

BULLETIN DU COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

AVEC LA COLLABORATION DE

MM. Robert de Caix de Saint-Aymour; Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle; Henry Bidou; Charles Mourey, Edouard Payen, Jean Imbart de la Tour, J.-H. Franklin, etc.

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

SOMMAIRE

14 <sup>e</sup> Liste des souscripteurs.....	193
Un voyage à l'Exposition d'Hanoï.....	195
Questions siamoises, par R. C.....	195
Les Russes en Syrie et en Palestine, par J. I. T.....	198
Les Douanes impériales maritimes chinoises, par HENRI CORDIER.....	199
La Sibérie et le commerce français, par PAUL LABBÉ.....	204
Un Dépôt de charbon allemand dans la mer Rouge, par RENÉ MOREUX.....	211
Angleterre et Extrême-Orient : relations économiques, par ED. CLAVERY.....	212
La Force navale des mers d'Orient et son rôle en Extrême-Orient (à propos d'un récent décret), par JEAN DE LA PEYRE.....	216
Asie Française : Le développement du service des postes, télégraphes et téléphones de l'Indo-Chine. — La population de la Cochinchine. — Les relations commerciales entre l'Indo-Chine et la Chine.....	220
Siam : L'immixtion anglaise. — Le commerce....	223
Chine : Les chemins de fer du Tchili. — La révision des traités de commerce et la question de l'indemnité. — Les mouvements insurrectionnels. — La situation de Hong-kong.....	224
Japon : Le commerce en 1900. — La marine marchande. — Les Japonais et la côte sibérienne....	228
Corée : L'attitude des Japonais.....	229
Asie Russe : L'émigration. — La navigation sur l'Amour.....	229
Turquie : Le chemin de fer de Bagdad à la Chambre des députés. — La richesse minière de l'Asie Mineure occidentale. — Les phares de la mer Rouge.....	230
Arabie : Le commerce de Mascate et les intérêts français dans l'Oman. — La protection des boutres arabes.....	233
Perse : La Russie et l'Angleterre en Perse. — Les recherches archéologiques en Perse : l'exposition Morgan.....	235
Asie Anglaise : Le chemin de fer de l'Assam. — Le commerce de Calcutta en 1900-1901. — Les théés dans l'Inde et à Ceylan.....	236
Nominations officielles.....	238
Bibliographie.....	239
<b>CARTES</b>	
Carte des îles Farsan (mer Rouge).....	241

14<sup>e</sup> LISTE DES SOUSCRIPTEURS (1)

<i>Report d'avril 1902.</i> . . .	13.496 50
MM.	
Capitaine B. Cédié, de l'artillerie coloniale. . . . .	12 »
* Capitaine Ch. Boin, des tirailleurs malgaches . . . . .	25 »
* Commandant Brun, des tirailleurs sénégalais . . . . .	50 »
J. Barès, syndic de la Presse coloniale . . . . .	12 »
Magasins du Bon Marché . . . . .	50 »
Nagao Ariga, professeur à l'École supérieure de guerre de Tokio. . . . .	12 »
* Capit. de Lacoste, offic. d'ordon. du gouvern. milit. de Paris . . . . .	20 »
* Lieutenant Angibaud, de l'infanterie coloniale . . . . .	25 »
* Capitaine Guerrini, de l'artillerie coloniale . . . . .	12 »
* Cicile, à Paris. . . . .	12 »
Anonyme . . . . .	25 »
* Dr Morrison, correspondant du Times, à Pékin . . . . .	25 »
* Lieutenant Sichère, de l'infanterie coloniale . . . . .	25 »
* Gaston Nancy, à Pau. . . . .	24 85
A. Barbeyron, du contrôle financier, à Hanoï . . . . .	12 »
<i>A reporter.</i> . . .	13.838 35

(1) Les noms marqués d'un ° sont ceux des nouveaux souscripteurs. — Pour faciliter le contrôle, le Bulletin ne publiera plus désormais les souscriptions qu'après encaissement de leur montant.  
 Nous prions MM. les membres bienfaiteurs, donateurs, adhérents et souscripteurs qui ne verraient pas figurer leurs noms dans la deuxième liste publiée après l'encaissement de leur souscription de vouloir bien nous signaler l'omission.  
 Les souscriptions inférieures à 12 francs sont totalisées à la fin de la liste.

