsk et la mer Blanche. On a parlé de relier d'ailleurs Kotlas à la ligne de Moscou-Vologda-Arkhangelsk ; ce ne serait là d'ailleurs qu'un assez court tronçon à construire. Avant la guerre, on avait commencé d'importants travaux pour qu'on puisse aller directement par voie ferrée de Saint-Pétersbourg à Viatka. Puis le prince Khilkov comprit que ce projet excellent et déjà mis en exécution n'était que le commencement d'un travail important. La ligne du Transsibérien était toujours encombrée, surtout dans sa partie occidentale où les trains de beurre sont si nombreux ; d'autre part, la ligne d'Iekaterinebourg à Perm par Kouchva ne répondant plus aux besoins de l'industrie ouralienne : par son agencement technique, elle ne pouvait plus satisfaire aux exigences d'un plus grand transit. Des plans de voies nouvelles furent étudiés ; quatre d'entre eux retinrent longtemps l'attention des ingénieurs.

1° Projet de Kychtyme-Krasnooufimsk-Tcheptsy ;

2° Projet de Kourgane-Stchadrinsk-Iekaterinebourg-Khoungour-Perm ;

3° Projet de Kourgane-Stchadrinsk-Iekaterinebourg-Krasnooufimsk-Perm ;

4° Projet de Kourgane-Stchadrinsk-Iekaterinebourg-Krasnooufimsk-Tcheptsy.

Des trois premiers projets, le second était évidemment le meilleur, il n'exigeait que 734 verstes de voies nouvelles, il était le moins long et le moins coûteux ; mais on avait aussi de bonnes raisons à faire valoir pour le quatrième qui fut préféré. Il y avait 900 verstes de construction nouvelles, mais la ligne devait traverser des régions particulièrement fertiles, elle rendrait plus facile le commerce local, et répondrait à la fois aux exigences de l'agriculture et des industries du pays. C'était, disait alors le rapporteur, le projet, le mieux approprié à l'extension du réseau ferré russe.

Actuellement, de Saint-Pétersbourg à Tcheliabinsk, qui est en quelque sorte la tête de ligne du Transsibérien sur le versant oriental de l'Oural, la distance à parcourir est de 2.578 verstes à cause de la courbe de Moscou-Syzrane-Samara-Zlataoust ; la voie nouvelle abrégera d'au moins 500 verstes la distance, et Petropavlovsk, qui est actuellement à 3.068 verstes de Saint-Pétersbourg, ne sera plus qu'à 2.500 environ.

Les monts Ourals seront donc traversés par une voie nouvelle et la Kama franchie sur un pont

monumental. Ce pont a été dans le plan placé aussi au sud que possible pour qu'il soit en quelque sorte le point de raccordement de la future ligne de Kazan aux monts Ourals à laquelle on pense déjà. Les trains dits du Transsibérien partiraient donc les uns de Saint-Pétersbourg, les autres de Moscou pour aller se réunir dans la province de Perm sur les bords de la Kama.

Les travaux de la ligne de Perm sont donc moins des travaux d'amélioration que des travaux d'achèvement ; la ligne pourra s'appeler plus tard la ligne de Saint-Pétersbourg à l'Oural, et c'est elle qui deviendra la partie européenne de la ligne du Transsibérien.

Le Transsibérien.

La ligne du Transsibérien a été calomniée même par ceux qui la prônaient le plus : il est admirable qu'une ligne aussi vivement construite et dans des conditions souvent difficiles ou particulières, ait pu rendre les merveilleux services qu'a rendus le Transsibérien au cours de la guerre russo-japonaise. Une réfection s'impose sur bien des points, et pourtant si l'on en croit certains ingénieurs bien dignes de foi, la voie ferrée est souvent restée très solide malgré les exigences de la guerre. On sait que les premiers rails employés au Transsibérien avaient été trop légers, sur toute une partie de la ligne ils avaient été remplacés avant la guerre, c'est là un travail qu'on continuera. Les ingénieurs auront en outre fort à faire dans les provinces d'Irkoutsk et de Transbaïkalie où la voie passe dans d'étroites vallées, où le sol a subi des tassements inquiétants, et où des éboulements sont toujours menaçants.

On a parlé du dédoublement du Transsibérien. D'après des renseignements pris à de bonnes sources, on ne sera pas très d'accord sur ce point, et il ne semble pas probable, quoi qu'on en ait dit, qu'il soit accompli avant un certain nombre d'années. D'autres travaux seront exécutés tout d'abord. Le projet précédent Saint-Pétersbourg-Monts Ourals ayant abouti, on aura à compléter le Transsibérien avant de le dédoubler.

La ligne d'Orenbourg-Tachkent.

Cette ligne fut un projet français proposé il y a trente ans au gouvernement russe par M. de Lesseps, qui aurait voulu ensuite la mener jusqu'à Samarkand et à Calcutta ; il est peu de lignes dont les journaux étrangers aient aussi peu parlé lorsque la construction en fut commencée, il n'en est pas pourtant d'aussi importantes. On se souvient du bruit que causa la construction du Transcaspien ; le général Annenkov eut une presse qui célébra l'importance de cette ligne de façon presque exagérée. Tout autre fut le sort de la ligne d'Orenbourg-Tachkent : les journaux sans doute étaient un peu blasés sur les constructions des voies ferrées russes, et le public mal renseigné ne comprenait pas que la ligne d'Orenbourg à Tachkent avait une importance beaucoup plus considé-

nable que celle du Transcaspien, et qu'elle devenait la ligne principale du Turkestan.

Où conduit en effet la ligne du Transcaspien dans sa partie occidentale? Elle aboutit à la mer, et marchandises et passagers ont à subir un double transbordement. Les marchandises, passant du train dans le bateau et du bateau dans le train, sont souvent abîmées, et les voyageurs que leurs affaires appellent au Turkestan ont des retards considérables et sont obligés, ce qui ne plaît pas à tous, d'effectuer une traversée sur une mer peu clémente.

La ligne d'Orenbourg à Tachkent, au contraire, conduit directement voyageurs et marchandises à Moscou, à Pétersbourg, dans tous les coins de la Russie. Elle apporte le coton du Ferghana, les soies de Boukhara et par les lignes secondaires elle atteint l'Afghanistan et la frontière. Au point de vue commercial, son importance est incomparable; au point de vue stratégique, elle n'est pas moins remarquable. Les villes de Pérovsk et de Kazalinsk, qui végétaient jusqu'à présent dans les steppes, vont se développer rapidement, grâce au commerce du bétail et des produits du troupeau. Des beurreries intelligemment organisées dans ces régions pourraient faire concurrence à celles de Petropavlovsk et de Kourgane qui sont, on le sait, si florissantes et qui font la fortune du Transsibérien dans sa partie occidentale.

Les voies futures de l'Asie russe.

Il faut distinguer aujourd'hui les projets qui, au moment de la guerre, étaient mis au premier plan et ceux qui les ont remplacés aujourd'hui.

Il semblait qu'une des grandes préoccupations des Russes avant la guerre eût été de construire une voie ferrée partant de la région du Baïkal, traversant la Mongolie et aboutissant à Pékin. La politique russe, qui ne voulait croire ni à la possibilité d'une attaque japonaise, ni surtout à celle d'une défaite de la Russie, pensait à refaire en Mongolie la même tentative qui semblait avoir si bien réussi en Mandchourie. C'est pour cette raison que des missions de toute sorte se succédèrent en Mongolie, missions la plupart dites commerciales, d'ailleurs. On pensa à faire partir le Transmongolien de Verkhnéoudinsk le long de la route postale qui part de Selenguïnsk, mène à Troïtskosavsk et à Kiakhta, puis plus sérieusement à suivre la fameuse route des marchands qui gravit la montagne vers le bord oriental du Baïkal; on étudia aussi la possibilité de faire partir la voie nouvelle d'Irkoutsk même.

Le projet du Transmongolien était séduisant pour les Russes, mais son exécution semble impossible, tant que le temps n'aura pas remis au point les conséquences de la guerre d'hier. C'est par un tout autre côté que les Russes pourront aborder la Mongolie. Des ingénieurs ont, en effet, proposé de faire remonter par une voie ferrée la vallée du fleuve Irtyche. On passerait par les villes de Zaïzan et de Oustkamiénogorsk pour aboutir à la ville chinoise de Tchougoutchak,

dans laquelle, depuis près de dix ans, se trouve un consul russe. Cette ligne aurait une importance économique incontestable et elle trouverait des terres russes beaucoup plus riches en mines et beaucoup plus propres à l'agriculture qu'on ne le croit généralement. Elle se reliait à la ligne magistrale qui devient le plus grand projet du moment et qui réunira les deux grandes voies du Turkestan et de la Sibérie.

On avait depuis longtemps discuté sur le point du Transsibérien duquel devrait partir la ligne de Tachkent: des villes même avaient émis des prétentions et ce n'étaient pas celles qui vingt ans auparavant avaient fait le meilleur accueil au projet du Transsibérien. Des ingénieurs désignaient Petropavlovsk et ce projet avait au ministère et dans la presse beaucoup de partisans. Il avait pourtant deux défauts: c'est que la ville de Petropavlovsk est située un peu trop à l'ouest, et que surtout la région que parcourrait la ligne est la moins habitée et la plus désolée de la steppe kirghize. Un autre projet était de faire dévier la ligne vers l'Est, de Semipalatinsk à Barnaoul afin que les terres du Cabinet impérial soient avantagées à leur tour. A la vérité, Barnaoul pourra toujours être réuni à Semipalatinsk par une voie secondaire, et la grande ligne la plus pratique serait celle qui passerait par Pavlodar, chef-lieu de district important, située en face de la rive où aboutit la rive postale de Karkaralinsk, qui passe auprès de mines très importantes de cuivre et de charbon, par Semipalatinsk, chef-lieu de province et marché très important, par Sergiopol, qui est un très gros bourg, puis par Kopal, important chef-lieu de district, par Ili, par Vierny, la belle ville principale du Semiretché, enfin par les chefs-lieux de districts de Pichpek, d'Aoule Ata et de Tchimkent, près desquels ont lieu de grandes foires. A Tchimkent, la voie nouvelle rejoindrait la ligne d'Orenbourg à Tachkent.

Le chef du gouvernement actuel, M. le comte Witte, a déclaré ses préférences pour la ligne à travers la steppe kirghize: dans un rapport fait à l'Empereur au retour de son voyage en Extrême-Orient, il a demandé que la construction de cette ligne soit décidée dans le plus bref délai possible. Il lui reconnaît une importance économique de premier ordre. On sait que la Sibérie est un pays d'agriculture, surtout dans les provinces d'Akmolinsk, de Tobolsk et de Tomsk et de Semipalatinsk auxquelles plus particulièrement profiterait le chemin de fer. Les céréales, chaque année, sont en partie perdues, par manque de débouchés: non seulement on donne le blé aux bestiaux, mais on le laisse souvent pourrir sur les bords de l'Ob et de l'Irtyche. Par contre, les paysans du Turkestan ont vu que le coton y réussissait admirablement. La Russie sait que la question cotonnière deviendra pour tous les pays question vitale, et que chacun d'eux s'efforce de créer de nouvelles cultures, car le jour arrivera où l'Amérique ne pourra plus suffire aux besoins du monde. Le comte Witte pense qu'on pourrait consacrer tous les efforts des colons à faire du Turkestan le pays du coton,

et la ligne de Sibérie devenue le grenier du Turkestan apporterait à ce dernier pays les céréales nécessaires à ses consommateurs. Tachkent serait alors une tête de ligne de premier ordre avec la ligne d'Orenbourg, celle de la steppe kirghize à laquelle viendraient s'ajouter des voies de raccordement, vers Tchougoutchak, vers Barnaoul, etc., et celle du Transcaspien d'où se détacheraient vers la Perse et vers l'Afghanistan des voies plus courtes, mais qui faciliteraient à la fois le commerce et la stratégie de l'avenir.

C'est donc la ligne de la steppe kirghize qui, après la réfection partielle du Transsibérien, semble avoir le plus de chances d'aboutir.

La voie de Mongolie, nous l'avons dit, paraît écartée; celle de l'Angara à la Léna, qui unirait ces deux fleuves entre Namyr et Oust-Koutsch, points où passe le trafic actuellement, est, elle aussi, rejetée à plus tard.

Le projet d'Abdorsk à Bielkovski, qui était dû à l'initiative privée et pour lequel l'ingénieur Gætte a fait en Sibérie tant de conférences, n'est pas en voie de réalisation. C'est un vieux projet consistant à unir l'Ob à Abdorsk avec la baie de Bielkovski sur l'Océan, près du détroit de Yougor, par une voie de 350 kilomètres. La baie serait approfondie et rendue possible à des bateaux de fort tonnage qui viendraient y chercher les céréales de Sibérie. Ce chemin de fer pourrait présenter un intérêt capital; mais combien de temps la navigation serait-elle possible en ces parages difficiles et souvent dangereux, et que si longtemps encombrant les glaces? L'ingénieur prétendait que les céréales mettraient de 35 à 50 jours pour aller de Barnaoul à Londres: il était permis d'en douter.

La voie ferrée du district de Kouznetzk est aussi toujours à l'étude: elle ne serait pas très longue, mais serait coûteuse à cause des obstacles naturels; il est vrai qu'elle apporterait la vie dans une région où les mines sont particulièrement nombreuses et riches. En revanche, au nord de la même province, on ne parle plus guère de la réunion de Tumène et de Tomsk. Par contre, on parle toujours de celle de Tumène à Iévlévo qui aurait 70 à 100 kilomètres, qui rendrait de signalés services et qu'on pourrait construire ensuite jusqu'à Tobolsk.

Il semble d'ailleurs qu'en Sibérie centrale on ait compris la grande faute faite avant la guerre. On avait, en effet, entrepris de créer une voie fluviale à travers la Sibérie, en faisant communiquer les bassins de l'Ob et de l'énisséi. Bien souvent, dans notre chronique, sous la rubrique « Asie russe », nous avons parlé de cette question. Le canal fut créé, deux fois on y travailla à nouveau, mais jamais on n'arriva à prendre une décision définitive. On sait maintenant les services qu'en temps de guerre cette voie navigable aurait pu rendre et de bons esprits se rendent compte aujourd'hui que son importance en temps de paix ne sera pas moindre et que, si cher qu'elle coûte, elle coûtera moins cher pourtant que bien des chemins de fer moins utiles.

Nous avons examiné les constructions probables

ou possibles en Sibérie occidentale et en Sibérie centrale. Il reste maintenant à parler de la Sibérie orientale. Il est évident que nous ne disons rien du fameux projet qui viendrait faire passer une voie ferrée d'Irkoutsk au détroit de Behring. C'est, à mon avis, un projet qui ne s'impose pas, qui coûterait un prix colossal, car sur une étendue immense il traverserait des pays inconnus ou presque inconnus et encore à peu près inexplorés.

Dans le bassin de l'Amour, nous connaissons trois projets, celui d'une ligne le long du fleuve sur la rive gauche, réunissant Sretensk à Khabarovsk, celui d'une ligne bien plus courte de Sretensk à Pakrovski, celui enfin d'une ligne qui réunirait la ville de Blagovestchensk à la grande voie de Kharbine à Vladivostok. Je crois que les deux dernières seront construites avant la première. La Russie a, en effet, après la guerre ce qu'elle pouvait craindre de perdre, une communication directe avec Vladivostok: à quoi bon en créer une autre dont le coût serait très grand, car il ne sera pas facile de construire la voie parallèle au fleuve Amour? En outre, la voie existe au moins en été, et, malgré ces imperfections, le fleuve est une voie de premier ordre qu'on pourrait mieux utiliser qu'on ne la fait jusqu'ici. D'après les renseignements pris auprès d'ingénieurs russes, d'après des lettres émanant du ministère des Voies et Communications, ce projet, quoi qu'en disent les journaux, est loin d'être décidé. La Russie a d'ailleurs d'autres décisions à prendre avant de s'occuper des chemins de fer.

Les difficultés actuelles sont telles qu'il n'est guère facile de connaître les projets exacts, et après tant d'épreuves la Russie ne sait pas elle-même par où commencer. C'est donc avec réserve que nous avons donné les détails qu'on a lus: ils ont été puisés pourtant aux meilleures sources.

PAUL LABBÉ.

LA RÉVOLTE ARABE

Dans son numéro de novembre 1905, la *Contemporary Review* a publié une étude de M. Arminius Vambéry, l'explorateur du Turkestan et un des islamistes les plus distingués de notre époque, sur la révolte de l'Arabie. Après avoir répété les accusations que l'on porte de tous côtés contre le régime turc, et parlé de l'antipathie des Arabes pour les Turcs qui se manifeste par des proverbes comme celui-ci: « L'Arabe mange jusqu'à ce qu'il soit rassasié, le Turc jusqu'à ce qu'il éclate », M. Arminius Vambéry donne les explications suivantes sur l'origine du mouvement insurrectionnel de l'Yémen:

« Comme raison secondaire et locale de la révolte actuelle de l'Yémen, nous devons citer l'étroitesse d'esprit avec laquelle le gouverne-

ment ottoman a traité l'influente secte des Saïdis, qui a presque tous ses adeptes dans l'Yémen, et qui représente une sorte de puritanisme musulman. On ne doit pas la confondre avec le Chiisme, comme l'ont fait certains journaux européens. La secte de Saïda, originairement une confraternité ou un ordre religieux, a toujours joui de certains privilèges, entre autres celui de choisir son khalifa, le chef de l'ordre, selon ses propres règles et parmi ses adhérents. Ce chef résidait à Saïdiya, un endroit situé à environ quinze heures de marche de Sanaa. En raison de cette coutume, les relations entre la Porte et le chef des Saïdis furent toujours quelque peu tendues, mais elles n'aboutirent à la rupture actuelle que lorsque les Turcs cherchèrent à retirer à la secte ses privilèges et à se mêler de ses droits. Un des derniers grands soulèvements se produisit vers 1870. Chazi Moukhtar Pacha réussit à écraser la rébellion, et, après leur avoir rendu leurs droits, le sultan Abdul Aziz conféra aux Saïdis un firman leur garantissant le maintien strict et sincère des privilèges promis. Lorsque Abdul-Hamid fut monté sur le trône et que tout en Turquie commença à aller de travers, et lorsque certains aventuriers arabes eurent pris de l'influence à Yildiz Kiosk et devinrent les principaux conseillers du Padischah, on se préoccupa peu des concessions qui avaient été accordées par le prédécesseur du Sultan. Parmi bien d'autres manques de foi qui furent commis, les droits des Saïdis furent supprimés sous prétexte de fortifier l'unité de l'Islam. Le principal conseiller du Sultan en cette affaire fut évidemment le cheick Eboulhouda, un homme de science et de sainteté douteuses, mais qui ne jouit pas moins d'une grande influence sur le maître actuel de la Turquie.