<i>Report. . . .</i>	13.838 35	<i>Report. . . .</i>	15.429 35
* Lieutenant Clemençon, de l'infanterie coloniale . . . . .	12 »	Louis Lion, ingénieur en chef des ponts et chaussées. . . . .	20 »
Hardouin, consul de France. . . . .	25 »	Lecat, directeur des Messageries maritimes . . . . .	25 »
Henri Diamanti, ingénieur . . . . .	20 »	André Lebon, ancien ministre . . . . .	25 »
* Cercle militaire de Dijon. . . . .	12 »	Comte G. de Lesdain, à Paris. . . . .	12 »
Mission catholique de Chungking. . . . .	12 »	Général de Lipowski, à Paris. . . . .	12 »
Lieut.-col. Rougier, direct. des chem. de fer du Sénégal au Niger . . . . .	25 »	Marquis de Lubersac, à Paris. . . . .	25 »
Lieut. de Wavrechin, à Changhaï . . . . .	12 »	Pierre Levé, imprimeur. . . . .	25 »
* Hauchecorne, à Courbevoie. . . . .	15 »	Colonel de Lazareff, attaché militaire à l'ambassade de Russie. . . . .	25 »
Société de construction de chemins de fer indo-chinois. . . . .	300 »	Marquis de Laborde. . . . .	25 »
Georges Brenier, insp. gén. des Messageries maritimes. . . . .	25 »	F. Lutscher, à Paris. . . . .	25 »
Marquis de Biencourt, à Paris. . . . .	12 »	Emile Lemoigne, à Paris. . . . .	12 »
P. Chemin-Dupontès, à Paris. . . . .	12 »	Ernest Mallet, à Paris. . . . .	25 »
Chambre syndicale des agents de change de Paris. . . . .	200 »	Mariani, à Paris. . . . .	25 »
Biblioth. des offic. du 3 <sup>e</sup> colonial. . . . .	18 »	Commandant A. Michaut, à Paris. . . . .	12 »
Comte de Saint-Exupéry, au Mans. . . . .	12 »	Charles Michel, explorateur. . . . .	25 »
Lieut. Fouchet, instruct. à Saumur. . . . .	20 »	Comte de Montaigu, député. . . . .	25 »
Maurel, sous-préfet à Florac. . . . .	12 »	Marcel Monnier, explorateur. . . . .	25 »
Général de division Prudhomme. . . . .	25 »	Noetzelin, à Paris . . . . .	100 »
Roger-Dupont, à Tusson. . . . .	12 »	Maurice Pinguet, à Paris. . . . .	12 »
Capit. Taton, de l'artill. coloniale . . . . .	15 »	Ch. Prévét, sénateur. . . . .	25 »
Alby, ingénieur, à Paris. . . . .	25 »	De Panafieu, chargé d'affaires de France . . . . .	25 »
Commandant Brouet, à Paris. . . . .	25 »	Denis Pérouse, conseiller d'Etat. . . . .	100 »
Ballot, gouverneur des colonies. . . . .	25 »	Louis Pélatan, ingénieur. . . . .	25 »
Marquis de Breteuil, à Paris. . . . .	25 »	Rueff, administrateur des Messageries fluviales de Cochinchine. . . . .	25 »
Capitaine Fernand Bernard, à Paris. . . . .	12 »	Georges Raverat, à Paris. . . . .	25 »
Ch. Bruno, à Paris . . . . .	100 »	Raveau, à Paris. . . . .	25 »
Bobier, offic. d'admin. ppal en retr <sup>1</sup>	12 »	Georges Radius, à Paris. . . . .	12 »
Paul Bourde, publiciste. . . . .	12 »	Vicomte A. de Richemont, à Paris. . . . .	25 »
G. Calmann Lévy, à Paris. . . . .	50 »	Saltarel, à Paris. . . . .	12 »
Marquis de Castellane, à Paris. . . . .	12 »	Simon, directeur de la Banque de l'Indo-Chine. . . . .	25 »
Comp. des tramways élect. d'Hanoï. . . . .	25 »	G. Teissier, maître de requêtes. . . . .	25 »
Chailley-Bert, secrétaire général de l'Union coloniale. . . . .	25 »	William Vernes, à Paris. . . . .	25 »
Maurice Chotard, conseiller référendaire. . . . .	25 »	Ch. Vapereau, à Paris. . . . .	25 »
Chevandier de Valdrome, secrétaire d'ambassade . . . . .	25 »	Louis Weinschenk, à Paris . . . . .	25 »
Compagnie française de cabotage des mers de Chine . . . . .	25 »	Cornelis de Witt, à Paris. . . . .	12 »
Commelin, du <i>Gaulois</i> . . . . .	12 »	Souscriptions diverses . . . . .	18 »
Léon Dyé, à Paris. . . . .	12 »	TOTAL. . . . .	46.388 35
A. Defrance, ministre plénipot. . . . .	25 »	<b>AVIS IMPORTANT</b>	
Delavaud, secrétaire d'ambassade. . . . .	50 »	1° Les adhérents qui versent une souscription annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.	
Jules Develle, ancien ministre . . . . .	25 »	2° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.	
G. Froment, à Paris. . . . .	12 »	3° Les souscripteurs d'une somme de 12 francs et au-dessus reçoivent le Bulletin du Comité pendant les douze mois qui suivent leur souscription.	
Jacques Faure, à Paris. . . . .	25 »	Afin d'éviter les frais occasionnés par le recouvrement à domicile des cotisations, les souscripteurs sont instamment priés de vouloir bien envoyer le montant de leur souscription pour 1902 en un chèque ou un mandat-poste à l'ordre de M. Charles Picot, trésorier du Comité de l'« Asie Française », 19, rue Bonaparte.	
Génébrias de Fredaigues, sous-directeur de la Société générale. . . . .	12 »	La banque de l'Indo-Chine reçoit gratuitement, dans toutes ses agences, les souscriptions à l'Œuvre du Comité.	
Georges Gamard, à Paris. . . . .	25 »		
Comte A. de Gontaut-Biron, à Paris . . . . .	12 »		
Gévelot, député. . . . .	25 »		
Alph. Gérard, à Paris. . . . .	50 »		
Ch. Halais, à Paris. . . . .	25 »		
D <sup>r</sup> Helme, à Paris. . . . .	25 »		
Capitaine Joalland, à Paris. . . . .	12 »		
Raymond Kœchlin, publiciste. . . . .	25 »		
<i>A reporter. . . .</i>	15.429 35		

## Un voyage en Extrême-Orient

LE CAIRE — CEYLAN — SIAM — EXPOSITION D'HANOÏ

Pour faciliter à ses adhérents et aux Français en général la connaissance de nos possessions d'Extrême-Orient, le Comité de l'Asie Française organise un voyage à l'exposition d'Hanoï. Sur un navire spécialement affrété par nous, les touristes pourront se rendre en Indo-Chine et visiter les points les plus intéressants sur le parcours.

Le départ aura lieu de Marseille le 1<sup>er</sup> octobre. A l'aller, le bateau s'arrêtera pendant 36 heures dans notre port de Djibouti, ce qui permettra une courte excursion sur le chemin de fer de Harrar. Après les escales ordinaires à Colombo et à Singapour, les touristes seront transportés à Haïphong et à Hanoï, où ils arriveront vers le 8 novembre. Onze jours leur seront donnés pour visiter Hanoï, les régions voisines du Tonkin et l'exposition. Une excursion est prévue, par le chemin de fer de Langson, jusqu'à la Porte de Chine.

Au retour, le navire fera escale à Saïgon pendant 14 jours pour permettre un voyage à Pnom-Penh et aux ruines khmer d'Angkor. Un détour sera ensuite fait jusqu'à Bangkok, où une escale est prévue.

En dehors des escales ordinaires à Singapour et à Aden, un arrêt de 5 jours aura lieu à Colombo et un autre de 4 en Egypte. Des excursions seront organisées à l'intérieur de Ceylan et au Caire.

Le retour à Marseille aura lieu vers le 20 janvier.

Ce voyage constitue une occasion unique; jamais le programme que nous venons de résumer ne pourrait être rempli dans le laps de temps qu'il prévoit par un voyageur usant des services réguliers des compagnies de navigation. De plus, le touriste isolé ne saurait l'accomplir sans dépenser une somme bien supérieure à celle qui sera demandée pour ce voyage. Le trajet aller et retour, de Marseille à Haïphong, sans aucun séjour ni excursions, coûte en effet près de 3.000 francs. Avec les séjours et excursions énumérés ci-dessus, on dépasserait 4.500 francs. Or le voyage que nous annonçons ici pourra être fait depuis 2.600 francs en première classe. Toutes les excursions énumérées plus haut et les dépenses d'hôtel pendant le séjour à Hanoï seront comprises dans ce prix global.

Ceux de nos adhérents que ce programme intéresserait peuvent s'adresser au siège du Comité pour tous les renseignements détaillés qu'ils désireraient obtenir.

## QUESTIONS SIAMOISES

On recommence à entendre parler des questions siamoises, moins en France à vrai dire qu'ailleurs, car les affaires dans lesquelles se révèle l'insuffisance de notre politique semblent avoir pour notre grande presse une étrange vertu de silence. Néanmoins on ne pourra sans doute céder bien longtemps à cet ensorcellement de mutisme : les Siamois eux-mêmes se chargent, avec une singulière outrecuidance, d'attirer sur eux notre attention, et les commentaires faits à l'étranger sur leurs actes doivent achever de nous éveiller aux réalités de la situation présente.

Le gouvernement de Bangkok vient d'agir à

notre égard avec une belle désinvolture. On assure que le roi Chulalongkorn a récemment entrepris à bord de son yacht armé, sur les côtes du Cambodge, une croisière au cours de laquelle il aurait enjoint aux habitants d'îles françaises de reconnaître son autorité. L'arrivée de notre canonnière *La Comète* a mis fin à cet étrange voyage d'agrément. Mais un fait beaucoup plus « gros » et plus connu est l'invasion par une force armée siamoise de la zone de 25 kilomètres neutralisée sur la rive droite du Mékong.

Il y a environ deux mois les Khas de l'ancienne province cambodgienne d'Oubône, que le Cambodge revendique d'ailleurs encore aujourd'hui contre le Siam, se révoltèrent comme l'avaient fait peu auparavant leurs frères, nos sujets de la rive gauche, sur le plateau des Bolovènes. Les fortes garnisons siamoises d'Oubône et de Ban-dua-makeng poussèrent devant elles les révoltés, d'abord dans la zone des 25 kilomètres, puis les pressèrent si fort qu'ils finirent par passer sur notre rive. Ils y commirent des déprédations, attaquèrent même Savannaket, si bien que nous avons été obligés d'envoyer 250 tirailleurs à Pursat et 250 en face de Bassac, sur notre territoire. La vie économique de la région, les transports par la voie du Mékong ont été suspendus. Mais c'est un inconvénient qui, pour sérieux qu'il puisse être, n'est que temporaire. Le fait grave est l'entrée et l'installation de forces siamoises dans la zone de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong, neutralisée par les articles suivants de la convention du 15 octobre 1893 :

ART. III. — Le gouvernement siamois ne construira aucun poste fortifié ou établissement militaire dans les provinces de Battambang ou de Siam-reap et dans un rayon de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong.

ART. IV. — Dans les zones visées par l'article III, la police sera exercée, selon l'usage, par les autorités locales avec les contingents strictement nécessaires. Il ne sera entretenu aucune force armée régulière ou irrégulière.

On assure que notre ministre à Bangkok a fait des représentations au sujet de cette nouvelle violation du traité de 1893, mais qu'elles n'ont pas été écoutées.

Notre extrême patience depuis de nombreuses années suffirait à expliquer cette attitude du Siam. La leçon de 1893 est loin et le paraît encore davantage à des gens ayant sans cesse bénéficié de la faiblesse qui l'a suivie. Mais, d'après certains, l'arrogance des Siamois aurait encore une autre cause. Ils seraient encouragés par l'Angleterre, qui les ferait entrer plus ou moins dans sa combinaison asiatique avec le Japon. Nous avons déjà signalé le prochain voyage du roi de Siam à Tokio. Il vient de nommer ministre plénipotentiaire au Japon Phya-Baab, personnage d'éducation absolument anglaise. Il y a là certains indices qui peuvent être considérés, mais sans cependant qu'on s'y arrête par trop. On ne voit pas bien, en effet, jusqu'à quel point l'Angleterre peut s'associer jusque sur la frontière de son empire

indien avec une puissance qui, dans son for intérieur, a adopté pour devise : « L'Asie aux Asiatiques. » On ne discerne pas quel intérêt elle aurait à introduire le Japon dans les affaires indo-chinoises et en particulier au Siam où elle poursuit — l'augmentation constante de la police sikh de Bangkok le prouve assez — une sournoise politique d'empiètements. L'action de l'alliance anglo-japonaise sur ce terrain est rien moins que probable, puisqu'elle pourrait brouiller les deux associés. La seule raison qu'on peut avoir de la considérer comme possible, c'est que, ainsi que nous l'avons déjà dit, la politique anglaise, très pratique, très réaliste dans la limite d'horizons restreints, a souvent manqué de longueur de vues dans sa poursuite exclusive des objets immédiats. Aucune n'a été moins systématique, moins doctrinale, et n'est, par conséquent, plus capable d'adopter des procédés qui risquent à la longue de tourner à son désavantage.

Mais, si une collaboration directe de l'Angleterre et du Japon dans la question du Siam est parmi les éventualités que nous devons considérer par cela seul qu'elle n'est pas d'ores et déjà en dehors de toutes les possibilités, nous n'avons pas à y prêter une attention bien active. Il n'en est pas de même de l'attitude actuelle de l'Angleterre elle-même en présence des questions siamoises.

Nous sommes en droit de trouver que certains journaux et parlementaires britanniques s'occupent trop de la partie du Siam réservée à notre influence par l'accord franco-anglais de 1896 et que le gouvernement ne les détourne pas assez de s'en occuper. Des journaux, prenant texte des agissements siamois pour recommencer à dénoncer nos agressions, comme ils l'avaient déjà fait pendant la période avant 1893, demandent à leur gouvernement de suivre de près ce qui se passe dans la vallée du Mékong. M. de Blowitz, en serviteur ordinaire de la politique britannique, attire l'attention des Anglais sur les événements de cette région. Ce Français de naturalisation adresse au *Times*, à l'usage des autorités britanniques, des paroles qui ressemblent fort à un *caveant consules*. « De tels événements doivent, dit-il, être escomptés et prévenus si l'on ne veut pas qu'ils gagnent à la main. »

On porte même la question au Parlement britannique. Le 13 mai, à la Chambre des lords, lord Lamington a demandé au ministre des Affaires étrangères s'il peut dire à quel moment les Français se conformeront à leur promesse d'évacuer Chantaboun, si la prolongation de leur occupation est due à ce que les Siamois ne se sont pas conformés à leurs engagements et si l'on a fait au gouvernement français des représentations à ce sujet. Le marquis de Lansdowne a répondu :

Je crains de ne pouvoir donner à mon noble ami les éclaircissements qu'il désire sur cet important sujet. Il sait sans doute que les différends entre la France et le Siam remontent fort loin; leur histoire est compliquée, et la situation actuelle est encore, je le crains, quelque