« La dernière révolte contre le gouvernement turc a été dirigée par un certain Ahmed ed Din. Auparavant, un iman, prêtre d'un régiment qui adopta plus tard le nom de Moutaouakoul B'illah, c'est-à-dire « celui qui se confie en Dieu », ajoutant à ce nom le titre de khalifa, généralement porté par les hommes qui sont à la tête des ordres religieux et qui ne doit pas être confondu avec le même mot lorsqu'il indique un successeur du Prophète. Après la mort de Ahmed ed Din, son fils Mohammed Yahya lui succéda dans la dignité de chef des Saïdis, et comme le gouvernement turc s'opposa à ce qu'il prit la succession de son père, il leva l'étendard de la révolte et par ses prédications la révolution fut étendue sur tout l'Yémen et jusqu'au Hedjaz, entraînant dans son mouvement religieux les habitants qui avaient été longtemps mécontents par la politique de la Turquie et ceux que la famine avait appauvris. »

M. Arminius Vambéry répète que si les révoltes ont été d'abord aussi facilement victorieuses des troupes ottomanes, c'est que ces dernières étaient composées d'Arabes de Syrie qui ne se sentaient aucun goût pour aider le gouvernement de Constantinople à réprimer des hommes de même race

qu'eux-mêmes. Mais, en outre de cette désertion, une raison particulière a contribué à aider Mohammed Yahya à faire d'abord réussir sa révolte.

« Je dois ajouter le fait, dit M. Arminius Vambéry, que les points les plus reculés de l'Arabie ont servi pendant le règne du sultan Abdul Hamid de lieu d'exil pour ses ennemis politiques, et il est très vraisemblable que ces exilés, tout disposés à aider ceux qui souhaitent de renverser le Sultan actuel, se sont joints aux rebelles et ont même pris une part dirigeante à tout le mouvement. Le fait que la foule indisciplinée des sectateurs de Mohammed Yahya ait été capable de tenir en échec, puis de vaincre une armée turque régulière, ne peut pas s'expliquer autrement. On peut trouver une nouvelle preuve de cette situation dans le fait que Mohammed Yahya, en dehors des nominations de sergents et de caporaux au rang d'officiers dans son armée, a chargé Saïd Bey, autrefois membre du Conseil d'Etat turc et que le Sultan a exilé à Sanaa en raison de ses idées patriotiques et libérales, de mener toutes ses affaires étrangères au cas où il lui arriverait d'en avoir. »

L'article de M. Arminius Vambéry prévoyait les succès des Turcs; il savait que Feizi Pacha, qui a fait ses études militaires en Prusse et qui est un homme de véritable valeur, parviendrait à vaincre la rébellion, d'autant que l'intérieur de l'Yémen est très habitable pour les Turcs, un pays très suffisamment sain et frais vu son altitude: la capitale, Sanaa, n'est en effet pas à moins de 2.130 mètres au-dessus du niveau de la mer. En outre, les Turcs n'ont pas seulement sur les Arabes la supériorité de l'organisation, mais encore celle de la cohésion, le monde arabe étant extrêmement divisé. M. Arminius Vambéry n'a qu'une foi très médiocre dans le succès et même dans le sérieux du mouvement arabe dont il a été plusieurs fois question pendant ces derniers mois.

« Les Arabes, dit-il, ne se soumettront jamais volontiers aux Turcs, ils exécuteront et mépriseront toujours leurs maîtres étrangers; mais ce serait une erreur de découvrir dans cette aversion l'existence d'un plan de mouvement national contre la domination ottomane et pour la restitution de la direction spirituelle de l'Islam aux descendants directs du Prophète. Un pareil désir peut se manifester dans un avenir éloigné, mais les conditions sociales, politiques et mentales de la race arabe d'aujourd'hui ne permettent pas sa réalisation. L'unité nationale n'est pas facile à concevoir et encore moins à effectuer dans un corps religieux qui considère comme un saint principe l'idée exprimée par cette devise: « Tous les vrais croyants sont des frères », et l'éveil national ne pourra y être que le résultat d'une adoption sincère et profonde de la culture occidentale dans laquelle les Arabes sont encore beaucoup plus en retard que les Turcs. Evidemment, cette opinion ne sera pas partagée par une certaine classe d'écrivains arabes européanisés qui proclament *urbi et orbi* l'éveil récent des Arabes et la prochaine destruction de la domination turque.

Mais nous ne devons pas être trompés par le bruit de leurs discours, d'autant que la plupart d'entre eux sont des chrétiens de Syrie, Maronites ou Maléchites, et que leurs sentiments et aspirations n'ont rien de commun avec ceux des Arabes mahométans, desquels ces communautés chrétiennes sont séparées par un abîme social aussi bien que religieux.»

M. Arminius Vambéry conclut en disant, avec la plus grande insistance, que la politique anglaise n'est évidemment pour rien dans la révolte de l'Yémen. Il est permis de se demander si tout au moins certaines actions de la politique anglo-indienne n'ont pas fait de ce côté un zèle auquel M. Arminius Vambéry, grand admirateur et ami de l'Angleterre, ne désire évidemment pas s'empresser de rendre hommage.

LA RIVALITÉ COMMERCIALE DE L'ANGLETERRE ET DE LA RUSSIE EN PERSE

D'APRÈS DE RÉCENTES ENQUÊTES

L'histoire diplomatique des nations contemporaines est caractérisée par un élargissement de leur horizon politique, un déplacement des lieux de conflits. Il semble bien, aujourd'hui, que ce ne soit plus autour du Rhin que l'Allemagne et la France doivent se trouver face à face, mais sur les côtes africaines et dans les vallées syriennes. Il est, dès maintenant, certain que ce ne sont point les visées sur Constantinople qui mettront aux prises les mandataires des deux Empires britannique et slave. La conquête politique des plateaux tibétains, l'invasion commerciale des vallées persanes constituent dorénavant, les objectifs des diplomaties rivales. Leur champ de conflit est transporté des rives du Bosphore au centre du continent asiatique.

*
*
*

Il serait intéressant de rechercher dans quelle mesure la Perse est susceptible de réaliser les espérances financières qu'elle éveille en Angleterre et en Russie. Mais, si de récentes enquêtes nous renseignent avec exactitude sur les origines et l'importance de la rivalité commerciale, qui sont aux prises dans le royaume du shah, les mandataires et les produits des deux Empires, elles ne nous fournissent point les éléments d'une étude géographique ni d'une analyse économique (1). Nous savons seulement que dans une

(1) *Report on the conditions and prospects of British Trade in Persia*, by H.-W. MACLLAN, special commissioner of the Commercial Intelligence Committee the Board of Trade (1905. *Blue Book*, c. d. 2.146) : *Trade of the Persian Gulf for the years 1903-1904*; *Trade of Khorassan for the years 1903-1904*; *Trade of Arabistan, Kerman, Kermanshah Seistan, for the year 1904*; *Consular Reports. Annual series* (nos 2631, 3408, 3376, 3499, 3360, 3374, 3420, 3500.

époque que caractérise l'évolution industrielle successive de tous les Etats de premier ordre, qu'agite la recherche avide des débouchés nécessaires à des usines également paralysées par une concurrence croissante, des tarifs protectionnistes, la clientèle d'un pays, dont le commerce total atteint environ 6 millions de livres sterling, 200 millions de francs (1), n'est point chose indifférente. Mais lorsque ce pays, encore neuf et cependant pacifié, achète plus qu'il ne vend (2); quand les 6/10 de ses importations consistent en produits ouvrés et les 3/4 de ses exportations en objets alimentaires et matières premières (3), cette région constitue un débouché de premier ordre pour des manufactures encombrées et des capitaux inutilisés (4). C'est bien là ce qui constitue la valeur du marché persan pour l'activité économique du Royaume-Uni, dont les crises périodiques ont été déterminées à la fois par l'accumulation des stocks et la pléthore des capitaux (5). Mais il y a plus. La majeure partie des marchandises qu'achète la Perse pour sa consommation annuelle sont précisément celles dont la fabrication est une des spécialités du Royaume-Uni. En effet, les objets qui viennent en tête sur la liste des commandes persanes, classées dans l'ordre de leur valeur, sont : les fils et tissus de coton (de 1.800 à 2.300.000 livres), les tissus de laine, soie, les confections (de 380 à 420.000 livres); les métaux bruts et travaillés (de 140 à 170.000 livres) (6) : or, ces quatre catégories d'importations concordent avec quatre des branches les plus importantes des exportations britanniques. Ce débouché précieux se trouve enfin à la portée du commerce anglais : il trouvera, aujourd'hui, dans les compagnies qui desservent le golfe Persique, il trouvera, demain, dans les voies ferrées qui mettront en communication les frontières méridionale de la Perse et occidentale des Indes, des moyens de transport, d'une régularité certaine. Les colonies voisines fournissent des intermédiaires indigènes, dont le concours peut être précieux. En fait, les banians, les négociants arabes, dans les ports du golfe Persique, les voyageurs parsis, dans les villes du Khorassan, au Nord-Est (7), sont les agents du commerce anglais. La nature propre autant que la situation géographique du marché lui donnent, pour l'industrie britannique, une valeur particulière. Il semble devoir constituer l'une des régions encerclées dans la sphère d'influence économique de l'empire anglais.

Il ne paraît point que les réalités commerciales aient répondu à cette légitime attente. La Russie a accaparé la majeure partie du commerce persan

(1) *Report on the conditions*, etc. (ouv. cité, p. 2).

(2) Importations : £ 5 000.000; exportations, £ 3.000.000.

(3) *Id.*, p. 2 (*Moniteur officiel du Commerce*, 20 juillet 1905, n° 455, p. 99.)

(4) Une indication très complète des industries à créer en Perse se trouve dans le *Rapport consulaire sur le commerce général de la Perse, 1903-1904*.

(5) Nous avons analysé, ailleurs, ces causes de la stagnation du commerce britannique.

(6) *Report on British Trade*, etc., p. 2.

(7) *Consular Reports*, nos 3.498 et 3.499.

(4 millions de livres) laissant à l'Empire britannique une portion moindre (3 millions de livres) et à ses autres concurrents une fraction minime (2 millions). Sans doute, les ventes des deux rivaux s'élèvent à un chiffre à peu près égal; seule, la valeur de leurs achats diffère (1). Sans doute, la moitié des importations slaves est constituée par des envois de sucre, qui ne luttent pas avec des produits anglais, mais avec des expéditions françaises et autrichiennes (2). La prédominance de la Russie n'en constitue pas moins un fait économique, une réalité commerciale.

A la concurrence, dont se plaignent les importateurs anglais et indiens, à la stagnation, qui caractérise les voies d'accès utilisées par les produits de l'Empire britannique s'opposent la stabilité des relations commerciales de la Russie et de la Perse, la sûreté de la mainmise économique de l'Empire slave sur les provinces septentrionales du royaume asiatique.

*
*
*

Dès qu'on étudie les achats de la Perse, il apparaît nettement que le seul rival, dont la concurrence soit efficace, les progrès dangereux pour le commerce anglais, est la Russie. Déjà les statistiques générales l'établissent nettement. Les importations anglaises ont baissé de 1.929 000 (1901-02) à 1.832.000 (1902-03) livres sterling : cette diminution n'a point profité aux autres pays, leurs ventes ont reculé de 1.079.000 à 930.000 livres, — mais à la seule Russie. Elle a vu, en effet, le chiffre des commandes grandir de 2.056.000 à 2.153.000 livres. Mais ces chiffres sont trop généraux, pour être probants. Il convient d'analyser successivement les diverses catégories de matières premières, de denrées alimentaires, d'objets ouvrés, achetés par la Perse, et qui représentent respectivement 1,3 et 6 dixièmes des importations totales (1). Sur tous les marchés, et pour tous les articles, apparaît la rivalité commerciale des deux Empires britannique et slave. Son intensité croît avec la valeur des commandes persanes.

Importations. — Origine (3) :

	Empire britannique.	Russie.	Autres pays.
(1902-1903)	1.000 <i>kran.</i>	53 <i>kran.</i>	= 1 <i>£.</i>
Indigo.....	1.236	15	73
Fils de coton.....	4.901	72	111
— laine.....	20	135	29
Mat. d'emballage....	1.134	309	105
Papier.....	136	388	126
Bougies.....	55	539	155
Savon.....	13	201	27
Pétrole.....	0	2.704	30
Bois.....	174	532	11

(1) Exportations vers la Russie : £ 1.500.000; vers l'Empire britannique : 500.000. *Report on British Trade*, p. 3.

(2) Importations françaises et autrichiennes en sucre : £ 200.000.

(3) *General Report on British Trade*, p. 2.

(4) *Ibid.*, p. 70-3.

C'est, dans les achats de matières premières, les moins importantes de toutes (1), qu'elle se révèle avec le moins de netteté.

Le monopole de l'Empire britannique sur les achats d'indigo, de fils de coton, d'étoffes d'emballage est à peu près compensé par celui de l'Empire russe sur le pétrole, le bois, les bougies et les savons. Pour les fils de laine et les papiers, les ventes slaves luttent, avec efficacité, contre les importations anglaises.

Leur concurrence est plus redoutable pour les commandes de denrées alimentaires :

Importations. — Origine :

	Empire britannique.	Russie.	Autres pays.
Epices.....	2.830	147	233
Riz.....	2.988	486	193
Thé.....	10.523	955	2.824 (2).
Beurre.....	202	128	366
Sucre.....	411	62.115	12.423
Animaux vivants.....	535	644	986 (3).
Farine.....	1.632	2.137	1
Vins et bières.....	93	563	337
Fromages.....	77	126	94
Œufs.....	44	294	23

Non seulement, dans ce second groupe, grâce à la valeur de ses ventes de sucre (4), la Russie tient le premier rang; mais encore, il suffit de jeter les yeux sur ce tableau, pour voir sa supériorité s'afficher progressivement. Les importations indiennes d'épices et de riz, à destination des ports du golfe Persique, ont été seules jusqu'ici à ne point diminuer (5). Le thé indien représente encore 80 0/0 de la consommation persane. Il avait déjà à lutter contre les produits de la Chine et des colonies hollandaises. Et voici que, grâce à des primes d'exportation, des tablettes russes de thé se fraient leur route vers les marchés de la Perse septentrionale. A Téhéran notamment, cette tentative aurait été couronnée de succès (6). Le danger lointain, qui, dans le commerce de thé, menace les agriculteurs indiens, est, pour toutes les autres denrées, une réalité. Les chevaux du Caucase remplacent les chameaux des frontières orientales (7). La farine d'Astrakan (8), les beurres, fromages et œufs (9) de la Russie méridionale entrent, par le Nord, en assez grandes quantités, pour combattre victorieusement, les expéditions des Indes, venues par les passes de l'Est ou les ports du Sud. Quant à la bière britannique, ses marques, excellentes mais coûteuses, ne peuvent se défendre contre les produits bon marché, expédiés par les brasseurs du Caucase (10). La Perse dépend, chaque jour davan-

(1) Sur l'insuccès des industries nouvelles et la crise des industries anciennes (celle des tapis), voir : *General Report*, p. 9; 32-3. *Rapport consulaire français*, cité, p. 9-7.

(2) Chine : 1.726.

(3) Afghanistan : 700.

(4) *General Report*, p. 28-29.

(5) *General Report*, p. 28 et 17.

(6) *Ibid.*, p. 31.

(7) *Ibid.*, p. 15.

(8) *Ibid.*, p. 17.

(9) *Ibid.*, p. 16.

(10) *Ibid.*, p. 16.

tage, de la Russie, pour un ravitaillement d'autant plus nécessaire que, sur ce sol ingrat et dans ce royaume mal percé, les famines sont plus fréquentes et plus dangereuses.

Tributaire de l'Empire slave pour ses denrées alimentaires, elle ne l'est pas moins pour les produits manufacturés.