peu obscure. On sait qu'en 1893 le gouvernement siamois conclut un traité avec le gouvernement français, aux termes duquel le Siam cédait à la France une portion très considérable du territoire siamois, située sur la rive orientale du Mékong. Le gouvernement siamois s'est aussi engagé à évacuer une zone de 25 kilomètres de profondeur suivant le cours du Mékong, et à n'y maintenir aucune force armée. D'un autre côté, le gouvernement français annonçait dans la convention, dans les termes les plus clairs, que c'était son intention de continuer à occuper Chantaboun, qu'il tenait déjà à ce moment, jusqu'à ce que toutes les stipulations du traité eussent été exécutées par les Siamois. Nous apprenons qu'à l'heure actuelle, le gouvernement français allègue que plusieurs de ces stipulations n'ont pas été accomplies. Elles sont nombreuses, et je ne crois pas qu'il puisse être en quoi que ce soit utile de nous attacher en détail à chacune d'entre elles. Mais, certainement, deux des questions les plus controversées sont : la première, celle de savoir si oui ou non la zone de 25 kilomètres a été complètement évacuée et, la seconde, l'affaire très difficile de la protection. Voici en quoi consiste cette dernière : Les Français conservent une autorité sur des personnes d'origine annamite ou cambodgienne résidant sur la rive occidentale ou siamoise du Mékong. C'est un cas de dispute entre le gouvernement français et le gouvernement siamois, et je ne crois pas qu'il soit possible pour le gouvernement de Sa Majesté d'essayer de décider, dans de telles circonstances, laquelle des deux parties a raison. Nous n'avons pas cru davantage que ce fût un cas dans lequel nous puissions faire des représentations quelconques au gouvernement français. Ayant dit ceci, je puis seulement ajouter que je partage avec le noble lord l'intérêt qu'il porte à ce sujet. Je me rends compte de la grande importance qu'il a pour la paix dans les régions qui sont le théâtre de ces événements, et je puis l'assurer que personne n'aura plus de plaisir que le gouvernement de Sa Majesté à voir ce différend résolu, et le gouvernement français trouver qu'il lui est possible de restituer Chantaboun à ses propriétaires légitimes. Rien n'a été dit par le gouvernement français, autant que je le sais, qui puisse permettre de conclure qu'il a l'intention de rendre cette occupation permanente; au contraire, les termes mêmes de la convention suggèrent une interprétation différente, et, dans plusieurs occasions, il a été déclaré par des personnes occupant une haute position officielle dans le service de la France, qu'il était dans leurs intentions de restituer Chantaboun aux Siamois, aussitôt que les stipulations de la convention de 1893 auraient été complètement exécutées.

Nous n'avons évidemment à nous plaindre d'aucune des phrases individuelles de cette réponse. Elle n'indique pas de la part du gouvernement britannique un grand désir actuel de se mêler des différends franco-siamois ni, en particulier, de notre occupation de Chantaboun. Mais si lord Lansdowne avait voulu faire preuve d'un véritable esprit de franchise et de bonne foi, il aurait mentionné, en répondant à lord Lamington, l'arrangement de 1896 par lequel l'Angleterre renonçait implicitement à se mêler de notre action dans le bassin du Mékong en aval de l'embouchure du Mé-ing et dans certains petits bassins côtiers, y compris celui de la rivière de Chantaboun. C'eût été de la part du ministre britannique des Affaires étrangères la véritable manière de bien poser la situation réciproque des deux pays au Siam. Le marquis de Lansdowne n'a pas cru devoir le faire,

sans doute parce que la politique britannique conserve des arrière-pensées du côté du Siam, malgré l'existence de l'accord de 1896. Une déclaration aussi franche de la politique consacrée par des engagements internationaux aurait pu nuire au personnage que l'Angleterre joue actuellement auprès de la cour de Bangkok, et à l'œuvre d'absorption qu'il sert à abriter. Du reste, le gouvernement de Londres n'a jamais aimé parler de l'arrangement de 1896. Lord Salisbury en a, dit-on, regretté la conclusion par lord Rosebery, et, peu après dans un discours, il contestait la division du Siam en une zone neutralisée au centre, comprise entre deux zones d'influence anglaise et française, à l'ouest et à l'est.

Mais rien n'empêche les textes d'être formels : un traité est un traité, nous en avons respecté que nous avions conclus à notre désavantage, nous devons donc nous prévaloir de ce qu'il peut y avoir d'avantageux dans un contrat qui nous a été d'ailleurs nuisible par la plupart de ses clauses. Dans la vallée du Mékong nous devons faire notre politique nous-mêmes, sans avoir à attendre l'assentiment de personne. Les Siamois y sont seuls en face de nous et nous sommes en droit de leur imposer telle ligne de conduite, telle attitude, telle administration qui nous paraissent le mieux convenir à notre dignité et à nos intérêts. Si le gouvernement britannique se départissait un jour du langage réservé de lord Lansdowne et prétendait contrôler notre manière d'agir dans le bassin du Mékong, nous n'aurions qu'à le prier de réserver sa sollicitude pour le Malacca siamois et les zones occidentales du Chieng-maï dont nous avons promis de nous désintéresser en échange d'un désintéressement semblable de sa part de notre action possible dans la vallée du Mékong. Nous sommes d'autant plus en droit de renvoyer l'Angleterre aux déclarations du 15 janvier 1896, qu'elle semble n'en respecter guère les termes. Par cet accord les deux gouvernements s'étaient engagés à ne faire pénétrer, sans le consentement de l'autre partie, aucune force militaire dans le bassin de la Ménam. Or la formation à Bangkok d'une police sikh en uniforme anglo-indien, commandée par des officiers anglais temporairement hors cadres, ressemble singulièrement à l'introduction d'une force britannique dans la vallée de la Ménam. Il y a même là une situation à laquelle nous espérons bien que notre gouvernement trouvera un moyen de parer, peut-être tout simplement en faisant nettement sentir à la cour de Bangkok qu'il est fort imprudent de sa part de se prêter à des violations des conventions internationales à l'abri desquelles elle vit.

Mais, pour en revenir au Mékong, répétons que nous n'avons d'autre ligne de conduite à y suivre que d'y mener une politique résolue, en face des Siamois, sans admettre les observations de personne. Il est grand temps de donner à notre ministre de Bangkok, pour qu'il répartisse la tâche entre nos agents du bassin du Mékong, les instructions qui conviennent à nos intérêts et qui ne sauraient être remplies par personne mieux

que par lui. Nous laisser discuter sur le Mékong, sur un terrain que des accords internationaux couvrent, pour nous, serait la plus piteuse des reculades. Nous savons qu'on parle de conflits, de jalousies entre les différentes organisations qui doivent défendre nos intérêts en Extrême-Orient : il serait vraiment scandaleux que de pareilles mesquineries, qui paraissent d'ailleurs se produire chaque fois que notre diplomatie est appelée à collaborer avec quelques-unes de nos grandes colonies, viennent compromettre d'une manière durable nos intérêts en Indo Chine.

Mais le retour offensif de l'esprit politique agressif des Anglais ne se borne pas à l'Indo-Chine, où ils voudraient nous voir évacuer Chantaboun au moment même où les Siamois respectent si scrupuleusement le traité de 1893. Il est à remarquer qu'en ce moment l'Angleterre semble s'agiter au Maroc, que certains de ses journaux parlent avec acrimonie des Nouvelles-Hébrides et de Terre-Neuve. On croirait que la perspective de voir la paix se rétablir dans l'Afrique du Sud donne dès à présent des disponibilités nouvelles au tempérament envahissant de nos voisins. Ce recommencement de polémiques est d'ailleurs toute la récompense que mérite notre politique pour avoir laissé passer les deux années que nous venons de traverser sans régler, nous ne dirons pas contre l'Angleterre, mais momentanément à l'abri des jalousies, certaines questions dans lesquelles nous avons des intérêts essentiels.

Mais il est évident que la perspective d'un renouveau de la tension d'autrefois doit nous inspirer certaines réflexions. Il ne s'agit pas de polémiquer avec les journaux anglais. Notre presse ne l'a déjà que trop fait jadis. Connaissant d'habitude mal les questions, elle a donné moins d'arguments que de mots qui ont fait malheureusement fortune en Angleterre et fortifié le jingoïsme britannique. Cela a été plus qu'inutile : ce sont ces petites injures, ces vantardises antianglaises sur des succès médiocres qui, bien plus que l'action réelle de notre diplomatie indécise, ont constitué ce que nos voisins ont appelé la politique « des coups d'épingle », relevant d'ailleurs un mot qui leur avait été fourni par un journal français.

Il semble qu'il conviendrait de faire tout autre chose. Il s'agit de savoir si oui ou non nous pouvons nous aboucher avec l'Angleterre, conclure avec elle de bonne foi des accords un peu compréhensifs, reconnaître réciproquement la prédominance des intérêts de chacune des deux puissances dans les régions où ils sont réellement prépondérants. Si cela est impossible, il est évident qu'en présence de tant de questions latentes, que nos voisins, actifs tandis que nous sommes passifs, ouvriront au moment le plus défavorable pour nous, nous devons nous attendre de nouveau à de graves difficultés avec l'Angleterre. Dans ce cas, nous sommes bien obligés de chercher ailleurs. Puisqu'il est évident que l'alliance russe, en ce qui nous concerne simple garantie contre un péril européen,

ne suffit pas à donner l'élasticité voulue à notre politique vis-à-vis de l'Angleterre, il nous faut essayer de renouer conversation avec une autre puissance. On dit que certains accords auraient pu être conclus pendant la période qui sépara le fameux télégramme de Guillaume II au président Krüger et l'achat par l'Angleterre, au prix de concessions sur les colonies portugaises, le Yang-tsé et les Samoa, de la neutralité bienveillante de l'Allemagne. Notre indécision, l'incapacité de nos dirigeants d'oser prendre une responsabilité, ne leur permirent pas d'aboutir tandis que, dit-on, à d'autres périodes, les mêmes défauts nous avaient empêchés de conclure des arrangements un peu généraux avec l'Angleterre. Nous ne pouvons cependant jouer éternellement l'âne de Buridan diplomate. Il ne faut pas s'y tromper; malheureusement c'est ce que nous faisons depuis longtemps: nous ne devons pas être illusionnés par l'importation des éloges dont notre politique est l'objet à l'étranger, sincèrement d'ailleurs de la part de gens ravis de la voir si inoffensive.

Nous ne pouvons continuer de flotter toujours entre deux politiques possibles, ne nous associer avec personne au risque de voir les autres s'associer pour nous gruger. Il est certain qu'au moment où de jeunes impérialismes gênent si fort le sien, l'Angleterre pourrait trouver très avantageux d'écartier toute possibilité de conflit avec sa vieille rivale bien moins envahissante. Mais encore faut-il que cette rivale choisisse et dise ce qu'elle veut. Qu'elle sache faire un bilan réaliste de sa situation et ne commence pas par affecter de dire qu'elle ne jouera jamais d'un des pions les plus gros de l'échiquier international. Les gens pratiques — et l'Angleterre en est — ne s'inquiètent guère de ceux qui renoncent d'avance à toutes les combinaisons, à toutes les associations qui pourraient rendre tout différend avec eux fort gênant.

Nous nous sommes quelque peu écartés des questions siamoises: mais tout se tient en politique, et les discussions auxquelles le Siam donne lieu nous ont paru symptomatiques de la situation qui menace de s'établir de nouveau entre la France et l'Angleterre pendant la prochaine période.

R. C.

#### AVIS

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

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

## LES RUSSES EN SYRIE ET EN PALESTINE

Un télégramme de Jérusalem au *Times* annonçait, il y a peu de temps, que la Russie avait obtenu pour ses écoles et ses divers établissements de Syrie et de Palestine les avantages récemment accordés à la France. Cet événement aurait été accueilli avec joie par les Russes du Levant: on aurait célébré un *Te Deum* solennel à la cathédrale orthodoxe de Jérusalem, auquel assistaient le consul général et les cinq mille pèlerins venus pour la Pâque. Enfin, la Société impériale de Palestine aurait, comme nous disons en France, « illuminé ».

Dans quelle mesure la nouvelle annoncée sous cette forme doit-elle être considérée comme vraie? C'est ce qu'il est assez difficile de dire. Mais elle n'a, à coup sûr, rien d'invraisemblable, dans aucune de ses parties. Et quoique certains sujets soient, tout au moins à certaines heures, particulièrement délicats, il n'est peut-être pas inutile de rompre le silence et d'en donner les raisons.

Il en est une qui apparaît tout d'abord. Dans les pays ouverts aux luttes d'influence européennes, les gouvernements indigènes sont naturellement portés à tenir la balance égale entre les puissances intéressées. On peut dire qu'à défaut de toute autre cause, les nécessités de la politique les y obligent. Un équilibre tend nécessairement à s'établir dans les concessions qu'ils sont amenés à faire volontairement ou non. L'abandon d'un privilège au profit des uns conduit à l'abandon d'un privilège, peut-être différent, mais équivalent, au profit des autres. Et ainsi se font des assimilations, quelquefois plus naturelles au point de vue du fait, que légitimes au point de vue du droit. Ce serait le cas dans l'espèce.

Mais la vraisemblance de la nouvelle donnée au *Times* tient à une cause plus locale et plus précise.

On sait, en effet, que le but constant de la politique russe dans ces régions a été d'exercer sur les orthodoxes un protectorat analogue à celui qu'exerce la France sur les catholiques, puis, par une conséquence logique, d'augmenter la situation des orthodoxes qu'elle entendait protéger, au détriment de celle des catholiques que nous protégeons. Une rivalité, qu'il serait enfantin de vouloir nier, s'est donc établie, en Syrie et en Palestine, entre Russes et Français, parce qu'elle existait entre Grecs et Latins. On en suit les traces à travers l'histoire, comme à travers les événements de la politique contemporaine. C'est pour le protectorat des orthodoxes qu'a eu lieu la guerre de Crimée. Réclamé dès le traité de Kaissardji, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, par Catherine II, il échappa cependant aux tsars au traité de Paris du 30 mars 1856 qui termina la guerre. Mais, avec la persévérance de leur diplomatie, les Russes ne renoncèrent pas à leurs vues condamnées par le droit.

Et pendant les cinquante dernières années, la réalisation de leur programme, leur établissement en Palestine, apparaissent dans les événements si complexes, parfois si tragiques, dont les Lieux Saints furent témoins.

Nous n'avons pas ici à les rappeler. Mais on comprendra quelle importance aurait, dans ces conditions, pour la politique russe dans le Levant, la reconnaissance des écoles et des établissements qui ont été ses moyens de pénétration et d'influence les plus directs. Quoi d'étonnant à ce qu'elle ait tenté, pour obtenir un pareil résultat, les plus grands efforts, jusqu'à ce qu'ils soient couronnés de succès ?