I. — Industries diverses.

	Empire britannique.	Empire slave.	Autres pays.
Allumettes.....	53	569	1.026 (1).
Cordages.....	77	100	5
Cuivre ouvré.....	34	96	42
Litho et typographie....	80	21	22
Produits chimiques.....	27	85	20

II. — Industries de l'ameublement.

	Empire britannique.	Empire slave.	Autres pays.
Mobilier.....	82	381	62
Poteries.....	303	1.246	152
Verreries.....	404	1.927	713

III. — Industries métallurgiques.

	Empire britannique.	Empire slave.	Autres pays.
Armes.....	74	4	3
Instruments de musique..	14	62	20
Instruments scientifiques.	7	64	11
Machines et outils.....	51	459	70
Métaux fer et acier.....	228	2.417	184
Étain.....	23	58	60
Fer et acier travaillés...	1.019	981	67
Zinc.....	198	67	324
Cuivre.....	1.552	15	496
Cuivre et zinc travaillés..	75	432	197
Montres.....	25	44	101
Quincaillerie.....	798	3.317	3.312 (2).
Véhicules.....	26	478	2

IV. — Industries textiles.

	Empire britannique.	Empire slave.	Autres pays.
Tissus de coton blanchi..	26.005	2.385	929
Tissus de coton imprimés.	36.067	24.543	3.078 (3).
Tissus de laine.....	1.250	589	6.813
Vêtements.....	1.221	601	913

Si la première catégorie d'objets ouvrés, énumérés ci-dessus, ne mérite guère de retenir l'attention en raison de la médiocrité des chiffres et de la stagnation de la consommation, il faut cependant signaler l'heureuse concurrence faite, à Téhéran et dans le Khorassan, par les allumettes russes, à des produits dont l'Autriche et la Suède croyaient avoir le monopole (4). Le second groupe, celui des diverses industries de l'ameublement, est plus important, non seulement par la valeur qu'il représente, mais encore par la prédominance qu'il révèle. D'après l'enquête anglaise, il semble que le succès des importateurs russes s'expliquerait par l'habileté avec laquelle ils auraient découvert l'objet type capable de satisfaire les goûts de leurs clients persans. Si leurs ventes de mobilier se sont développées, c'est grâce au succès des petites lampes à verre et des courts

chandeliers de cuivre d'origine russe (1). Si les commerçants anglais ne peuvent écouler leurs verreries, c'est que la fourniture des objets bon marché et de luxe, les verres à thé et les services de cristaux sont monopolisés, les uns par la Russie, les autres par la France (2). Pour les poteries, la lutte est plus difficile encore : les tasses à thé, les soucoupes et les bols importés par la frontière du Caucase trouvent des acheteurs jusque sur les confins du golfe Persique (3). Avec les mille produits des industries métallurgiques, nous entrons sur un troisième marché, où la lutte contre les importations anglaises, la défaite d'une supériorité séculaire apparaîtrait encore plus difficile et moins explicable, si l'on ne tenait pas compte des conditions spéciales du marché persan. Pour toute une série de produits, la consommation est nulle. Les importations d'armes sont strictement contrôlées (2). Les instruments scientifiques ou musicaux (4), les montres (5) ne trouvent pas d'acheteurs. Faute de commandes, les objets d'origine anglaise, dont on apprécie la solidité et le fini, restent en magasin. Le cas est le même pour la coutellerie (6), les machines, soit agricoles, soit industrielles (7). Les Persans, dans leurs labours et leurs fenaïsons, ne veulent d'autres instruments que leurs vieux outils d'Orient, et quant aux ingénieurs mécanismes dont se servent les Occidentaux, tous les efforts tentés pour les acclimater ont jusqu'ici échoué (8). Si les négociants russes parviennent à maintenir le cours de leurs ventes de quincaillerie et de véhicules, cela tient au succès particulier de certains objets de fer émaillé (9), de certains types de voiture (10). Et si, d'autre part, les importations de métaux bruts ou ouvrés, originaires des bords de la mer Noire ou de la mer Caspienne, luttent d'ordinaire, avec efficacité, contre les produits similaires, expédiés par les commerçants anglo-indiens, cela tient à la supériorité des marchés de la Perse septentrionale, de la région de Téhéran surtout (11). Il semble bien, ici encore, que pour les produits des industries métallurgiques, l'activité anglaise ne soit pas susceptible de se développer utilement : elle est enrayée, par la faiblesse de la consommation locale, autant que par la médiocrité de ses voies d'accès. Toutes les espérances britanniques sont concentrées sur les ventes de tissus et de vêtements, de tissus surtout. Les modes britanniques sauraient, en effet, de moins en moins accaparer les commandes des coquettes Persanes et des Persans européens. Il paraît que ces dames de Téhéran ne seraient point insensibles aux dessous parisiens, vendus d'occasion dans les

(1) Autriche : 675 ; Suède : 244.

(2) Autriche : 1.766 ; France : 546.

(3) Autriche : 3.088 ; France : 2.999.

(4) *General Report*, p. 24.

(1) *General Report*, p. 21.

(2) *Ibid.*, p. 22.

(3) *Ibid.*, p. 27.

(4) *Ibid.*, p. 16.

(5) *Ibid.*, p. 23.

(6) *Ibid.*, p. 48.

(7) *Ibid.*, p. 24.

(8) *Ibid.*, p. 24.

(9) *Ibid.*, p. 24.

(10) *Ibid.*, p. 24.

(11) *Ibid.*, p. 16.

(12) *Ibid.*, p. 25.

bazars de Constantinople. Et l'enquêteur britannique s'indigne autant de ces goûts dépravés que de la popularité des bottes russes chez les cavaliers élégants (1). Le cas est à peu près le même pour les étoffes de laine : la majeure partie des commandes va aux industries allemande, française et italienne (2). Les tissus de coton restent donc la seule espérance des négociants anglais. Et l'enquête du *Board of Trade* leur consacre de nombreuses pages (3). En 1889-1890, le commerce britannique accaparait ces importations ; la concurrence russe était négligeable, celle des autres nations insignifiante. En 1898, des primes à l'exportation vinrent favoriser les négociants slaves : leur chiffre d'affaires grandit brusquement. Son importance n'a point diminué : c'est ce qui résulte du tableau suivant :

	IMPORTATIONS		
	De l'Empire britannique.	De Russie.	D'autres pays
	£	£	£
1889.....	1.714.000	160.000	—
1895-1897..	1.626.000	500.000 (1898)	—
1901-1902..	1.563.000	679.000	116.072
1902-1903..	1.281.000	492.000	75.896

Le monopole britannique ne subsiste plus que pour les tissus blanchis, fabriqués à Manchester. Même, dans la Perse septentrionale, les étoffes blanches et grises, d'origine russe, ne parviennent pas à lutter avec efficacité (4). Il n'en est plus de même pour les tissus imprimés en couleurs. Les achats se sont singulièrement développés, depuis le jour où l'industrie persane, impuissante à lutter contre la concurrence occidentale, a cessé de fabriquer les étoffes bleues ou douges, qu'affectionne la population rurale et nomade. Il s'est trouvé que ses goûts ne différaient point sensiblement de ceux du paysan russe. Les cotonnades rouges trouvent des acheteurs dans les vallées persanes et dans la plaine de la Volga. Et progressivement le flux des importations slaves s'étend sur la Perse entière. Les tissus imprimés, après avoir conquis les provinces septentrionales, sont maintenant signalés sur les marchés de la Mésopotamie et d'Ispahan. Seuls, les efforts pour enlever ces commandes du golfe Persique, ont jusqu'ici échoué. Et les steamers russes, partis d'Odessa, ont fait de mauvaises affaires (5).

La Perse méridionale reste encore la cliente commerciale de l'Empire britannique. Grâce à des documents plus nombreux que ceux qui nous renseignent sur les importations et les exportations totales, il est possible d'évaluer la puissance de consommation de ces marchés spéciaux, d'apprécier l'activité de ces voies d'accès vers la Perse

centrale, de compléter par cette seconde enquête l'analyse du commerce anglo-indien.

* * *

Quatre ports ouvrent aux boutes indiens et aux steamers anglais l'accès de leurs jetées rudimentaires, sur les côtes persanes du golfe Persique. Le premier, qui étale ses maisons sur une plage brûlante, au pied de hautes montagnes, dont la fraîcheur est précieuse pour les Européens, Bunder-Abbas, dessert les deux villes de Yedz et Kerman, est relié par des routes commerciales aux provinces septentrionale et occidentale du Khorassan et du Seistan (1). Lingah n'a d'autre importance que le voisinage relatif du Laristan et de sa capitale (2). Bushin s'enorgueillit du service hebdomadaire de steamers britanniques. Elle doit cet honneur à ce qu'elle est à la fois le centre du négoce de tout le golfe Persique et le point de départ des caravanes vers la région montagneuse dont Shiraz est la capitale (3). Mohamera, enfin, non loin de l'Euphrate, est au centre de la plaine fertile qu'arrose le Karun. L'incapacité administrative du gouvernement, en laissant sans irrigation sa province la plus riche, sans police, la route vers le Kurdistan, a diminué la valeur économique de ce point d'accès. Son marché n'est plus alimenté que par la consommation locale et les caravanes qui relient les rives du Karun à Shuster et de là à Ispahan (4). Ces quatre ports du golfe Persique n'en constituent pas moins, au regard du commerce anglo-indien, des voies d'accès directes desservies par des services maritimes organisés vers la Perse méridionale, et de là, vers les provinces de l'Ouest, du Centre et de l'Est.

Leur valeur économique, leur activité commerciale ne paraissent point s'être accrues.

Si on s'en tenait aux statistiques du tonnage, on pourrait croire à un développement de la puissance de consommation, dont l'Empire britannique aurait largement profité (5) :

Navires déchargés.

	TOUS LES PAVILLONS		PAVILLON BRITANNIQUE (milliers en tonnes).		
	1899	1900	1902	1903	1904
Bushire.....	130	160	156	131	121
Lingah.....	68	73	73	98	81
Bunder-Abbas..	99	147	176	236	235
Mohamera.....	86	91	85	91	50
	383	471	491	556	487

(1) *General Report*, p. 18.

(2) *Ibid.*, p. 46.

(3) *Ibid.*, p. 35 à 42.

(4) *Ibid.*, p. 36.

(5) *Ibid.*, p. 38, 39, 40.

(1) *General Report*, p. 53.

(2) *Ibid.*, p. 54 et 55.

(3) *Ibid.*, p. 56 et 57.

(4) *Ibid.*, p. 57 et 58.

(5) *Consular Reports, Annual series*, nos 2631, 3360, 3408.

Navires déchargés.

	TOUS LES PAVILLONS		PAVILLON BRITANNIQUE. (milliers en tonnes.)		
	1899	1900	1902	1903	1904
Bushire.....	107	134	136	112	102
Lingah.....	47	51	47	67	51
Bunder-Abbas..	92	139	156	215	216
Mohamera.....	79	86	84	88	48
	325	410	423	482	417

Sauf le recul de 1904, attribué à la répercussion économique de récoltes particulièrement mauvaises, l'activité de ces ports, l'empressément

des boutres indiens et des steamers anglais paraissent s'être accrus. Ces progrès ne s'expliquent pas cependant par un développement de la consommation indigène.

Importations totales (1).

	(milliers de £.)			
	1899	1900	1903	1904
Bushire.....	916	1.323	870	889
Lingah.....	641	501	684	307
Bunder-Abbas.....	545	338	449	317
Mohamera-Karun.....	243	340	168	263
	2.315	2.502	2.171	1.776

Importations de l'Empire britannique.

	Totales-indiennes.		Totales-indiennes.		Totales-indiennes.		Totales-indiennes.	
	1899	1900	1900	1903	1903	1904	1904	1904
Bushire.....	665	224	992	277	551	132	593	204
Lingah.....	306	306	238	238	287	287	193	193
Bunder-Abbas.....	521	435	273	204	322	171	259	150
Mohamera..	241	137	293	175	151	62	237	88

En 1900, les agents consulaires anglais oubliaient la baisse des achats persans à Lingah et à Bunder-Abbas, attribuée là-bas à une crise des pêcheurs de perles, là, à des causes exceptionnelles, apparition de bandes pillardes et remaniement des tarifs douaniers (1); saluaient avec enthousiasme le progrès des ventes britanniques à Bushin et Mohamera. Tous les produits de l'industrie anglaise s'écoulaient avec une aisance, qui autorisent toutes les espérances. Bushin, point d'accès de la Perse centrale et orientale, rivalisait heureusement avec Mohamera, port auquel les provinces occidentales paient tribut. Ici et là, les agents consulaires signalaient des hausses importantes dans les achats de coutellerie et de quincaillerie, de fils et d'étoffes de coton (2). Quelques années plus tard, Mohamera était seule à fournir des bilans satisfaisants. Si les représentants des intérêts britanniques signalaient, avec joie, que dans la vallée de l'Euphrate et la plaine du Karun, les articles de Manchester restaient sans concurrents, et subissaient une hausse importante (3), partout ailleurs, une invincible stagnation pesait sur les importations anglo-indiennes. Elles ne parvenaient pas à accroître leurs débouchés dans la Perse centrale et orientale.

La longueur des trajets, l'insécurité des routes paralysent les négociations anglo-indiennes, obligées de supporter les frais de transbordements élevés et de lentes caravanes.

* * *

Des efforts persistants ont été tentés par le gouvernement britannique pour apporter aux importateurs anglais le concours de renseignements commerciaux, recueillis dans de coûteuses

enquêtes (2), par le gouvernement indien, pour ouvrir aux importateurs de ce pays une nouvelle route.

De Quetta, point terminus du chemin de fer, elle gagnerait la frontière persane, de là les provinces de Seistan et Khorassan. Des abris ont été construits, pour loger les caravanes; une police organisée; des contrats-types passés avec les propriétaires de chameaux; des avantages concédés par les douanes indiennes, des primes par les compagnies de chemins de fer; des prospectus distribués; des lignes télégraphiques posées (3). Jusqu'ici toutes ces attentions administratives ne sont point parvenues à créer une route commerciale, qui puisse rendre plus de services que celle dont Bunder-Abbas est le point de départ sur le golfe Persique. Le coût du transport reste plus élevé; la durée du voyage est à peu près la même (4). Et le trafic, qu'enregistre l'agent consulaire du Seistan, reste stationnaire (5).

Les serviteurs de l'expansion britannique en sont réduits à escompter l'ouverture de la ligne ferrée, qui reliera Quetta à Mushki et rapprochera d'autant la frontière persane (6).

Cette extension du réseau indien arrivera-t-elle assez tôt pour pouvoir combattre avec efficacité cette mainmise commerciale de la Russie, sur les provinces centrales et orientales de la Perse, dont les plus récents rapports signalent les progrès persistants (7), il est permis d'en douter.

* * *

Certaines de ces enquêtes, celle du Khorassan notamment, paraissent bien définitives. L'avance

(1) *Consular Reports*, n° 2631, p. 3 et 33.

(2) N° 2631, p. 8-9, 33-34.

(3) N° 3360, p. 9.

(1) D'après les *Consular Reports* déjà cités.

(2) Des détails sur une de ces missions se trouvent dans le n° 3374, p. 3.

(3) *Consular Reports*, n° 3376, p. 112.

(4) N° 3376, p. 13.

(5) N° 3500, p. 2.

(6) N° 3376, p. 12.

(7) N° 3499, p. 4.

acquise par le commerce russe est trop importante (1).

Importations britanniques.....	£ 2.334.000
Exportations —	£ 383.000
Importations russes.....	£ 3.358.000
Exportations —	£ 2.827.000

Elle est due, surtout, à des circonstances de fait, contre lesquelles ne saurait prévaloir l'énergie anglaise.

Certes, l'activité de la Banque russe et l'habileté de certains tarifs ont pu servir l'expansion du commerce slave (2). Elle ne s'en explique pas moins, surtout par des causes géographiques, économiques et psychologiques, trop naturelles, pour ne pas braver la jalousie des rivaux. Quelles que soient la ténacité des agents, la hardiesse des ingénieurs anglais, ils ne parviendront pas à enlever la supériorité que donne aux importations russes le voisinage. Non seulement le chemin de fer de Samarkandlonge, sur toute son étendue, les provinces orientales de la Perse, mais surtout la mer Caspienne, à laquelle aboutit cette merveilleuse artère commerciale qu'est le Volga, ouvre aux caboteurs russes l'accès de la Perse septentrionale et centrale (3). Mais il y a plus. Les relations commerciales ne se seraient pas nouées d'une manière étroite entre les deux voisines, s'il n'y avait pas entre leurs activités économiques une certaine harmonie. Leurs productions sont plus ou moins complémentaires l'une de l'autre. Cette concordance explique la stabilité des échanges entre la Russie et la Perse. Tandis que l'Empire britannique vend (£ 2 millions) plus qu'il n'achète (£ 500.000), l'Empire slave équilibre à peu près ses exportations (£ 2 millions) et ses importations (£ 1 million 8). Il demande à la Perse, à la fois, des produits spéciaux, pour subvenir aux besoins de ses populations mahométanes, des denrées alimentaires, utiles pour compléter la production nationale, et surtout des matières premières, — la laine et principalement (4) le coton — nécessaires pour alimenter les usines. A ces rapports économiques, entre deux pays voisins, correspondent d'indéniables affinités psychologiques. Non seulement, les producteurs russes trouvent plus facilement que d'autres l'objet précis, sûr de plaire à l'acheteur, mais encore ils ont dans les Arméniens de merveilleux agents commerciaux (5). La Russie, qui souffre politiquement d'être un pays de transition entre l'Europe et l'Asie, puise, au point de vue économique, dans sa nature intermédiaire de précieux avantages. Elle est mieux préparée à comprendre, à servir les besoins du continent, dont les nations industrielles se disputent la clientèle.

*
*
*

Cette supériorité de fait aggrave les rivalités

(1) *Consular Reports*, n° 3499, p. 17.

(2) *Report on the British Trade*, p. 50.

(3) *General Report*, o. cit., p. 4 et 5, n° 3499, p. 16-18.

(4) *Ibid.*, p. 3.