Par là, la seconde partie de la dépêche concorde avec la première. Ce *Te Deum* solennel, ces illuminations aux édifices marquent l'enthousiasme d'une victoire. Et que la Société impériale de Palestine ait présidé à la fête, nul n'en sera surpris, s'il considère qu'elle a été l'agent principal de cette action patiente et continue. Fondée il y a plus d'un demi-siècle, en 1847, presque au lendemain de la création du Patriarcat latin à Jérusalem, elle n'a cessé de propager le prestige de son gouvernement. Tous les établissements russes sont absorbés en elle ; elle facilite le séjour des pèlerins russes, et ainsi les attire. Transformée en Société impériale en 1883, elle a pris chaque jour une extension plus grande, au profit de ses œuvres et de sa langue. Par les pèlerinages toujours plus nombreux qu'elle organise, par les écoles que depuis vingt ans elle a ouvertes et qui, en raison de l'insuffisance des écoles purement grecques, ont un grand succès auprès de la clientèle orthodoxe, elle a toujours été pour la politique russe une avant-garde puissante. Elle peut se réjouir d'un événement qu'elle a préparé et auquel elle a tout intérêt à donner le plus de retentissement possible.

Est-il nécessaire maintenant, après avoir expliqué, d'apprécier ?

Il est certain que, dans l'état actuel des choses, tout progrès des orthodoxes se fait là-bas au détriment des catholiques, et que cette oscillation se transmet aux influences russe et française, qui en suivent les mouvements. On voit la conséquence qu'il devient dès lors inutile de préciser. Il serait téméraire de l'affirmer favorable à notre politique.

Assurément, il ne faut pas attacher à certains événements pris en eux mêmes plus d'importance qu'ils n'en ont. Ceux-là seuls y sont portés, qui en profitent. A cet égard, l'information qui a été l'objet de ces quelques remarques ne doit pas être démesurément grossie. Mais elle est symptomatique d'un plan d'ensemble qui s'exécute avec une lenteur sage et sûre, et qui se traduit pour nous par tout le contraire d'un bénéfice. Il est vrai que, jusqu'à ce jour, les prétentions de la Russie au protectorat des orthodoxes se sont heurtées, au sein de l'orthodoxie même, à la résistance des Grecs proprement dits. L'esprit d'indépendance de ceux-ci ne semble nullement disposé à accepter ce qui serait l'hégémonie religieuse des tsars. Mais Russes ou Grecs, les orthodoxes ont

un trait commun dans la haine du Latin. La Russie, précisément par ses écoles et ses établissements, cherche d'ailleurs à supplanter les Grecs, et pour mieux protéger les orthodoxes, à d'abord, les absorber.

Il n'y a donc rien dans le mystère et la complication de ces événements dont nous puissions nous désintéresser. Les combinaisons de la politique intérieure ou européenne ne nous doivent pas empêcher d'avoir là-bas un œil ouvert et un doigt libre.

Cette appréciation est la seule que nous voulons tirer ; on sent bien qu'elle dépasse de beaucoup l'événement qui en a fourni l'occasion. Celui-ci n'a véritablement d'importance que par ses alentours : c'est ce qu'il nous a paru nécessaire de rappeler. Si utile et si précieuse que soit une alliance, elle ne doit pas devenir, sur un seul des points où l'intérêt des deux parties est en jeu, une cause d'impuissance pour l'une d'elles et un gage d'abstention sans réciprocité.

J. I. T.

## LES DOUANES IMPÉRIALES MARITIMES CHINOISES

Une circulaire, qui n'émane ni des Douanes Maritimes Chinoises, ni du Comité de l'Asie française, a été distribuée, un peu légèrement il faut bien le dire, aux établissements de l'enseignement secondaire dans les villes de province en France ; il en est résulté une avalanche de demandes d'admission dans le service chinois, aussi bien au ministère des Affaires étrangères et au Comité de l'Asie française, que chez M. J. D. Campbell, représentant de sir Robert Hart en Europe (1). Ce dernier a reçu plus de cent lettres accompagnées de demandes, souvent baroques, de renseignements, adressées par des lycéens et des collégiens de toutes les parties de la France ; en un seul jour vingt-cinq lettres arrivaient chez M. Campbell des quatre points cardinaux. Le *Bulletin du Comité de l'Asie française* a donné dans son numéro de février des renseignements sur le recrutement dans la carrière des douanes chinoises qu'il est désirable de rectifier sur certains points et de compléter. Je le fais aujourd'hui à l'aide de documents contrôlés par le service même des douanes qui, s'ils enlèvent quelques illusions à de trop nombreux candidats, indiquent d'une façon sûre au petit nombre de ceux qui peuvent être appelés à faire partie de cette grande administration, les conditions essentielles de l'admission.

Je crois devoir faire précéder ces renseignements d'un court historique de l'établissement des douanes en Chine.

(1) 26 Old Queen street, Westminster, London, S. W.

## ORIGINE DES DOUANES

L'origine du service des Douanes Impériales Maritimes Chinoises (Imperial Maritime Customs) date de 1854 (1). A cette époque, les rebelles de la Société triade du Petit Couteau, *Siao Tao Houei*, des loges cantonnaise et foukienoise, occupaient la ville indigène de Changhaï; les fonctionnaires chinois avaient abandonné leurs postes; personne n'avait un mandat régulier pour toucher les droits sur les marchandises importées. Les consuls eux-mêmes ne pouvaient guère recevoir que des promesses de payer les droits et pouvaient-ils même légalement percevoir les taxes? Un arriéré énorme se produisait donc dans la perception de la douane. Le 23 novembre 1854, d'après une note du ministre américain, Robert M. Mc. Lane, les droits arriérés, dus par les citoyens des Etats-Unis, montaient à eux seuls à taëls 118.125 8m. 4s. 1c. « Cependant les consuls d'Amérique et de la Grande-Bretagne, pour arrêter le désordre, décidèrent que les droits seraient acquittés entre leurs mains soit en argent, soit en simples obligations (*promissory notes*). Wou Samqua (le Tao-Taï) ne demanda pas seulement qu'on lui versât les droits perçus, mais manifesta même l'intention de rouvrir la douane dans le local qui y avait été consacré au milieu des concessions étrangères. Toutefois il dut y renoncer devant l'opposition qu'il rencontra, fondée sur cette raison, « qu'attendu l'insuffisance de ses forces « militaires pour se protéger lui-même contre les « insurgés, la colonie deviendrait, par le fait de sa « présence, le théâtre de sanglants conflits dans « lesquels les jours et les propriétés des étrangers « seraient infailliblement exposés ». Le Tao-Taï n'eut pas plus de succès quand il proposa d'établir une douane flottante à bord de l'*Antilope*, navire européen qu'il avait acheté pour augmenter sa flottille : on lui opposa les mêmes objections et les mêmes arguments (2). » Un tel état de choses ne pouvait durer, aussi conclut-on un arrangement par lequel un bureau temporaire des douanes serait ouvert le 13 février 1854, sous la présidence du Tao-Taï de Changhaï. Dans une conférence tenue le 29 juin 1854 entre Wou Tao-taï et les consuls Rutherford Alcock, B. Edan et R. C. Murphy des trois puissances ayant des traités avec la Chine, c'est-à-dire l'Angleterre, la France et les Etats-Unis, ils rédigèrent les articles au nombre de neuf qui leur semblaient nécessaires pour une meilleure organisation du service des douanes. Pour exercer sur les douanes un contrôle devenu nécessaire et pour reviser les règlements douaniers d'août 1851, on nomma une commission des représentants des consuls composée de : T. F. Wade, vice-consul d'Angleterre, le capitaine Cart, attaché à la légation des Etats-Unis et Arthur Smith, interprète du consulat de France; le traitement de ces inspecteurs fut fixé à 6.000 piastres (plus de 30.000 francs) pour chacun, sans