(5) *General Report*, p. 7.

commerciales, envenime les conflits politiques. Si elle est de celles devant lesquelles s'inclinent les sages, elle est aussi de celles que les orgueilleux rêvent de broyer par la force.

JACQUES BARDOUX.

ASIE FRANÇAISE

La circulation monétaire en Indo-Chine.

— Nous rappelons que, par arrêté du gouverneur général en date du 3 septembre 1905, la piastre mexicaine cessera d'avoir cours légal en Indo-Chine à partir du 1^{er} janvier 1906. La seule monnaie d'argent ayant cours légal, à compter de cette date, sera la piastre française dite de commerce et ses divisions.

Cette mesure va contribuer à l'assainissement de la circulation monétaire en Indo-Chine, assainissement déjà poursuivi par deux mesures précédentes. Ces mesures étaient : 1° la suppression du droit à la sortie sur les piastres mexicaines, et 2° l'interdiction de l'entrée de ces piastres en Indo-Chine.

On s'achemine ainsi vers une situation monétaire qui peut-être un jour pourra aboutir à cette mesure souhaitée, à savoir : la stabilisation du taux de la piastre.

Indigènes et colons. — Le résident supérieur du Tonkin a adressé aux chefs de province la circulaire suivante qui offre un grand intérêt :

Mon attention a été attirée dernièrement sur certaines difficultés qui se sont produites dans une province, au sujet de l'arrestation d'indigènes en service sur la concession d'un Européen. En raison du nombre croissant d'Annamites employés par des entreprises privées ou par des particuliers, il m'a paru nécessaire de rechercher les moyens de procéder qui, sans désarmer l'autorité administrative ou judiciaire, ni entraver son action, ménagent les intérêts respectables des colons.

Je n'ai examiné toutefois que les différents cas dans lesquels la justice indigène pourra être saisie d'affaires concernant des Annamites établis sur des concessions, les opérations de justice faites au nom d'une juridiction française relevant exclusivement de M. le Procureur général.

Comparutions devant un juge indigène. — Soit comme prévenu libre, soit comme témoin, un Annamite au service d'un Européen peut être cité devant un mandarin. Dans ce cas, le juge indigène devra avertir le résident qu'il désire faire comparaître pour telle ou telle cause, le nommé X... au service d'un Européen. Le résident donnera, s'il y a lieu, le droit de citer, et il sera adressé un avis d'avoir à comparaître à l'indigène et, en même temps, une copie de cet avis au concessionnaire.

L'avis et la copie porteront l'indication que le chef de province a autorisé le mandarin à faire comparaître devant lui l'indigène cité.

De cette façon, le visa du résident empêchera les mandarins de citer sans motif le métayer ou l'employé, et la copie adressée à l'employeur prévendra le colon d'avoir à

remplacer momentanément, s'il est nécessaire, l'indigène en question dans son service.

Recherches, perquisitions. — Au cours d'une enquête, un mandarin peut être amené à opérer des recherches ou des perquisitions sur le territoire d'une concession. Il est nécessaire que la rapidité de ces opérations, qui est souvent une condition de succès, ne soit pas entravée.

S'il en a le temps, le mandarin devra prévenir le résident de son intention de perquisitionner sur telle concession. Dans ce cas, le résident délivrera au mandarin une autorisation écrite qui sera présentée au colon ou à son représentant au moment de commencer les opérations. Il sera demandé, en même temps, au colon d'accompagner le mandarin au cours des recherches ou de le faire accompagner par un de ses représentants.

Toutefois, dans des circonstances graves et urgentes, le mandarin pourra perquisitionner dans les conditions précises, sans autorisation préalable de la Résidence, mais à charge de rendre compte immédiatement au chef de province.

Arrestations. — Les arrestations s'opéreront de la même manière, c'est-à-dire avec autorisation préalable de la Résidence donnée au fonctionnaire indigène chargé d'opérer, avis remis au colon avec indication sommaire du motif d'arrestation, assistance, au besoin, du colon ou de son représentant à l'arrestation.

Cependant, dans des cas particuliers qui peuvent se présenter et que les autorités indigènes auront à apprécier sous leur responsabilité, certaines de ces formalités pourront être omises, mais à condition de prévenir immédiatement le concessionnaire et de rendre compte à la Résidence.

Flagrants délits. — Dans les cas de flagrants délits constatés par des autorités indigènes, les arrestations pourront toujours être faites immédiatement, sous les réserves inscrites au paragraphe précédent. Mais il est entendu qu'il ne s'agit ici que de flagrants délits constituant des faits graves ou de nature à porter atteinte à la sécurité publique.

L'ensemble des mesures que je viens de vous exposer est destiné à vous servir surtout d'indications, et non pas d'instructions précises. En telle matière, il peut se présenter des cas si nombreux et si différents qu'il ne saurait être établi de règle rigoureuse. Je désire, toutefois, que vous vouliez bien vous inspirer, dans la pratique, des moyens que j'ai indiqués plus haut, de façon à sauvegarder le plus possible les droits et les intérêts des colons.

Hanoï, le 16 septembre.

Signé : GROLEAU.

Cette circulaire, motivée, comme le dit M. Groleau, par des faits qui se sont produits chez un colon de Yen-bay et qui avaient provoqué une plainte près de la Chambre d'agriculture du Tonkin, laquelle avait demandé une enquête, donne satisfaction au désir des colons. Le gérant et les métayers du colon de Yen-bay avaient été mis en état d'arrestation, *manu militari*, sur sa concession, à la suite d'une plainte anonyme et retenus à la prison du mandarin pendant plusieurs jours, sans que le propriétaire eût été avisé de rien. Ils furent ensuite relâchés purement et simplement. La circulaire de M. Groleau empêchera que de tels faits se renouvellent.

Les fonctionnaires indigènes au Tonkin. — Le résident supérieur du Tonkin a adressé aux résidents chefs de province, la circulaire suivante.

Elle mettra sans doute un terme aux agissements de certains mandarins peu disposés à déférer à la décision de l'autorité supérieure.

J'ai eu l'occasion de constater fréquemment que, lorsque des mutations avaient lieu entre fonctionnaires et agents de l'administration indigène de provinces différentes, par suite de déplacements, de permutations ou de nominations à de nouvelles fonctions, des retards considérables étaient apportés à la mise en route des intéressés.

Il n'est pas rare que, quinze jours et voire même un mois après leur désignation, ceux-ci n'aient pas encore rejoint leurs nouveaux postes.

Les fonctionnaires mécontents, de leur nouvelle destination, profitent du délai qui leur est ainsi accordé pour présenter des requêtes et se livrer à des démarches, en vue de faire modifier les décisions prises à leur égard. Je n'ai pas besoin d'insister sur la nécessité de ne pas tolérer de semblables procédés de la part des fonctionnaires de l'administration indigène.

D'autre part, les inconvénients qui résultent pour la bonne administration, des retards signalés plus haut ne sauraient également vous échapper.

Sauf en ce qui concerne les mandarins de l'ordre administratif et plus spécialement les mandarins provinciaux qui peuvent être retenus par la remise de leur service, il n'y a, semble-t-il, aucune raison pour ne pas diriger immédiatement sur leurs nouveaux postes les fonctionnaires et agents, faisant l'objet d'une mutation. Les tri-phu et les tri-huyen peuvent, sans inconvénients, remettre leur service à leurs bureaux, qui, en attendant l'arrivée des nouveaux titulaires, peuvent très bien être chargés de l'expédition des affaires courantes. Seuls, les mandarins provinciaux, tong-doc, tuan-phu et quan-an, me semblent pouvoir être autorisés à attendre l'arrivée de leurs successeurs pour passer leur service.

Je vous serais, en conséquence, obligé de tenir dorénavant la main à ce que les fonctionnaires et agents de l'administration indigène, déplacés ou nommés à de nouvelles fonctions soient mis en route dans le plus bref délai possible, à moins de circonstances spéciales dont vous voudriez bien alors me rendre compte.

Les inondations et irrigations au Tonkin.

— Le gouverneur général de l'Indo-Chine vient, par un arrêté récent, de nommer une commission chargée d'étudier les moyens de défense contre les inondations et de préparer un projet d'organisation d'un service des irrigations. Cet arrêté est ainsi conçu :

ARTICLE PREMIER. — Il est institué à Hanoï, une commission chargée :

1° D'étudier les défauts du système actuel de défenses contre les inondations provenant des crues annuelles des différents cours d'eau du Tonkin ;

2° De proposer toutes modifications, mesures et programmes de travaux susceptibles d'empêcher le retour de ces inondations ;

3° De soumettre, à cet effet, à l'autorité compétente tous projets de règlement techniques et administratifs qui paraîtront utiles.

ART. 2. — Cette commission qui se réunira à Hanoï, sur la convocation de son président, est composée ainsi qu'il suit :

MM. le résident supérieur au Tonkin, président ;
L'ingénieur en chef, chef de la 1^{re} circonscription du service ordinaire ;
L'administrateur chef de la province de Hung-yen ;

L'administrateur chef de la province de Ha-dong;
 Le lieutenant-colonel, chef du service géographique;
 Le chef du service de l'Agriculture du Tonkin;
 Un membre de la Chambre d'Agriculture du Tonkin, à la désignation du président de cette assemblée;
 Un ingénieur des Travaux publics, à la désignation du directeur général des Travaux publics;
 Un lieutenant de vaisseau désigné par le commandant de la station locale de l'Annam et du Tonkin;
 Le tong-doc de la province de Hung-yen;
 Le tong-doc de la province de Bac-ninh;
 Le tong-doc de la province de Ha-dong;
 Un fonctionnaire de la Résidence supérieure, secrétaire.

ART. 3. — La commission pourra entendre, à titre consultatif, toutes personnes qui lui paraîtront susceptibles de lui donner d'utiles renseignements.

On sait assez de quelle importance est un bon aménagement des eaux pour le développement agricole d'un pays, et de quelle influence sont les irrigations en une colonie comme le Tonkin; il faut donc souhaiter que la commission nouvelle arrive à des solutions pratiques qui seraient promptement appliquées.

La concurrence anglaise au Tonkin. — La Grande-Bretagne a installé récemment un consul à Hanoï. C'est une preuve que les Anglais vont s'attacher à commercer le plus activement possible en Indo-Chine. Il convient de remarquer à ce propos qu'un journal de Londres, *le Globe*, a recommandé aux commerçants britanniques « d'établir des agences à Hanoï, à Haïphong, à Lao-kay et sur quelques autres points de l'Indo-Chine française, en prévision de l'ouverture imminente par les Français de la ligne du Yunnan qui leur donnera accès au cœur même de la Chine occidentale. Cet avis n'est pas passé inaperçu en Angleterre, il a même suscité dans le monde de l'exportation des polémiques passionnées ». Certains journaux anglais d'Extrême-Orient, entre autres le *Rangoon Gazette*, font observer avec raison que la chose ne sera possible que lorsque l'Indo-Chine française se sera ralliée au principe du libre échange qui prévaut actuellement aux Indes anglaises.

« Il est difficile, dit le *Courrier de Haïphong*, de voir quel intérêt auraient actuellement des négociants anglais à s'établir dans une colonie où les marchandises de provenance britannique sont frappées d'un droit d'entrée de 30 à 40 0/0, qui les empêche de concurrencer les produits français similaires. »

« Si les manufacturiers anglais, dit le *Globe*, voulaient faire des affaires en Indo-Chine, il leur faudrait tout d'abord transférer leurs usines et leurs industries en France pour bénéficier des avantages faits aux marchandises exportées directement de France. Autrement leurs essais dans cette colonie ne peuvent être qu'infructueux et leur créer des pertes et des ennuis de toute nature. »

Le journal anglais regrette que le commerce britannique ne se préoccupe pas d'avantage des

efforts faits par les Français pour s'assurer le négoce de la Chine occidentale, et ne pousse pas avec plus de vigueur ses lignes de chemins de fer vers la frontière chinoise. « Il est malheureux, ajoute-t-il, que nous en soyons arrivés à escompter à l'avance les commodités que peuvent procurer au commerce anglais dans la Chine méridionale les voies de communication françaises au lieu de nous assurer une ligne ferrée qui nous appartienne personnellement. » Le *Globe* oublie évidemment le retentissant discours prononcé par lord Curzon sur l'extrême difficulté et dépense de construction d'un chemin de fer de la Birmanie au Yunnan.

Les œuvres de bienfaisance et d'assistance en Cochinchine. — Les œuvres de bienfaisance et d'assistance se sont beaucoup développées en Cochinchine durant les dernières années. M. Rodier en a fait faire le relevé, et voici quelques chiffres de ce travail. De 1902 à 1905, les crédits votés par les assemblées provinciales pour construction d'hôpitaux, frais d'hospitalisation, subventions aux œuvres de bienfaisance, achat de médicaments et de matériel sont passés, par une progression constante, de 42.000 à 124.000 piastres. Il en est de même du budget local, dont les crédits inscrits au titre de l'assistance publique, ont été, dans la même période, portés de 166.000 à 212.000 piastres. On compte, à l'heure actuelle en Cochinchine, 70 institutions d'assistance : hôpitaux civils, maternités, crèches, asiles de vieillards, etc. Ces œuvres sont d'importance très inégale; mais ce qu'il y a à noter c'est que beaucoup d'entre elles sont dues à l'initiative privée.

En dépit de l'essor pris par les œuvres d'assistance et de bienfaisance, on constate cependant encore beaucoup de lacunes dans l'organisation de l'assistance en Cochinchine. Aussi l'administration a-t-elle élaboré un projet pour créer des formations sanitaires où les malades trouveront des soins éclairés et qui, surtout, contribueront à répandre dans l'ensemble de la population indigène les règles d'une meilleure hygiène et, par là, à abaisser le niveau de la mortalité.

CHINE

Les Japonais en Mandchourie. — En examinant les questions qui se posent en Extrême-Orient après la conclusion de la paix, nous avons dit qu'une des plus intéressantes était celle de savoir si les Japonais s'installeraient à demeure en Mandchourie ou bien s'ils se prépareraient à restituer dans la réalité comme dans les mots cette province à la Chine. Cette dernière alternative semble écartée, au moins pour longtemps. Le baron Komoura va partir pour Pékin pour y négocier un traité relatif à la Mandchourie et les personnes les mieux informées croient savoir que,

par ce traité, les Japonais espèrent obtenir la concession de chemin de fer reliant Kirine à la grande ligne Sui-minting à Moukden et cette dernière ville à Oui-djou, par un chemin de fer qui rattacherait le réseau japonais de Mandchourie à celui de Corée. Cette dernière ligne, reliant le Transmandchourien continuation du Transsibérien à la ligne qui traverse la Corée dans toute la longueur, permettra de se rendre d'Europe en Japon sans autre traversée que celle des cent kilomètres du détroit de Tsou-shima.

Les Japonais conserveraient le droit d'avoir des postes militaires le long du chemin de fer de Mandchourie, droit que, ainsi que nous l'avons relevé plusieurs fois, ils se sont réservé par leur traité de paix avec la Russie. Tous les employés du réseau de la Mandchourie méridionale seraient des Japonais. En outre, ce traité ouvrirait aux étrangers toutes les villes principales de la Mandchourie du Nord comme du Sud.

Les garnisons étrangères du Pe-tchili. — La proposition de l'Allemagne de retirer les garnisons étrangères du Pe-tchili, dont nous avons signalé la portée possible à la fin de notre dernier Bulletin, ne semble pas avoir encore donné lieu à des négociations bien actives entre les puissances. On a seulement signalé que le Japon avait adhéré à la proposition allemande, tout en réservant son droit de maintenir la garde de la Légation japonaise. Il convient d'attendre pour constater les suites de l'initiative de l'empereur d'Allemagne, mais, jusqu'ici, elle ne semble pas en avoir beaucoup.

Les facultés du contribuable chinois. — On vient de publier parmi les rapports du Foreign Office une très intéressante étude de M. George Jamieson, ex-consul général d'Angleterre à Changhaï, sur le montant des taxes foncières payées par les contribuables du Honan et la proportion qui en arrive dans les caisses du gouvernement impérial. Jusqu'ici, tout point de départ avait manqué pour une pareille étude, mais M. Jamieson a pu se fonder sur la situation des terrains étendus que le Peking Syndicate a pu acquérir au Honan en vertu de sa concession minière de 1898, et faire une estimation approximative en appliquant les mêmes estimations au reste de la province. M. Jamieson calcule que la population du Honan ne paie pas moins de 405 millions de francs dont 10.725.000 francs seulement (2.860.000 taëls) sont remis au pouvoir central par les autorités impériales : c'est-à-dire que les impôts fonciers perçus dans le Honan seul atteindraient presque le montant des remises des autorités provinciales de la Chine entière au gouvernement central. M. Jamieson ne croit pas que les taxes foncières payées dans les dix-huit provinces produisent moins de 4.690 millions de francs dont 1.500 millions environ devraient être disponibles pour le gouvernement impérial, tout en laissant des sommes considérables aux administrations provinciales.

Si ces curieux calculs sont exacts, et il est im-

possible qu'ils ne contiennent pas une part de vérité, la Chine a donc des ressources budgétaires infiniment plus larges qu'on le croirait d'abord. On voit quels résultats pourrait produire une réforme financière même modérée.

L'enquête constitutionnelle. — Nous avons signalé dans notre dernier Bulletin l'envoi d'une mission chinoise à l'étranger pour examiner le système constitutionnel des différents Etats. On nous communique l'extrait suivant d'un journal de Changhaï le *Chepao*, du 27 septembre 1905, qui montre avec quelle naïveté les Chinois abordent les programmes constitutionnels. Il semble qu'il y ait là encore des « intellectuels » comme ceux des autres pays, qui s'imaginent qu'avec quelques textes on arrive à réformer une société. Nous croyons difficilement que la classe des marchands chinois si positive et si bien organisée puisse avoir rien de commun avec des élucubrations de cette nature. Mais si la réforme chinoise est conduite avec un esprit si théorique, il est difficile de croire qu'elle aboutira à quelque chose d'utile.

Pour réformer les lois régissant l'empire du Milieu cinq délégués chinois vont parcourir la terre. Et c'est de cette enquête des choses extérieures que dépendra l'amélioration des affaires chinoises. Sur ce sujet, voici ce que je pense.

1° C'est en ouvrant des conférences dans les différents pays, que les délégués chinois arriveront à des informations exactes. Tous ces pays possèdent des constitutions et celles-ci sont couchées dans des livres. Il est donc difficile de s'éclairer à ce sujet si on ne lit pas les livres. Mais chaque pays possède un caractère spécial et ce caractère spécial à celui qui connaît les affaires politiques lors même qu'il prendrait connaissance des livres. Alors que les envoyés extraordinaires se rendent en Europe, il est nécessaire que le gouvernement de Pékin prenne ses mesures afin que les envoyés chinois puissent se faire expliquer les différentes constitutions par les titulaires des chaires de droit dans les Universités. A ces derniers, nos envoyés devront demander : « Quelles sont les dispositions spéciales de la Constitution et quels sont les motifs qui occasionnent cette divergence ? » Ensuite les envoyés chinois devront assister à un second interview dans lequel ils devront demander des conseils. « La Chine désire se doter d'une constitution. En quoi et pourquoi devra être différente de celles des pays européens ? » Voici la question que les ministres doivent poser aux professeurs. Ainsi ils arriveront à la solution véritable du problème qu'ils ont à résoudre, et cette manière de procéder ne sera pas d'un petit avantage pour la création prochaine d'une Constitution en Chine. Ainsi les délégués chinois pourront profiter de leur voyage et ne pas perdre inutilement leur argent.

2° A l'égard de la Constitution, il est essentiel d'examiner d'une manière toute spéciale celle de l'Empire japonais. L'Europe et l'Amérique sont mères de la Constitution nippone. Après avoir étudié les fondements des constitutions européennes et de celle des Etats-Unis, les Japonais ont édifié leur organisme politique. Comme le Japon diffère par essence des pays occidentaux et que son peuple est loin d'avoir les mêmes mœurs que les peuples européens, la Constitution nippone diffère en de nombreux endroits à celles des puissances non orientales. Si l'on fait un parallèle entre le pays et le peuple du Japon

et la Chine et les Chinois d'une part, et de l'autre un parallèle entre la contrée du Milieu et ses habitants, l'Europe et les Européens, on remarque combien de divergences existent entre ces derniers alors que la Chine et le Japon ont des points de similitude par plus d'un côté. Aussi est-il nécessaire d'étudier très spécialement la Constitution japonaise. Celle-ci découle d'une enquête faite jadis par le marquis Ito. Elle a été rédigée en réalité par le P^r Hozumi Nobushigé (1). Ce P^r Hozumi est l'un des plus célèbres parmi les professeurs de droit constitutionnel. Il a parcouru les divers pays d'Europe et d'Amérique afin de se renseigner dans cette matière. Une entrevue avec M. Hozumi ne donnerait que des résultats profitables. Le marquis Ito est l'homme le mieux renseigné en fait de choses politiques. L'on fera bien de s'approcher de lui et de lui demander des conseils.

3° Nous demandons que les envoyés chinois examinent l'essence (seistim) politique des autres pays, en d'autres mots la raison pour laquelle le peuple et le pays sont étroitement liés. La forme politique et l'essence politique, telles sont les deux choses qu'il est nécessaire d'examiner d'une manière spéciale. Qu'est-ce donc que l'essence politique d'un pays? C'est l'amour mutuel très vivace qui existe entre le peuple et le pays. Le peuple doit remplir vis-à-vis du pays les devoirs : obligation du service militaire, le paiement des impôts, d'autres sacrifices et s'il est nécessaire, celui de sa fortune et de son rang. Pourquoi donc les peuples étrangers consentent-ils à ces devoirs? Uniquement parce qu'inscrits dans la Constitution.

Cependant il existe comme une force secrète dans la Constitution qui oblige pour ainsi dire le peuple à se plier; c'est à cause de cette force que la Constitution est vivante. Elle serait lettre morte si elle ne possédait pas cet aimant. Il faudrait que le peuple soit vis-à-vis de la nation dans le même rapport que les bras et les pieds sont avec la bouche, les yeux et les oreilles d'un même corps. Si ce rapport n'existe pas, à quoi bon promulguer une Constitution, ce serait proclamer une phraséologie vide. Aussi demandons-nous que nos envoyés étudiassent à fond cette question.

4° Les délégués chinois doivent examiner la composition de tout gouvernement. Que doit-on faire du gouvernement central? Quelles sont les fonctions nouvelles à créer? Comment faire travailler les fonctionnaires secondaires? Nous sommes désireux d'être renseigné sur la méthode de conduire les affaires municipales. Nous demandons aussi que les envoyés célestes examinent toutes les questions concernant les taxes, la justice, l'éducation, les sessions parlementaires. En d'autres mots, nous voudrions que nos envoyés se dérangeassent jusqu'à visiter les écoles et les manufactures.

5° Voici ce que nous pensons au sujet de l'ouverture de la Diète lorsque la Constitution sera choisie et proclamée. Après que les délégués seront rentrés de l'étranger, nous voudrions que dans trois ans l'on promulguât la Constitution. D'aucuns penseront que c'est aller un peu trop vite que de demander un délai si court. Dans la condition présente des affaires chinoises, se hâter moins, c'est chose funeste. Le gouvernement japonais a promis jadis à son peuple qu'il promulguerait une Constitution mais seulement après dix années. Les circonstances actuelles ne permettent pas à la Chine d'attendre comme le Japon un temps aussi long.

6° Quoi qu'on ait envoyé cinq délégués, qu'une pensée unique les réunisse tous! Examen fait de l'envoi de cinq

ambassadeurs, nous demandons à ces fonctionnaires de se concerter en vue d'une action commune. Il est d'un effet désastreux que d'avoir des avis différents. Si les cinq envoyés ne peuvent pas s'entendre, c'est jeter en Chine la semence des discordes futures.

7° Nous sommes très désireux de la création d'un bureau de législation. Puisque le gouvernement a décidé de promulguer une Constitution et de doter la Chine d'un Parlement, et tout cela dans l'espace de trois ans, nous demandons que ce bureau de législation soit chargé d'arranger les lois, de préparer la Constitution et les règlements de la Chine de demain. Que ce bureau de législation examine au préalable ce que le gouvernement veut entreprendre, et décide s'il y a lieu d'opposer un veto. Le bureau de législation doit être l'organisme le plus important du nouveau gouvernement. Il est nécessaire de le créer au plus tôt.

8° Nous demandons la traduction de livres politiques. Lorsque le bureau de législation sera créé que l'on y incorpore un bureau de traduction des livres de droit. Par la traduction des livres de droit, de politique et des finances, que l'on favorise la création de lois nouvelles.

9° Lorsque la Constitution sera rédigée, qu'on la communique aux personnes au courant des affaires constitutionnelles. Lorsqu'elle sera écrite, qu'on la montre à tous les savants de l'univers qui se sont distingués en droit constitutionnel. Et après avoir rassemblé les critiques émanant de ces savants, il importe de la remanier à nouveau. Comme c'est chose impossible que de corriger la défectuosité de la Constitution, celle-ci une fois proclamée, il est nécessaire qu'on la corrige et « recorrige » auparavant.

10° Il faut prêter une attention particulière dans le choix des fonctionnaires. Ordinairement les personnes qui s'aventurent à dire de grandes choses et qui nous étonnent par leurs discours sont des gens médiocres. C'est le moment propice de remplacer les fonctionnaires arriérés par des fonctionnaires nouveaux plus en accord avec les aspirations populaires, puisqu'on touche à l'heure de l'édification d'un gouvernement nouveau. Quand les personnes aux voies creuses s'aventurent, les personnes éclairées s'effacent. Il importe donc d'attacher une attention très spéciale à cette question.

Qui donc se serait douté parmi les personnes le plus au courant des affaires chinoises, que les Célestes du commencement de ce xx^e siècle réclameraient de si tôt une Constitution analogue à celles des pays européens? Mais l'Extrême-Orient est aujourd'hui le pays des surprises; elle n'a pas cessé de nous étonner depuis un demi-siècle, et quoique nous devons accueillir la nouvelle d'une promulgation prochaine d'une Constitution en Chine avec beaucoup de scepticisme, nous avons à faire les constatations suivantes : que la Chine subit actuellement une modification réelle dans sa façon de concevoir et qu'elle s'imbibe peu à peu des idées japonaises.

Dans son numéro d'août, le *Taiyo*, qui est la *Revue des Deux Mondes* japonaise, disait « que le gouvernement chinois donnait une preuve nouvelle de son orientation vers le progrès ».

L'empereur a pris en considération les représentations des trois influents vice-rois : Chang-tchi-Tong, Yuen-Shih-Khai et Chou-pou, lesquels plaidaient pour la création d'un gouvernement constitutionnel en Chine dans quelque douze ans. Nous avons reçu à la date du 1^{er} juillet, une information de Shanghai, laquelle nous apprenait que le gouvernement de Pékin prenait ses mesures afin de faire des recherches sur la manière par laquelle il pourrait doter la Chine d'une Constitution. Cette information émane de source certaine.

« Si donc ces trois puissants vice-rois ont fait des représentations au trône d'un gouvernement constitutionnel,

(1) L'écrivain chinois fait erreur. La Constitution japonaise a été rédigée par Inouyé Ki. A l'occasion du dixième anniversaire de la mort de M. Inouyé, divers hommes politiques se rassemblèrent et le marquis Ito rendit publiquement hommage à celui qui n'est plus en lui disant combien il lui était reconnaissant pour son concours si utile.

« l'on peut dès aujourd'hui saluer l'aurore de ce changement. La Chine ne sera pas la seule à en profiter mais encore toutes les nations de l'univers. »

Une interview de Yuen-Chi-Kaï. — On sait que le vice-roi de Tcheli, Yuen-Chi-Kaï est un des Chinois les plus réformistes et qui passe pour le plus ami des Japonais. Sur ce dernier point, il est permis de faire des réserves, les Chinois ayant moins de goût pour les Nippons que le désir de s'assimiler à travers eux les méthodes européennes qui ont assuré aux Japonais leurs derniers succès. Si les Japonais sont appelés en si grand nombre par la Chine, c'est peut-être bien plus parce qu'ils sont meilleur marché que d'autres instructeurs européens, et plus capables de se plier aux usages locaux, que parce que les Chinois les regardent d'un meilleur œil que les autres étrangers. A cet égard, en tout cas, le plus grand doute est permis.

Récemment, Yuen-Chi-Kaï, parlant à un sénateur japonais, s'exprimait dans les termes suivants sur les réformes surtout militaires qu'ils comptent accomplir. On verra que le langage du vice-roi de Tcheli n'est pas celui d'un enthousiaste, qui se fait des illusions sur la facilité de transformer rapidement l'esprit et même seulement l'organisation de la vieille Chine.

En revenant de Pékin, dit le sénateur japonais, j'ai vu à Tien-tsin Yuen-Chi-Kaï. Il n'a rien dit de la question mandchourienne définitivement réglée par la conférence de paix.

Mais il n'est pas difficile de deviner combien cette question le préoccupe encore, sa parole trahit sa pensée. Il m'a dit qu'il ne pouvait pas dormir tranquille, ses multiples occupations l'en empêchant, occupations qui occasionnent beaucoup d'ennui et de travail mental. Il admira beaucoup l'organisation administrative du Japon et il a exprimé son regret de ce que son pays est en état de désorganisation.

Mon désir, dit-il, est d'imiter l'organisation japonaise afin de réformer la Chine. La Chine n'a jamais changé et ne changera jamais. Le parti conservateur de la cour rêve toujours la paix et ne voit rien du danger national. Le peuple paralysé par une longue habitude ne voit que son intérêt personnel et n'a aucune idée du sacrifice. Je regrette donc que dans ces circonstances nous ne puissions facilement réussir dans nos réformes; mais je désire toutefois pousser ces réformes vers leur but, en imitant votre système. L'envoie toujours au Japon les fonctionnaires nouvellement promus dans ma vice-royauté pour leur faire voir ce qui se passe chez vous. Nous avons engagé quelques dizaines de conseillers japonais dans toutes les branches de notre administration et nous leur payons environ 10.000 yeu d'appointement par mois (25.000 fr.).

Mais je regrette que les circonstances mentionnées ci-dessus les empêchent de déployer toutes leurs capacités. L'état actuel de la Chine est celui d'une jeune fille pour laquelle il y a huit prétendants, et c'est chose fort difficile pour elle que de choisir son époux parce qu'elle craint d'exciter la jalousie chez les autres.

La première réforme que j'ai introduite a été dans mon armée mais à cause des circonstances atténuantes que je ne puis exprimer ici, je n'ai pu, à mon grand regret, réussir dans cette voie. Au mois d'avril 1903, j'ai recruté des jeunes gens au sud du Petchili, toujours d'après le système militaire en vigueur dans votre pays. Je leur ai imposé

le service militaire obligatoire. Le résultat en fut excellent. Au mois d'avril de l'année courante, je les ai fait rentrer dans leurs foyers. Ils avaient accompli leur temps d'une manière très satisfaisante. Mais ce qui est regrettable et défectueux, c'est que les recensements faisant défaut en Chine, il nous est impossible d'établir une armée de réserve. Nous sommes donc obligés d'arrêter ce système. Non seulement le manque des registres de recensement, mais encore une foule de circonstances ont contribué, à mon grand regret, à cette cessation. Mes plans futurs sur l'organisation militaire de ma province sont calqués sur les vôtres. Je voudrais créer trente-six divisions en Chine dont six en Mandchourie, mais combien ai-je peur de ne pouvoir pas atteindre mon but dans un avenir prochain, à cause des difficultés nombreuses que je suis appelé à combattre!

Chemins de fer en Chine. — Nous parlons, d'autre part, de l'inauguration du Pékin-Hankéou. Ce n'est pas la seule qui ait eu lieu dans le courant de novembre. Le 18 novembre a eu lieu celle de la première section de la ligne de Changhaï à Nankin, sur une longueur de 19 kilomètres. Les travaux sont poursuivis avec énergie.

JAPON

L'alliance anglo-japonaise et la politique de l'Angleterre en Extrême Orient. — *Déclarations de lord Lansdowne et de sir H. Campbell Bannerman.* — De nouvelles précisions ont été apportées ces temps derniers au sujet de l'alliance anglo-japonaise et de la politique britannique dans l'Extrême-Orient par lord Lansdowne, au cours d'un discours qu'il a prononcé au Junior Constitutional Club le 6 novembre, et par sir Campbell Bannerman à Portsmouth le 16 novembre.

Le dîner du Junior Constitutional Club avait été offert à lord Lansdowne à l'occasion de la conclusion du nouveau traité d'alliance anglo-japonaise. Le discours de lord Lansdowne a donc roulé principalement sur cet important événement. L'honorable ministre des Affaires étrangères a commencé par se féliciter de l'accord qui existe actuellement en Angleterre entre le parti libéral et le parti conservateur pour toutes les questions relatives à la politique étrangère, et il a insisté avec beaucoup de sagesse et de force sur l'avantage qu'un pareil accord assure à une grande nation pour le développement de ses intérêts dans le monde. Ceci dit, lord Lansdowne a abordé directement la question des rapports anglo-japonais et il s'est exprimé ainsi :

Nous avons été attirés vers le peuple japonais, non seulement par ses prouesses sur terre et sur mer, mais aussi par son patriotisme élevé, par sa patience, par sa maîtrise de soi-même à travers tous les hasards favorables ou défavorables d'une longue et terrible guerre. Nous avons été aussi attirés vers lui par la droiture et par la sincérité de sa diplomatie, et je déclare ici que sur le terrain de la diplomatie tout autant que sur le terrain de la guerre, nous avons gagné un allié aux côtés duquel

nous pouvons être fiers de nous montrer, et à ce propos je suis heureux de saisir cette opportunité pour vous rappeler qu'il y a seulement quelques jours Sa Majesté le roi a bien voulu élever au rang d'ambassade notre légation à Tokyo, et je ne commets pas d'indiscrétion en ajoutant que c'est aussi l'intention du gouvernement japonais d'élever au rang d'ambassade la légation japonaise à Londres, et que notre premier ambassadeur japonais sera mon ami le vicomte Hayashi.