compter les frais de service. La nouvelle douane commença à fonctionner le 12 juillet 1854. Le système ayant donné de bons résultats, on se décida à l'appliquer aux autres ports ouverts au commerce, tout d'abord à Canton, en octobre 1859, avec l'approbation du vice-roi des deux Kouang, Lao Tsoung-kouang. (Voir traités de Tien-tsin, 1858.) Les pouvoirs du fonctionnaire (*Hai Kouan*) si connu des étrangers au XVIII<sup>e</sup> siècle, sous le nom de *Hoppo*, étaient ainsi singulièrement transformés. Chan-T'éou (*Swatow*) fut ouvert en février 1860; Tchen-kiang sur le Yang-tsé, en avril, Ning-po, en mai 1861, Tien-tsin, le même mois, reçurent des commissaires. La même année, en juillet, Fou-tcheou, et en décembre Hankeou et Kieou-kiang sont ouverts à leur tour; en avril 1862, Amoy; en mars 1863, Tché-fou; en mai, Tamsoui et Kiloung; puis en septembre, Takao, dans l'île Formose, et enfin en mai 1864, Nieou-Tchouang, complètent le chiffre de quatorze bureaux de douanes ouverts à la fin de 1864 (1).

En fait, l'administration des Douanes Maritimes Chinoises étant confiée à un service spécial du gouvernement impérial, service qui est connu sous le titre de « Inspectorat général des Douanes Impériales Maritimes Chinoises » dans lequel des étrangers furent employés aux termes de l'article 46 du traité anglais de Tien-tsin de 1858 et de l'article 10 des conditions du Tarif du 8 novembre 1858. Il n'y a pas dans le traité français de Tien-tsin de clause semblable à celle de l'article 46 du traité anglais, mais les conditions du Tarif furent acceptées par les plénipotentiaires français et américain et signées le 28 novembre 1858 par le plénipotentiaire français.

## FONCTIONNAIRES DES DOUANES

A la tête du service est placé un inspecteur général. Nous avons dit plus haut qu'à l'origine, à Changhaï en juillet 1854, les droits de douanes étaient perçus par les trois consuls. Antérieurement, depuis septembre 1853, le consul d'Angleterre, Rutherford Alcock, auquel est due l'initiative de la création du nouveau service des douanes, avait servi d'intermédiaire à ses compatriotes; il s'était fait représenter dans le triumvirat par son vice-consul Thomas-Francis Wade qui, à son tour, céda au bout d'un an (1<sup>er</sup> juin 1855) la place à l'interprète Horatio Nelson Lay. La France et les Etats-Unis ayant cessé de nommer des représentants, M. Lay resta seul. L'extension du système des douanes de Changhaï aux autres ports devait conduire à l'unité de direction et c'est ainsi que Lay, nommé par le gouverneur général des deux Kiang, devint inspecteur général des Douanes Maritimes. Le Tsong-li Yamen, depuis sa création en 1861, avait dans ses attributions la nomination de ce haut fonctionnaire qui lui adressait ses rapports pour être remis au ministère des Finances (*Hou-Pou*); il est vrai qu'il

(1) *China*, n° 1 (1865). *Foreign Customs Establishment in China*. 1865 [3509].

(2) ARTHUR MILLAC, dans la *Revue de l'Extrême-Orient*, II, p. 40.

(1) Extrait de l'*Histoire des Relations de la Chine*, par HENRI CORDIER, I, pp. 158-159.



n'a eu qu'une fois à exercer cette prérogative en faveur de M. Robert Hart.

L'administration des Douanes est confiée à quatre services (*Departments*) : 1° le Revenu (*Revenue Department*); 2° la Marine (*Marine Department*); 3° l'Education (*Educational Department*); 4° les Postes (*Postal Department*).

En 1901, ce dernier département comprenait 65 employés étrangers et 882 chinois; le secrétaire des postes est un Français, M. A.-T. Piry; les chefs de bureaux sont des employés du service intérieur; restent donc les emplois subalternes. Je laisse de côté la Marine et l'Education, services techniques. C'est en réalité au premier département (*Revenue*) que les candidats cherchent un emploi. Ce Département comprend un service intérieur (*In-door Staff*), un service extérieur (*Out-door Staff*), un service de la Côte (*Coast-Staff*), étrangers et Chinois comprenant en 1901, 876 étrangers et 3.684 Chinois. Le service extérieur (551 étrangers) est principalement recruté *sur place*, surtout parmi les marins des différentes nationalités. On comprend dès lors que les demandes visent exclusivement le service intérieur (*In-door Staff*). Nous allons l'examiner.

Le service intérieur comprenait, en 1901, 279 employés européens sur lesquels 12 sont de simples commis sans chance d'avancement; restent 267 employés ainsi répartis par nationalités :

Anglais.....	139
Français.....	31
Allemands.....	25
Américains.....	16
Russes.....	11
Italiens.....	8
Norvégiens.....	6
Japonais.....	6
Portugais.....	6
Danois.....	4
Autrichiens.....	4
Hollandais.....	4
Belges.....	4
Espagnols.....	2
Hongrois.....	1

267

Depuis la publication de l'Annuaire de 1901, nous savons que 15 jeunes gens sont entrés dans le service, ainsi répartis par nationalité : Anglais, 4; Français, 5; Allemands, 5; Italien, 1; ce qui fait un total, pour le chiffre actuel des employés du service intérieur, de 294; mettons 300 en chiffres ronds. Or on a calculé qu'un employé des douanes reste environ 30 ans dans le service, cela fait une moyenne de dix places vacantes par an, à répartir entre plus de quinze nations ayant des traités avec la Chine.

Ces chiffres sont assez éloquentes; la conclusion s'impose d'elle-même : il n'y a pas place pour une cohue de candidats, mais seulement pour une petite élite. Il est donc peu sage, pour ne pas dire plus, d'entretenir chez des collégiens des illusions qui leur prépareraient d'amers réveils.

SIR ROBERT HART, BART.

Le service des Douanes Chinoises est dirigé par l'inspecteur général, l'I. G. comme le désignent ses subordonnés, Sir Robert Hart, véritable autocrate, qui dispose seul de toutes les places et auquel les candidats doivent adresser directement leurs demandes.