Et maintenant, Messieurs, puis-je vous dire un mot concernant l'objet de cette alliance anglo-japonaise. Je crois qu'une des raisons qui l'ont rendue chez nous aussi populaire, c'est que le peuple anglais a parfaitement bien compris quels étaient ses objets. Il a compris depuis la première heure qu'il ne fallait pas voir en cette alliance quelque sinistre conspiration contre un autre peuple. Il sait que dans le rapprochement de l'Angleterre et du Japon il n'est entré aucun motif inavoué ou inavouable. Et laissez-moi vous dire que ce fut pour moi une grande satisfaction, lorsqu'il s'agit de notifier cette alliance aux autres puissances, de pouvoir déclarer immédiatement qu'il n'y avait rien derrière les documents publics, que nous déposions sans hésitation tout grands ouverts sur la table de la diplomatie mondiale. Quels sont donc, je vous le répète, les objets de l'alliance anglo-japonaise? La teneur même du traité d'alliance les expose. Le premier de ces objets est le maintien de la paix, de la paix qui est le plus grand de tous les intérêts britanniques. Et qui donc, en effet, oserait nier l'intérêt de l'Angleterre au maintien de la paix? Le souvenir de notre guerre dans l'Afrique du Sud est encore présent à tous nos esprits, et en Mandchourie l'herbe n'a pas encore poussé sur les tombes des braves gens qui sont tombés là-bas en combattant pour leur pays. Je ne crois pas que vous puissiez trouver d'avocat plus énergique pour la cause de la paix que le souverain du grand empire qui vient de prendre part à la guerre si heureusement terminée aujourd'hui. Je ne sais si quelqu'un d'entre vous a remarqué les termes du manifeste publié par l'empereur de Russie il y a deux ou trois semaines, et notamment ce passage : « La guerre si douloureuse pour nous tous est finie. La partie orientale de notre patrie va pouvoir se développer dans la paix et le bon voisinage de l'empire japonais maintenant devenu notre ami. » Ce sont là de nobles paroles, et il n'y a sûrement personne ici qui ne souhaite ardemment que celui qui a écrit ces mots ne réussisse à restaurer les bienfaits de la paix dans ce malheureux pays dont les souffrances nous ont si profondément attristés. N'oublions pas ceci, que c'est l'empereur de Russie qui a convoqué la première grande conférence de la paix à La Haye, et qu'il vient encore d'inviter les grandes puissances du monde à participer à la seconde conférence de la paix dans cette même ville. Messieurs, je crois que notre alliance sera toute puissante non pour la guerre, mais pour le maintien de la paix. J'estime que nous pouvons oser dire que si l'Angleterre et le Japon désirent que la paix soit maintenue dans l'Extrême-Orient, la paix n'y sera jamais troublée.

Quel est maintenant le second objet de l'alliance anglo-japonaise? C'est le maintien de l'intégrité et de l'indépendance de la Chine et la préservation de ce que nous appelons communément la porte ouverte, c'est-à-dire une opportunité égale pour le commerce de toutes les nations dans cette grande et populeuse partie du monde. Pourrait-on supposer un instant que c'est là une politique que nous imposons aux puissances malgré elles? Rien n'est plus loin de la vérité. Laissez-moi seulement vous citer une ou deux autorités à ce sujet. En 1899, le gouvernement des Etats-Unis adressa une circulaire aux puissances pour leur demander de souscrire à une déclaration en faveur de la politique de la porte ouverte en Chine. Cette proposition fut acceptée avec un enthousiasme unanime, et il n'y eut

pas une seule puissance qui n'acceptât la proposition du gouvernement des Etats-Unis. Un an plus tard, la Grande-Bretagne et l'Allemagne signaient un engagement réciproque aux termes duquel les deux puissances s'engageaient à ne pas profiter des complications du moment pour obtenir aucun avantage territorial dans l'Empire chinois. Cet engagement anglo-allemand fut communiqué aux autres puissances, et toutes sans exception y donnèrent leur adhésion. En 1901, la grande révolte des Boxers éclata, et à cette occasion, le gouvernement russe envoya aux puissances une circulaire leur proposant de s'abstenir de toute action qui pourrait aboutir au partage du territoire chinois. De nouveau, toutes les puissances adhérèrent à la proposition russe. En 1902, était signé le premier accord anglo-japonais. Cet accord qui produisit une impression considérable dans le monde fût aussitôt suivi d'une réponse de la Russie et de la France. Cette réponse fut l'annonce que le maintien du *statu quo* dans l'Extrême-Orient, l'indépendance de la Chine et de la Corée et la porte ouverte au commerce de tous les pays étaient les principes que la Russie et la France avaient elles-mêmes à plusieurs reprises solennellement déclarés comme formant la base de leur politique extrême-orientale. Enfin, Messieurs, cette année même, le gouvernement des Etats-Unis, prenant encore l'initiative d'affirmer la nécessité d'une politique de désintéressement, de la part des puissances, a publié une circulaire pour affirmer de nouveau son désir de voir maintenir l'intégrité de la Chine et le régime de la porte ouverte, et pour inviter les puissances à affirmer leur intention de ne rechercher aucun avantage politique ou territorial spécial dans l'empire chinois. Cette circulaire comme les autres rencontra l'approbation unanime de toutes les puissances.

Si je vous ai ainsi fatigués de toutes ces citations, c'est parce que je désire vous montrer qu'en écrivant ces principes d'intégrité et d'indépendance de la Chine et du régime de la porte ouverte en tête de leur accord, l'Angleterre et le Japon ne font que réaliser une politique qui a été nombre de fois proclamée non seulement par une puissance, mais encore par tous les gouvernements intéressés dans les affaires d'Extrême-Orient.

Le troisième objet de l'alliance anglo-japonaise, c'est la défense mutuelle contre une attaque non provoquée. Est-il aucune nation qui puisse nous reprocher à nous ou à notre allié d'avoir joint nos mains pour renforcer ce principe si salutaire? Rappelez-vous d'ailleurs que ce n'est pas là une nouvelle obligation puisque par le traité de 1902 le Japon et l'Angleterre s'étaient déjà engagés à agir de concert si l'un des deux était attaqué par une coalition d'autres puissances. Et évidemment il est raisonnable de dire que si nous avions le désir d'assister le Japon et que si le Japon désirait nous assister au cas d'une attaque venant d'une coalition hostile, ce désir devait exister tout aussi absolu si l'attaque provenait non d'une combinaison d'autres puissances, mais d'une seule puissance hostile. On a dit, rarement je le reconnais, que cette alliance anglo-japonaise assumait un caractère de provocation. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il serait aussi raisonnable de prétendre qu'en assurant votre hôtel contre l'incendie, le manager de votre club a voulu provoquer une conflagration dans Piccadilly. Messieurs, je suis persuadé que notre peuple ne se trompe pas sur la portée pacifique de cette alliance, et je suis persuadé aussi que les puissances étrangères ne s'y trompent pas davantage, mais qu'elles regardent au contraire notre alliance avec une complaisance et une bonne volonté générales.

Voici maintenant la déclaration faite par sir H. Campbell Bannerman, le 16 novembre, au sujet

de cette même alliance anglo-japonaise. On verra que le chef de l'opposition libérale se rencontre absolument avec le ministre conservateur des affaires étrangères pour la direction de la politique britannique en Extrême-Orient.

L'alliance anglo-japonaise comme l'entente anglo-française est basée sur des sentiments mutuels d'amitié et de respect. Le monde entier a enregistré avec admiration les exploits du peuple japonais non seulement pendant la dernière guerre, mais aussi dans toute sa récente histoire, et notre association avec le Japon, dont les premières bases furent posées par le gouvernement de lord Rosebery en 1894 à la fin de la guerre sino-japonaise, notre association avec le Japon a été, toujours unanimement populaire parmi nos concitoyens. Et aujourd'hui le traité d'alliance est signé entre les deux pays. Peut-être eût-il mieux valu en régler les dispositions d'une manière quelque peu différente et plus conforme aux traditions historiques de la politique anglaise, mais le fait est là. Les signatures ont été échangées, le traité est entré en vigueur et son exécution doit être entreprise et loyalement poursuivie par le gouvernement quel qu'il soit et quel qu'il puisse être, qui aura la direction de nos affaires durant les dix années qui vont venir. Je ne ferai donc que deux observations sur les termes mêmes du traité. Maintenir l'intégrité de la Chine et empêcher que ce pays ne devienne le champ clos où les armées d'Europe viendraient régler leurs querelles est, je crois, un objet digne de tous les sacrifices, à la fois dans l'intérêt de l'Asie et dans l'intérêt de la chrétienté. Tant que le traité défend ce principe et garantit une politique de développement commercial et non d'annexion militaire, je lui garde mon approbation sans réserve; mais tel qu'il est, le traité d'alliance donne une sorte de droit de garde sur la Chine à deux puissances insulaires à l'effet de défendre le territoire chinois contre tout venant. J'espère donc que les autres nations intéressées seront amenées à prendre aussi leur part de cette mission et à coopérer avec le Japon et l'Angleterre pour cette défense de la Chine.

Quant à ma seconde observation, la voici : Je suis assez impérialiste, si toutefois ceci est de l'impérialisme, pour estimer que le maintien de l'intégrité de l'Inde est notre propre affaire et non l'affaire d'aucun autre, et que si ultérieurement des mesures spéciales de défense sont nécessaires, ce que d'ailleurs je n'ai aucune raison de croire, c'est à la loyauté de la population de l'Inde et à nos propres ressources que nous devons faire appel pour organiser la défense de cette partie de notre empire. Et je me demande s'il n'est pas à craindre que l'orgueil du peuple japonais ne soit blessé, et le prestige de l'empire britannique quelque peu abaissé aux yeux du monde par cette disposition du traité par laquelle le Japon répond conjointement avec nous de la défense de notre frontière indienne. Je serais heureux que cette clause demeurât inutile, que cette disposition ait été insérée *pro forma* pour donner au traité une apparence de mutualité dans l'obligation, pour donner à notre allié l'occasion de montrer, si cette preuve était jamais nécessaire, son désir de souscrire à ces obligations en notre faveur. Mais d'ailleurs, les récentes déclarations faites par lord Lansdowne semblent devoir rassurer notre scrupule à ce sujet, car elles font allusion à une sorte de garantie européenne du *statu quo* en Asie. Et dans ces conditions, le maintien de la paix sera tout à fait assuré et par conséquent les dispositions concernant l'Inde deviendraient pratiquement inutiles.

La représentation à l'étranger. — Le Japon, décidément promu au rang de grande puissance, a résolu de transformer ses légations à l'étranger

en ambassades. La plupart des puissances lui ont déjà répondu en élevant elles-mêmes leurs légations au rang d'ambassades.

L'Australie et l'immigration asiatique. —

Le gouvernement australien a décidé d'apporter quelques modifications à ses lois draconiennes sur l'immigration, destinées à empêcher la main-d'œuvre étrangère de venir faire concurrence aux ouvriers australiens dont les Unions dominent la politique du pays, et aussi à exclure, pour cette raison et d'autres considérations, les immigrants asiatiques. On a jugé bon, par ce temps d'alliance anglo-japonaise, d'atténuer ces lois au bénéfice de certaines classes du moins de voyageurs asiatiques et, dans l'espèce, japonais. Il s'agit de permettre aux touristes et marchands du Japon de circuler librement en Australie, pourvu qu'ils soient munis de passeports émis dans le pays d'origine. Le premier ministre fédéral, M. Deakin, parlant à la Chambre des représentants, a dit à ce sujet : « Tout en continuant à appliquer la politique de « l'Australie blanche », nous n'avons à jeter un interdit sur aucun autre peuple. Deux races ont un droit particulier à notre respect et à notre admiration. Les Hindous doivent jouir d'une considération particulière, parce qu'ils appartiennent à l'Empire. Il y a aussi un peuple nouveau qui a conclu alliance avec l'Empire. Nous devons modifier la loi de manière à éviter de heurter leurs susceptibilités. »

Mais le travail jaune continue à être rigoureusement exclu d'Australie par une législation qui n'abaisse les barrières que devant les marchands et les touristes.

CORÉE

Un nouveau traité avec le Japon. — Une dépêche de Tokyo au *Daily Telegraph* a annoncé le 19 novembre qu'un nouveau traité avait été conclu entre la Corée et le Japon. Il resserre encore le vasselage dans lequel vit le « Royaume Ermite » depuis l'invasion japonaise du commencement de 1904, dont les effets avaient été consacrés par un traité du 23 février 1904, publié dans le Bulletin de mai de la même année. Par ce traité, le gouvernement coréen « acceptait d'être guidé et conseillé par le gouvernement du Japon, en vue de l'amélioration de son administration » ; en cas de troubles intérieurs ou de dangers d'invasion étrangère, le Japon s'engageait à prendre des mesures pour défendre le gouvernement coréen, et dans ce but il se réservait le droit « d'occuper autant de place en Corée qu'il jugerait nécessaire pour des considérations stratégiques ». La Corée s'engageait à ne conclure aucun arrangement contraire à celui qu'elle signait avec le Japon ; en échange de toutes ces abdications de sa souveraineté, l'empereur de

Corée se voyait garantir « l'existence et l'autorité de la famille impériale ».

Le traité qui vient d'être signé à Tokyo, autant que permettent d'en juger les analyses qui sont publiées, ne fait que rendre plus étroites les bandes enserrant la momie coréenne. Après s'être engagé « à maintenir l'honneur et la dignité de la maison impériale coréenne », le Japon se réserve d'opérer les réformes suivantes :

1° Nommer un gouverneur général japonais qui fera partie du gouvernement coréen et dirigera toute l'administration. 2° Transférer toutes les affaires diplomatiques au Japon, ce dernier pays promettant d'ailleurs « solennellement » que lorsque le développement du royaume coréen sera considéré comme suffisant pour garantir son indépendance, il restituera à la Corée ses droits diplomatiques. 3° Toutes les personnes chargées des douanes dans les ports libres seront sujets japonais. 4° La Corée ne peut pas établir de relations diplomatiques sans le consentement du Japon.

D'après ce que l'on nous dit, c'est le marquis Ito, qui est en mission en Corée, qui aurait fait comprendre à l'Empereur de ce pays qu'il n'avait d'autres moyens de sauvegarder son indépendance.

En réalité, la Corée est devenue un protectorat japonais au même titre que la régence de Tunis est un protectorat français. On a dit récemment que deux divisions japonaises devaient stationner dans la péninsule. Ce n'est sans doute que le commencement d'une lente absorption, puisque dès à présent les Japonais se sont emparés de toute la navigation sur les côtes coréennes, des mines, des chemins de fer qu'ils construisent par des compagnies subventionnées comme celle de Fou-san à Séoul, ou bien par le génie militaire, comme celle de Séoul à Oui-djou. Les Japonais mettraient même la main sur une partie des terres du pays : ils se seraient fait donner de vastes concessions le long de la ligne de Fou-san à Séoul et se disposeraient à les faire coloniser par des immigrants nippons. Le sort des 10 millions de Coréens qui peuplent un territoire relativement restreint de 223.000 kilomètres carrés ne semble donc pas devoir être des plus enviables. Il le sera d'autant moins que les Coréens, malgré une incontestable affinité de race, n'ont pas acquis au cours de leur histoire un tempérament qui sympathise avec celui des Japonais : les résistances armées que nous signalions encore dans notre dernier Bulletin en sont une nouvelle preuve. Mais la destinée qu'ils subissent était inévitable, du moment où la Russie était vaincue et obligée de reconnaître, comme elle l'a fait par le traité de Portsmouth, qu'il appartient au Japon de dominer et de diriger la Corée. Ce dernier pays n'avait en effet aucune force en lui-même pour résister en quoi que ce fût à l'invasion japonaise : il ne pouvait se maintenir que dans l'équilibre entre ses deux voisins, et cet équilibre a été rompu. Le peuple coréen n'est pour ainsi dire qu'une masse amorphe, une matière première, une proie désignée pour un

voisin puissant. Son histoire des dernières années le prouve, comme on peut s'en rendre compte en relisant l'étude que nous consacrons à la Corée dans notre Bulletin de juin 1903.

ASIE RUSSE

Port de Vladivostok. — On sait que si le port de Vladivostok a une importance économique d'un grand ordre, il est au point de vue stratégique admirablement situé. Le *Cosmos* publie à ce sujet des renseignements très intéressants.

La baie est protégée par la longue île de Kazakiévitch, ce qui permet aux bateaux d'avoir deux sorties sur la mer : à l'est, le passage a environ 12 kilomètres de longueur, les côtes en sont rocheuses, d'une hauteur variant de 20 à 30 mètres ; très déchiquetées, elles renferment de nombreuses baies. On peut y mouiller partout, car les fonds y sont de 27 à 48 mètres. À l'ouest, l'autre passage qui est parfois très étroit (500 mètres), offre des profondeurs beaucoup plus grandes.

L'entrée de la baie de la Corne-d'Or est sur la côte Nord-Ouest du passage oriental : l'entrée en a 1.300 mètres de largeur, entre le cap Galdobine et la pointe Eghershield. La longueur du port est de plus de 5 kilomètres, sa largeur de 750 mètres. On peut mouiller partout.

L'arsenal et la ville sont protégés contre tout bombardement par le mont du Tigre qui a 79 mètres de hauteur.

On a creusé un bassin de 150 mètres de longueur et d'une profondeur de 7 m.4 à mer basse au radoub.

La glace apparaît à la fin de décembre et dure jusqu'au commencement d'avril, mais son épaisseur ne dépasse jamais 0 m.80. Le bateau brise-glace peut donc fonctionner tout l'hiver.

Il y a en été souvent de la brume. La température maxima de l'année est de + 30°, le minima descend jusqu'à - 27°.

Statistique de la Sibérie cultivée occidentale. — La population de la partie cultivée de la Sibérie occidentale y compris celle des districts transouraliens des gouvernements de Perm, d'Oufa et d'Orenbourg s'élève à 5.600.000 âmes (déduction faite des districts transouraliens, elle est de 3.370.000 âmes) dont 1.200.000 habitent la zone des forêts et 4.400.000 la zone agricole.

La zone agricole de la Sibérie occidentale possède par conséquent moins de 5 habitants par kilomètre carré et la zone des forêts un peu plus de 1,6. Il y a lieu de remarquer qu'une grande partie de la population de cette contrée, presque les 96 0/0, est formée de Russes émigrés et un peu plus de 4 0/0 d'aborigènes. Dans la zone cultivée de la Sibérie occidentale, il y a plus de 130.000 Bachkirs, Meschères, Teptiars, tous dans les districts transouraliens des provinces de Perm, d'Oufa et

d'Orenbourg, 65.000 Tatars sibériens, 30.000 Kalmouks, 2.500 Mordves et 2.500 Vogoules.

La principale occupation de la population rurale est l'agriculture qui emploie 74 0/0 des bras. Ce rendement des 3 millions d'hectares cultivés est en moyenne de 40.000.000 d'hectolitres et en y comprenant les districts transouraliens des gouvernements ouraliens, 60.000.000.

On y sème d'abord du froment (42 0/0), puis de l'avoine (35 0/0), puis du seigle (15 0/0) et enfin de l'orge (5 0/0). Le lin y donne environ une récolte de 3.000.000 de kilogrammes de graines et 9.000.000 de fibres. La culture du tabac y est peu développée et on ne se livre aux cultures potagères que pour les besoins du ménage.

On sait que, comme mode de culture, le système préféré est celui des jachères alternées; le sol est défriché ou défoncé puis labouré; deux ou trois années de suite on y met des céréales, après quoi il reste en friche pendant un an.

Le cuivre dans l'Altaï et les steppes kirghizes. — D'après M. Claudius Aulagnon, presque tout le cuivre produit en Russie vient de la Russie d'Asie; la moitié de la production est fournie par l'Oural, deux cinquièmes par le Caucase, puis très loin viennent la Finlande, l'Altaï et la steppe kirghize. Il est à noter que la production purement sibérienne suit dans l'Altaï et dans les steppes kirghizes un mouvement contraire; elle diminue graduellement dans la première région et augmente de la même façon dans la seconde. Ce fut Demidov dont la statue est à Barnaoul qui découvrit les gisements de Kolyvan et de Zmeinogorsk dans l'Altaï. Du grand nombre de gisements connus dans la région, peu sont exploités. Citons :

Les gisements des Talovski, de Sougatovski, de Tehoudak, situés dans le système de l'Ouba, affluent de droite de l'Irtyche;

Le gisement de pyrite cuivreux aurifère de Zyrianovski.

Les transports sont coûteux, les minerais du bassin de l'Ouba sont transportés en charrettes à la fonderie de Souzomski, qui obtint de 10 à 12.000 fonds de cuivre pur; l'usine électrotechnique de Zyrianovski en obtient la moitié.

Un grand nombre de gisements abandonnés — car la décadence des mines de cuivre de l'Altaï — est aussi notable que celle des mines d'argent — pourraient pourtant avec une exploitation intelligente donner de bons résultats.

Dans la steppe kirghize les minerais de cuivre existent en grande quantité.

On en compte près de deux cents dont quelques-uns sont exploités. Les prospections souvent n'ont même été que superficielles.

Les gisements les plus connus sont dans les districts d'Akmolinsk et de Karkaralinsk : les minerais, nous dit encore M. Aulagnon, à qui nous empruntons ces renseignements, se présentent en général au milieu de calcaires ou de talcs : ce sont la plupart des azurites, des malachites, des galènes cuivreuses, et rarement du cuivre natif.

Les minerais sont traités dans trois fonderies dont la plus importante est celle de Spasski, elle appartient à l'exploitation Riazanovy : les autres, celles de Stépanovski et de Kozmo-Demianovski qui appartiennent à la famille Popov sont mal installées.

La Société de Voskrécienski possède environ 35 gisements non encore tous étudiés en détail; c'est elle qui a fait construire la petite fonderie d'essai d'Ekibastous pour le traitement des minerais apportés de Kréchtchenski, de Pokrovski, d'Eki-Tioubé, etc., minerais qui sont des imprégnations d'azurite et de malachite dans des roches siliceuses ou du spath pesant; ils contiennent 3,60 à 10 0/0 de cuivre, la fusion assez difficile a lieu une partie sur coke provenant de la houille d'Ekibas, une partie sur charbon de bois.

MM. von Rieben, Perfiliev, Derov ont aussi un grand nombre d'emplacements, mais peu de prospections sérieuses ont été faites.

Un avenir très brillant paraît réservé à l'industrie du cuivre. La proximité des amas de houille offre des facilités toutes spéciales pour la métallurgie de ce métal. En outre de nombreux rayons sont encore à peine étudiés qui paraissent d'une grande richesse. Si la ligne d'Omsk à Tachkent est un jour construite, l'exploitation du cuivre prendra une grande importance. Actuellement c'est par l'Irtyche que les produits sont transportés jusqu'au Transsibérien.

La flore de l'Altaï. — La flore de l'Altaï frappe par sa luxuriante variété, particulièrement vers le revers septentrional et dans les vallées où il tombe annuellement 600 millimètres d'eau; elle est d'un caractère bien différent de celle de la Sibérie occidentale. Dans les vallées de l'Oulba et de l'Ouba, la rosée est si abondante que le voyageur, suivant par une belle matinée de soleil un sentier au milieu d'herbes dépassant la hauteur d'un cheval, est aussi mouillé que s'il avait reçu une averse. En novembre, dans la partie méridionale de l'Altaï, les larges vallées exposées vers le sud sont tellement stériles qu'elles ne produisent même pas d'arbres.

Sur les revers septentrionaux de l'Altaï, la couverture végétale passe peu à peu à la flore alpine de l'Asie. Certes cette flore comprend un assez grand nombre de plantes propres à la zone du vieux monde, mais la plus grande partie des plantes de cette région présente déjà les particularités typiques des zones alpines et subalpines des montagnes altaïo-sayaniennes. Parmi les espèces ligneuses les plus caractéristiques de l'Altaï on distingue deux espèces de bouleaux (*Betula microphylla* Bg. et *Betula tortuosa* Led.) et beaucoup de buissons parmi lesquels les plus typiques sont des rhododendrons (deux espèces). Les revers et les prairies alpines ont une végétation herbeuse infiniment plus originale qui séduit par la luxuriance et la variété de ses couleurs : de jolies anémones, des aconits, des trollius aux fleurs lilas pâle, de grosses violettes, des lis et des tulipes.

Cette richesse et cette variété de la flore de l'Altaï s'expliquent par ce fait que dans l'Altaï les climats se superposent sur des espaces relativement restreints; elle s'explique aussi parce que les hauteurs de l'Altaï extrêmement variables forment des collines et des monts isolés, séparés les uns des autres par des vallées transversales et longitudinales très profondes, et parce que de hauts plateaux et de basses plaines montagneuses s'étendent au pied des montagnes.

ASIE ANGLAISE

Le voyage du prince de Galles dans l'Inde.

— Le 9 novembre, le prince de Galles a débarqué à Bombay, commençant par cette ville le grand voyage aux Indes qui semble être devenu la tournée obligatoire des héritiers de la couronne d'Angleterre. On se rappelle, en effet, qu'il y a juste trente ans, le roi Edouard VII, alors prince de Galles, accomplit un voyage analogue. On était alors aux premiers temps de l'impérialisme. Disraëli venait d'inventer le mot, sinon la chose, et l'éclat des fêtes données par le gouvernement et les grands feudataires de la colonie, dans cet admirable décor de féerie qu'est l'Inde, au fils de la première reine-impératrice, avait largement contribué à rehausser l'éclat du nouveau titre et à concrétiser ces idées de grandeur et de puissance impériales qui ont depuis si bien fait leur chemin.

Il ne peut s'agir ici évidemment de retracer, ne fût-ce que succinctement, la magnificence des réceptions auxquelles va donner lieu le voyage royal. Tout au plus pouvons-nous souligner les quelques observations qu'il provoque. Et tout d'abord la princesse de Galles accompagne son mari dans ce voyage. Pour nous, ce simple fait est insignifiant : pour les Anglais, si attentifs, dans leurs scrupuleux loyalisme, aux moindres faits et gestes des « Royalties », il présente une réelle importance : on sait gré à la jeune princesse de braver les fatigues d'une pareille tournée et de venir ajouter la grâce de son sourire à la majesté des « durbars » solennels qu'on va tenir devant le couple royal. Elle est la première princesse de Galles qui a foulé le sol de l'Inde, et tous les journaux de la colonie épiloguent longuement là-dessus.

Au point de vue politique, ce voyage ne peut manquer d'exercer une action puissante sur les esprits. Il vient merveilleusement à point pour rehausser l'éclat un peu terni du gouvernement anglo-indien. Ce n'est plus un secret pour personne, si ça l'a jamais été, que la série des incidents qui ont marqué l'histoire politique de l'Inde au cours de ces derniers mois, le conflit entre lord Kitchener et lord Curzon, la démission retentissante de ce dernier, ont produit la plus fâcheuse impression dans la colonie. La désinvolture avec laquelle le ministère de l'Inde s'est comporté dans toute cette affaire, traitant le grand Empire

comme il l'aurait fait d'une « brown colony » telle que Maurice ou les Barbades, avait profondément blessé tout ce qui, dans l'Inde, s'est habitué à penser et, si restreint que soit encore le nombre des personnes qui contribuent à y faire l'opinion publique, on sentait que le *British Raj* n'avait plus le même prestige. L'universelle sympathie témoignée à lord Curzon par toutes les fractions de la société hindoue depuis deux mois et qui l'accompagnait jusqu'à son départ, qui eut lieu quelques jours après l'arrivée du prince de Galles, indique bien l'intensité de ce sentiment. Pour qu'un revirement aussi profond se soit opéré dans le sentiment du public à l'égard du vice-roi que toutes ses qualités avaient fait admirer, mais qui n'avait jamais réussi à se rendre vraiment sympathique, il faut qu'il y ait eu réellement comme une conscience commune qui était l'incarnation du pays auquel il venait de consacrer sept années de son existence, et que l'Empire anglo-indien tout entier avait été touché des coups qui le frappaient.

La présence du prince de Galles sur le sol de l'Inde, qu'il doit parcourir en tous sens pendant plusieurs mois, va ranimer le loyalisme des Hindous et raffermir leur foi un peu chancelante. Dans un pays aussi profondément habitué au régime personnel et monarchique et comme tout imprégné de traditions dynastiques, la venue de l'héritier du souverain ne peut manquer de servir les intérêts de la puissance suprême. Les vice-rois peuvent se succéder, les commandants en chef, si illustres soient-ils, passent; les ministères changent, mais le chef réel, l'empereur-roi vers lequel se tournent les yeux de tous les Hindous, à qui les fluctuations de la politique anglaise sont indifférentes, est toujours le même. Le souverain survit aux vicissitudes de la politique locale : incarnation suprême du pouvoir de la Grande-Bretagne. L'idée que les sujets anglo-indiens du roi Edouard pouvaient se faire de sa personne et de son autorité s'était peut-être affaiblie durant le règne — le mot n'est guère trop énergique — du vice-roi d'exceptionnelle valeur, dont les allures étaient plutôt celles d'un souverain indépendant que celles d'un gouverneur général et dont la démission ressemble à une abdication. Au contact, à la vue de celui qui est appelé à devenir un jour leur empereur-roi, ils reviendront à la réalité et sentiront plus réelle la présence de la puissance qui seule règne véritablement dans l'Inde et qui seule a réussi à faire du grand Empire indien, pacifié et unifié, une réalité vivante.

C. M.

Le port de Kurrachee. — M. Louis Vossion, consul de France à Bombay, a réuni dans une petite brochure très intéressante des documents sur le mouvement commercial et économique du port de Kurrachee pour l'année fiscale 1903-1904.

Kurrachee est le port de la province indienne du Sindh qui relève administrativement de la présidence de Bombay. Il occupe géographiquement, dit M. Vossion, une position exceptionnelle, par

rapport au canal de Suez, à la Perse, au Sindh, au Panjad (l'arrière-pays de Kurrachee), et généralement à toute l'Inde du nord-ouest si peuplée et si fertile. Un immense avenir l'attend. »

Quelques chiffres, que nous emprunterons à l'étude de notre consul, justifieront ces brillantes perspectives économiques. Si l'on examine en effet le mouvement commercial des cinq principaux ports indiens, Calcutta, Bombay, Kurrachee, Rangoon et Madras pour les marchandises seules, on voit que le port du Sindh vient au troisième rang avec un chiffre total de 132.649.000 roupies (la roupie vaut 1 fr. 70).

L'augmentation de la richesse du port de Kurrachee a toujours été en se développant. En dehors de l'Inde, son trafic avec les ports étrangers s'est élevé à la somme globale de 329 millions, accusant ainsi une augmentation de 99 millions sur l'année 1902.

Si maintenant l'on étudie le détail des importations et des exportations des principaux pays d'Europe au port de Kurrachee en 1903-1904, on trouve que le total est pour l'Europe entière, de 78 millions 1/4 pour l'importation et de 213 millions pour l'exportation. M. Vossion fait remarquer à ce propos que la France, malheureusement, n'a pas dans ces échanges commerciaux la part qu'elle devrait avoir.

Ces quelques statistiques ne suffisent-elles pas à montrer l'opportunité du rétablissement de l'escale des Messageries Maritimes de Kurrachee et de la création, en ce port, d'un vice-consulat de plein exercice au lieu de l'agence consulaire qui fonctionne actuellement?

Depuis la dernière année fiscale, le succès des expériences tentées pour acclimater dans le Sindh le coton égyptien redonnera encore une source nouvelle de prospérité pour Kurrachee.

Comme conclusion à cet exposé précis de l'essor commercial du port indien, M. Vossion examine la question de la jonction si désirable au point de vue commercial des voies de l'Inde avec celles de l'Asie Mineure par Kurrachee. Cette jonction, impossible politiquement, des réseaux russes avec les réseaux indiens mettrait Calais à 8 jours de Bombay et à 9 jours de Calcutta. En effet, elle ne peut s'accomplir que de deux manières, l'une, allant d'Orenbourg à Peshawar, l'autre, par la voie Transcaspienne, Koushk, Hérat et Chaman. Or, les deux lignes doivent traverser l'Afghanistan, et l'émir actuel, Habibullah, qui a adopté les idées de son père, fait à l'établissement de tout chemin de fer sur son territoire une opposition absolument irréductible. Reste donc, seule, la ligne d'Asie Mineure, du Bosphore à Bagdad et à Basorah, laquelle pourrait être prolongée jusqu'à Kurrachee et reliée ainsi au réseau indien. La réussite de ce projet donnerait immédiatement à ce port une importance considérable et en ferait du couple rival de Bombay. Bien que cette jonction appartienne à un avenir encore lointain, il est bon de n'en jamais perdre de vue la possibilité, quand on veut parler des destinées réservées au port de Kurrachee. Son mouvement commercial

et maritime, qui se développe déjà si rapidement, peut être appelé à ce moment à prendre des proportions dont on ne peut avoir aucune idée, et qui seront certainement gigantesques. — M. S.

Fauves et serpents dans l'Inde. — Il résulte des statistiques que le gouvernement de l'Inde vient de publier qu'en 1904 le nombre des décès occasionnés par les morsures des animaux sauvages s'est élevé à 2.157 contre 2.749 en 1903; quant au nombre des personnes mordues par les serpents, il a été de 21.880 contre 21.827 en 1903. Le nombre des têtes de bétails tués par les animaux féroces et les serpents a atteint le chiffre de 98.582.

AUSTRALASIE

Les Anglais à Bornéo. — Les Anglais déploient une sensible énergie pour le développement d'une de leurs colonies, qui n'est pourtant pas parmi les plus vastes ni les plus renommées : le Nord de Bornéo. Tout d'abord ils semblent vouloir lier régulièrement à son sort les Etats indépendants voisins. On sait que celui de Serawak est soumis à une dynastie anglaise, celle des Brook, qui reste absolument attachée à son pays d'origine. Quant au sultan de Brunei, on va chercher à lui faire accepter un traité analogue à ceux qui soumettent aux autorités anglaises les Etats Malais fédérés de la péninsule de Malacca. On annonce que, dans ce but, M. Campbell, résident anglais dans le Negrisembilan, s'est rendu à Brunei avec un certain nombre de chefs malais.

D'autre part, l'Agence Reuter a récemment annoncé qu'on avait décidé de construire un chemin de fer traversant tout le territoire anglais du nord de Bornéo. Ce chemin de fer reliera la côte Est à la côte Ouest : il aura une longueur d'environ 400 kilomètres. Il reliera Tenom, à 150 kilomètres environ de Jesselton, un des ports principaux de la mer de Chine, et se terminera à Corvie Harbour, sur la côte Est. On estime que ce chemin de fer, qui doit être construit par sections, coûtera 37 millions et demi de francs. La Compagnie qui se chargera de sa construction recevra en concession, alternativement à droite et à gauche de la ligne, des carrés de 40 milles de côté pouvant produire du caoutchouc et du tabac. Une grande partie de ce chemin de fer, tout proche de la frontière du territoire hollandais, traversera un pays habité par des tribus sauvages.

Il n'est pas douteux que tous ces territoires, destinés à fournir de denrées tropicales les énormes masses humaines de l'Asie orientale, prendront un jour une grande valeur. Mais l'entreprise d'un tel chemin de fer, dans une colonie qui n'a encore que 180.000 habitants environ sur ses 31.000 milles carrés, n'en est pas moins une nouvelle preuve de l'esprit d'entreprise des Anglais dont l'exemple n'arrive pas à secouer notre atonie, lorsque, ce

qui est plein d'enseignement et d'ironie, le capital français se laisse volontiers drainer et dénationaliser dans leurs œuvres d'outre-mer.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'exequatur a été accordé à MM. :
J. Franke, *vice-consul* d'Allemagne à Mazamet;
Lucas Shadwell, *vice-consul* de Sa Majesté Britannique à Caen;
Angus Faulkner, *vice-consul* de Sa Majesté Britannique à Croix;
Georges Aubert, *consul* de Costa-Rica à Lyon.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Troupes métropolitaines.

CAVALERIE

Indo-Chine. — M. le *lieut.* Mertz est désig. pour servir en Indo-Chine.

SERVICE DE SANTÉ

Indo-Chine. — M. le *méd.-maj.* de 2^e cl. Deyrolles est désig. pour servir aux troupes de l'armée de terre.

Crète. — M. le *méd. aide-maj.* de 1^{re} cl. Béraud est désig. pour servir au 122^e rég. détaché en Crète.

Perse. — MM. les *méd.-maj.* de 1^{re} cl. Georges et de 2^e cl. Galley sont désig. pour une mission en Perse.

SERVICE VÉTÉRINAIRE

Tonkin. — MM. Marc et Pradet, *vétérin. en 2^e*, sont désig. pour servir au 4^e d'artill. coloniale.

Troupes coloniales.

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

M. le *génér. de divis.* Gallieni, ancien gouverneur général de Madagascar, est promu grand-croix de la Légion d'honneur et chargé d'une mission d'inspection.

Indo-Chine. — M. le *général de bri.* Combes est nommé au command. de la 1^{re} brigade de l'Indo-Chine.

INFANTERIE

Indo-Chine. — M. le *lieut.-col.* Staup est nommé sous-chef d'état-major des troupes de l'Indo-Chine;

M. le *capit.* Wehrle est placé à l'état-maj. partic. du command. supér.;

M. le *lieut.* Coronat est affecté aux trav. publics;

M. le *capit.* Jannot est désig. pour servir à l'état-maj. du command. supér.

Cambodge. — M. le *lieut.* Sido est désig. pour servir au bataill. cambodgien.

Cochinchine. — Sont désig. pour servir en Cochinchine :

MM. le *colonel* Vandebroek; le *chef de bat.* Lambert; les *capit.* Boué, Lamothe, Bertaux-Levillain, Mareuge, Lepetit, Calendini et Foufou; les *lieut.* Bollet, Derendinger, Eymard, Teulière, Bonnet et Tartanac;

MM. le *chef de bat.* Tipveau; les *capit.* Landeroin, Umbricht et Cousin sont affectés au 11^e rég.;

MM. les *lieut.* Desmier, Katz de Warens et Fabre sont désig. pour le 12^e rég.;

MM. les *capit.* Lepresqueur, Labarsouque et Hesse et les *lieut.* Tagnon et Favalelli sont affectés au 1^{er} annamites;

M. le *lieut.* Pigeon est placé au 2^e annamites;

M. le *colonel* Boudonnet est désig. pour servir en Cochinchine;

MM. les *capit.* Pourchot et Raymond; les *lieut.* Evin, Blancardi et Labarthe et le *sous-lieut.* Roger sont affectés au 11^e rég.;

MM. le *chef de bat.* Chaales des Etangs; les *capit.* Parizet et Pinchon et le *sous-lieut.* Pachot sont désig. pour servir au 12^e rég.;

M. le *capit.* Naegel est placé au 1^{er} annamites;

MM. le *capit.* Simonin et les *lieut.* de Roffignac et Cocquebert de Touly sont placés au 2^e annamites.

Tonkin. — M. le *capit.* Valentin est nommé offic. d'ordonn. du colonel-command. p. i. la 2^e brigade;

M. le *capit.* Vincent est nommé offic. d'ordonn. du général de brig. Combes;

MM. le *chef de bat.* Briand; le *capit.* Bailly et le *lieut.* Rousset sont affectés au 9^e rég.;

M. le *capit.* Nicolay est placé au 10^e rég.;

MM. le *chef de bat.* Fraysse; les *lieut.* Weissemburg, Délangier et Valvrandin sont désig. pour le 2^e tonkinois;

M. le *lieut.* Riou est placé au 3^e tonkinois;

MM. les *capit.* Favard et Gillot; les *lieut.* Cau et Harent sont affectés au 4^e tonkinois;

MM. les *chefs de bat.* Doudoux, Méray et Martin-Panescorse; les *capit.* Raudot, Galliache, Maroix, Le Brun et Roy-Roux; les *lieut.* Moustié, de Viville, Lamasson-Morinière, Ferville, Batsère et Hayez; les *sous-lieut.* Martin-Saint-Léon et Blanchet sont désig. pour servir au Tonkin.

Sont désig. :

Pour le 9^e rég. : MM. le *colonel* Spitzer; le *capit.* Fave et le *lieut.* Allegrini;

Pour le 10^e rég. : MM. le *lieut.* Martin, Dubois et Bernard;

Pour le 18^e rég. : MM. le *chef de bat.* Yanz; les *lieut.* Arnould et Bochet;

Pour le bataill. chinois : M. le *capit.* Le Boulanger;

Pour le 1^{er} tonkinois : MM. le *chef de bat.* Barbecot; le *capit.* Crotte et le *lieut.* Richarmet;

Pour le 3^e tonkinois : M. le *lieut.* Robin;

Pour le 4^e tonkinois : MM. les *capit.* Perrin et Bonnin de Fraysseix;

Pour le 5^e tonkinois : M. le *lieut.* Saint-Gal,

ARTILLERIE

Chine. — M. le *capit.* Louvet et le *lieut.* Jolly sont désig. pour servir au corps d'occupat.

Indo-Chine. — M. le *capit.* Benoit est désig. pour servir à l'état-maj. du command. supér.;

M. le *capit.* Vast, Roux et Conjard et les *lieut.* Prot et Bergé sont désig. pour servir en Indo-Chine.

Annam. — M. le *capit.* Gamas est désig. pour servir à Hué.

Cochinchine. — MM. le *colonel* Bergeret; les *chefs d'escad.* Goujon et Besançon; les *capit.* Taton, Geoffroy et Le Tanhouzét et le *lieut.* Tougne sont désig. pour servir en Cochinchine;

M. le *chef d'escad.* Doré et le *capit.* Marchat sont désig. pour servir à Saïgon;

M. le *capit.* Carriat est désig. pour servir au Cap Saint-Jacques;

M. le *lieut.* Bergé est affecté au 5^e rég. et M. le *lieut.* Defant à la 7^e comp. d'ouvriers;

MM. les *chefs d'escad.* Théry; les *lieut.* Millet, Le Masne, Plougeaut, Milhau, Viant, Berdalle et Moriceau sont désig. pour servir en Cochinchine.

Tonkin. — MM. le *lieut.-col.* Gautheron; les *chefs d'escad.* Garbit, Trollé, Fritsch, Bourguignon et Foissac; les *capit.* Petit, Defer, Werquin, Martin, Lammens, Cauquil et Lehalle et le *lieut.* Soudois sont désig. pour servir au Tonkin;

MM. le *colonel* Le Fournier; les *capit.* Welly et Denarcy et les *lieut.* Lepoix, Gérard, Poinat, Juy et Gauthier sont affectés au 4^e rég.;

MM. les *chefs d'escad.* Foissac et Chabanier et les *capit.* Marty et Michaud sont désig. pour servir à la direct. d'artill.;

MM. le *chef d'escad.* Robbe; les *capit.* Chassagnette et Glandu et le *lieut.* Corre sont désig. pour servir à Hanoi;

M. le *lieut.* Madec est affecté aux travaux publics;

MM. le *chef d'escad.* Besson; les *capit.* Coqueugniot, Joly, Querillac, Lévy-Valency, Laguarrigue de Survilliers et Gelin et les *lieut.* Lemièrre et Courtois sont désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine.

Nouvelle-Calédonie. — MM. le *capit.* Rougy et le *lieut.* Balastre sont désig. pour servir à la Nouvelle-Calédonie.

Officiers d'administration.

Annam. — M. Dumazer, *offic. d'admin. de 2^e cl.*, est désig. pour servir à Hué.

Cochinchine. — M. Sterque, *offic. d'admin. de 3^e cl.*, est désig. pour servir à Saïgon;

MM. les *offic. d'admin. de 1^{re} cl.* Parisot et Duboisset et de 2^e cl. Robert sont désig. pour servir en Cochinchine;

M. Aymé, *offic. d'admin. de 3^e cl.*, est désig. pour servir aux travaux publics à Saïgon.

Tonkin. — MM. les *offic. d'admin. de 2^e cl.* Brodin; de 3^e cl. Mollard dit Deyme; le *stagiaire de 1^{re} cl.* Barreau sont désig. pour servir au Tonkin.

CORPS DU COMMISSARIAT

Tonkin. — MM. les *commiss. de 1^{re} cl.* Gaucher et de 3^e cl. Le Quintrec, Barreau, Bonnet et William sont désig. pour servir au Tonkin.

Officiers d'administration.

Chine. — M. l'*offic. d'admin. de 3^e cl.* Page est désig. pour servir au corps d'occupat.

SERVICE DE SANTÉ

Indo-Chine. — MM. les *méd.-majors de 1^{re} cl.* Ilbert et Doucet et de 2^e cl. Mouillac sont désig. pour servir en Indo-Chine.

Chine. — M. le *méd.-maj. de 1^{re} cl.* Emily est nommé directeur du service de santé du corps d'occup.;

M. Duval, *pharm.-maj. de 2^e cl.*, est désig. pour servir au corps d'occupat. de Chine.

Annam. — M. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Talbot est désig. pour servir à Vinh;

M. Léger, *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.*, est désig. pour servir à Hué.

Cochinchine. — MM. Chaumanet et Le Strat, *méd.-maj. de 2^e cl.*, et Frontgous, *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.*, sont désig. pour servir en Cochinchine.

M. Burdin, *méd.-maj. de 1^{re} cl.*, est désig. pour servir à Cantho;

MM. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Fargier et le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Le Pape sont désig. pour servir à l'hôpital de Saïgon;

MM. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Thibault et le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Vergne sont désig. pour servir au Cap Saint-Jacques.

Tonkin. — M. le *méd. inspect.* Clavel est nommé direct. du service de santé de l'Indo-Chine à Hanoi;

MM. Gaide, *méd.-maj. de 2^e cl.*, et Moursou, *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.*, sont désig. pour servir au Tonkin;

MM. Grossouard et Lasnet, *méd.-maj. de 1^{re} cl.*, et Puysségur, *méd.-maj. de 2^e cl.*, sont désig. pour servir au Tonkin;

M. Cassagnou, *méd. ppal de 2^e cl.*, est désig. pour servir à l'hôpital de Hanoi;

M. Le Moine, *méd. ppal de 2^e cl.*, est désig. pour servir à l'hôpital de Haïphong;

M. Pujol, *méd.-maj. de 2^e cl.*, est désig. pour servir à Nangiang;

MM. Dagorn et Portes, *méd.-maj. de 2^e cl.*; Ricau et Clavet, *méd. aides-maj. de 1^{re} cl.*, sont désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine;

M. le *méd.-maj. de 1^{re} cl.* Pineau est désig. pour servir au Tonkin;

MM. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Legendre et le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Manaud sont désig. pour servir à Hanoi;

MM. les *méd.-maj. de 2^e cl.* Pichon et Imbert et le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Combiert sont désig. pour servir à Bac-ninh;

M. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Féraud est désig. pour servir à Tuyen-quang;

M. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Fraissinet est désig. pour servir à Phu-lang-thuong;

M. le *méd.-maj. de 2^e cl.* Pouthieu-Lavielle est désig. pour servir à Yen-bay;

M. le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Deschamps est désig. pour servir à Sept-Pagodes;

M. le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Bruas est désig. pour servir à Bac-kan;

MM. le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Fauquet et le *pharm.-maj. de 2^e cl.* Mengin sont désig. pour servir à Haïphong;

M. le *méd. aide-maj. de 1^{re} cl.* Lacour est désig. pour servir à Bao-lac.

Nouvelle-Calédonie. — M. Mille, *méd.-maj. de 2^e cl.*, est désig. pour servir à Nouméa;

M. Lainé, *pharm.-maj. de 2^e cl.*, est désig. pour servir à la Nouvelle-Calédonie;

M. Judet de la Combe, *méd.-maj. de 2^e cl.*, est désig. pour servir à Nouméa.

Océanie. — M. Dubruel, *méd.-maj. de 2^e cl.*, est nommé chef du service de santé de Tahiti.

Officiers d'administration.

Indo-Chine. — M. l'*offic. d'admin.* Allemandou est désig. pour servir en Indo-Chine.

Tonkin. — M. l'*offic. d'admin. ppal* Lotzer est désig. pour servir à Hanoi;

M. l'*offic. d'admin. de 2^e cl.* Lagorse est désig. pour servir à Haïphong;

M. l'*offic. d'admin.* Vernier de Byans est désig. pour servir au Tonkin;

M. l'*offic. d'admin. de 2^e cl.* Chauveau est désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

Levant. — M. le *lieut. de vaiss.* Verdier est désig. pour embarq. comme second sur le *Vautour* à Constantinople.

Crète. — M. le *capit. de frég.* Frot est nommé au command. du *Condor* à La Sude;

M. l'*enseig. de vaiss.* Lambert est désig. pour embarq. sur le *Condor* à La Sude.

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

M. le *capit. de frég.* Kérihuél est nommé au command. de l'*Alouette*;

M. le *capit. de frég.* Bernard est désig. pour embarq. sur le *Montcalm*;

M. le *lieut. de vaiss.* Fauré est nommé au command. de l'*Achéron*;

M. le *lieut. de vaiss.* Duc est nommé au command. du *Styx*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Gilard est nommé au command. d'un torpilleur de la 1^{re} flottille des mers de Chine;

M. l'*enseig. de vaiss.* Tardy est désig. pour embarq. dans l'escadre d'Extrême-Orient.

M. l'*enseig. de vaiss.* Gabolde est désig. pour embarq. dans la division navale de l'Indo-Chine;

M. le *mécanic. ppal de 2^e cl.* Tripoteau est désig. pour embarq. sur le *Descartes*;

MM. les *lieut. de vaiss.* Dutertre et Parize sont désig. pour embarq. sur le *Gueydon*;

M. le *lieut. de vaiss.* Fougerousse est nommé au command. *Vétéran*;

M. le *lieut. de vaiss.* du Merle est nommé au command. de l'*Adour*;

M. le *mécanic. en chef* Mobihan est désig. pour embarq. sur le *Guichen* comme *mécanic. de division*;

M. le *lieut. de vaiss.* Goisset est désig. pour embarq. sur le *D'Assas*;

M. le *lieut. de vaiss.* Le Breton est nommé adjoint au command. de la 1^{re} flottille des torpilleurs des mers de Chine;

M. l'*enseig. de vaiss.* Willm est nommé au command. d'un torpilleur de la 1^{re} flottille des mers de Chine;

M. l'*enseig. de vaiss.* Lecocq est désig. pour embarq. dans l'escadre d'Extrême-Orient.

CORPS DU COMMISSARIAT

Extrême-Orient. — M. le *commiss. de 2^e cl.* Douillard est désig. pour embarq. sur le *Redoutable*;

M. le *commiss. de 2^e cl.* Bellanger de Rebourseaux est désig. pour embarq. sur l'*Alouette*;

M. le *commiss. en chef de 1^{re} cl.* Augier est nommé *commiss.* de l'arsenal de Saïgon.

Personnel administratif.

Extrême-Orient. — M. Caradec, *commis de 2^e cl.*, est désig. pour servir à Saïgon.

MINISTÈRE DES COLONIES

M. Augagneur est nommé gouverneur général de Madagascar et dépendances.

M. Beau, gouverneur général de l'Indo-Chine, est promu au grade de command. de la Légion d'honneur.

MM. Luce et Levecque sont nommés résidents supér. en Indo-Chine.

M. Gourbeil est nommé gouverneur de 3^e cl. et détaché auprès du gouverneur général de l'Indo-Chine.

M. Cognacq, *méd.-maj. de 1^{re} cl.*, est nommé direct. de l'École médicale de l'Indo-Chine.

M. Soler est nommé greffier du trib. de prem. inst. de Chandernagor (Inde).

Bibliographie

Siberia, par M. SAMUEL-TURNER. Londres, chez Fisher-Unwin. Prix : 21 shillings.

Dans ce volume, l'auteur, un Anglais, qui a voyagé en Sibérie, consacre de nombreux chapitres au développement de la production de ce pays, et surtout de l'industrie beurrière; une grande partie du reste de son ouvrage est consacrée au compte rendu d'une excursion et d'ascensions dans les monts Altaï. Le tout est illustré d'un grand nombre d'excellentes photographies. Contrairement à l'opinion générale, M. Turner estime que le gouvernement russe, loin d'être inefficace en ce qui concerne le développement économique de la Sibérie, y a beaucoup contribué, et il attribue à ses soins et en particulier à la manière dont il a organisé le trafic du Transsibérien, les progrès extraordinaires de l'industrie beurrière dans la Sibérie occidentale qui est devenue un des fournisseurs du Danemark, de l'Allemagne et de l'Angleterre. M. Turner est convaincu que la Sibérie a le plus grand avenir, et la phrase suivante peut donner une idée de l'opinion de ce voyageur : « Le peuple mélangé qui se développe en Sibérie est destiné à devenir un jour une très puissante nation. Il possède une grande originalité, et il est soutenu et encouragé par un gouvernement prévoyant et énergique. » C'est là un argument qui, à l'heure actuelle, est une exception, et qui méritait d'être signalé, ne fût-ce que pour donner une note différente de celles qui résonnent dans presque toutes les publications dont l'Empire russe et surtout son gouvernement sont en ce moment l'objet.

Le Gérant : A. MARTIAL.



PARIS, IMPRIMERIE F. LEVÉ, RUE CASSETTE, 17.