Le trait caractéristique du service, c'est qu'il a à sa tête un seul chef qui est nommé par le gouvernement chinois; il est le seul fonctionnaire choisi de la sorte, mais sa commission, munie du sceau du Tsong-li Yamen, l'autorise à prendre les agents qui serviront sous ses ordres. Lord Clarendon était hostile à toute intervention des consuls britanniques dans le choix des employés anglais des douanes. Lord Elgin, plénipotentiaire anglais, écrivait le 8 février 1862 à M. Layard au sujet du traité de Tien-tsin et du Tarif :

« The stipulation that an uniform system of collection was to be gradually introduced at the several open ports, and the omission of the clause requiring Her Majesty's Consuls to exercise over Her Majesty's subjects a control in Custom-House matters, from which the subjects of other Treaty Powers were exempt, coupled with the large reductions in the Tariff rates of duty, and the opening up of the whole seaboard of China and of the banks of the more important navigable rivers to trade, were held to be advantages of no mean order. To the best of my recollection it never was suggested to me that I should use the power I possessed to compel the Chinese government to divest itself of its power of enacting regulations for the protection of its revenue, and of imposing penalties for the breach of such regulations. Had such a suggestion been made, I should have been obliged to disregard it, because I could not have acted upon it without contravening one of the most essential principles of the policy prescribed to me by Lord Clarendon. »

Robert Hart, né le 20 février 1835, à Portadown, dans le comté d'Armagh (Irlande), fut élevé à Queen's University, Belfast, et obtint son diplôme de Bachelier-ès-Arts en 1853 et celui de Maître-ès-Arts, M. A. *hon.-causâ*, en 1871; il est aussi LL. D. de Queen's University, 1882, et de Michigan, Etats-Unis. D'abord interprète surnuméraire de la surintendance du commerce à Hong-Kong (mai 1854), près du consulat britannique à Ning-po (octobre 1854), assistant-interprète dans le même port (juin 1855), puis second assistant à Canton (mars 1858), il remplit les fonctions de secrétaire des Commissaires alliés pour l'administration de la ville de Canton (avril 1858). Interprète du consulat anglais à Canton (mai 1859), il obtient la permission d'entrer dans les douanes chinoises où il est promu d'emblée député-commissaire dans cette ville (juin 1859); pendant l'absence de Lay, il remplit (avril 1861-mai 1863), avec M. Fitz-Roy comme collègue, les fonctions d'inspecteur général. Nommé commissaire à Changhaï avec la charge des ports du Yang-tsé et de Ning-po (avril 1863), il remplaça H.-N. Lay, trois mois plus tard, définitivement (novembre 1863). L'Angleterre qui sait récompenser les bons services, en a fait un Grand Croix de Saint-

Michel et Saint-George, G. C. M. G. (1889) et un Baronet (1893); la Chine lui a donné le globe rouge de la première classe des fonctionnaires (1884), l'a décoré de la première classe de la seconde division du Double Dragon, et de la Plume de Paon (1885) et a anobli trois générations de ses ancêtres avec le rang de la première classe du premier ordre; récemment il a reçu le titre honorifique de *Cha-Pao*, second tuteur de l'héritier présomptif, qui, à ma connaissance, n'avait jamais été décerné à un étranger.

Sir Robert Hart a reçu les distinctions suivantes des gouvernements étrangers : *France* : commandeur de la Légion d'Honneur, 1878; grand officier, 1885; *Belgique* : commandeur de l'Ordre de Léopold, 1869; grand officier, 1893; *Suède et Norvège* : chevalier de l'Ordre de Vasa, 1870; chevalier grand croix de l'Etoile Polaire, 1894; *Autriche-Hongrie*, chevalier commandeur de l'Ordre de François-Joseph, 1870; grand croix, 1873; *Italie* : grand officier de la Couronne, 1884; *Saint-Siège* : commandeur de l'Ordre de Pie IX, 1885; *Portugal* : grand croix de l'Ordre du Christ, 1888; *Pays-Bas* : grand croix de l'Ordre d'Orange-Nassau, 1897; *Prusse* : Ordre de la Couronne, 1<sup>re</sup> classe, 1900.

Sir Robert Hart a été nommé, en mai 1885, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Angleterre en Chine et en Corée; il donna sa démission au mois d'août 1885, pour rester comme Inspecteur Général dans le service chinois.

\*  
\*\*

La note suivante, probablement modifiée récemment, a été publiée il y a deux ans et demi; elle explique les principes suivant lesquels les nominations sont faites dans le service intérieur des douanes :

#### ADMISSION AU SERVICE CHINOIS DES DOUANES

##### *Service intérieur.*

###### MEMORANDUM

1. — Les nominations dans le service intérieur des douanes chinoises sont faites directement par l'Inspecteur Général, et tout sujet de la nationalité de toute puissance ayant un traité est admissible.
2. — L'Inspecteur Général nomme seulement ceux qu'il connaît ou qui lui sont suffisamment bien recommandés en ce qui regarde les antécédents et la conduite. Les candidats doivent adresser eux-mêmes directement leur demande à l'inspecteur général, lui envoyant en même temps les recommandations et les certificats qu'ils désirent présenter, ainsi que leur photographie.
3. — L'âge des candidats est de 19 à 23 ans.
4. — Les candidats doivent être célibataires. Le service n'a pas le moyen de fournir une installation de maison pour des jeunes gens mariés.
5. — Tous ceux qui sont désignés à des emplois sont soumis à une épreuve justifiant de leur aptitude et de leur éducation. Il n'y a pas de sujets spéciaux d'examen, sauf que la connaissance de l'anglais, de l'arithmétique, de la géographie et au moins d'une autre langue moderne est requise. Outre ces sujets, les candidats admissibles seront examinés sur tels autres sujets qu'ils choisiront. En pra-

tique, le candidat devra être socialement et par son éducation au moins égal à la moyenne des plus hauts grades des employés civils des contrées d'Europe.

6. — Dans le cas où il se présenterait plus de candidats qu'il n'y a de places, l'Inspecteur Général peut, comme il l'a fait jusqu'ici, faire passer un examen de concours aux candidats et donner les places à ceux qui seront les plus heureux dans cette épreuve.

7. — Il est fait un examen médical de tous les candidats. Ils doivent donner la preuve d'une intelligence générale, être exempts de toute maladie organique et n'avoir aucun germe de maladie de poitrine, de cœur ou de faiblesse héréditaire. Le bégaiement et la claudication sont des clauses d'exclusion, de même qu'un défaut sérieux dans la vue.

8. — Une indemnité suffisante pour payer le passage à la Chine est donnée aux candidats qui sont engagés en Europe. La somme allouée à cet effet est actuellement de 100 livres sterling.

9. — Les jeunes gens nommés sont surveillés d'une manière spéciale pendant leurs premières années de service pour juger de leur conduite, de leur tenue, de leur aptitude à remplir leurs fonctions et de leur zèle dans l'étude de la langue chinoise, qui est essentielle. Dans le cas où ils seraient sous l'un de ces rapports des employés ne donnant pas satisfaction, l'Inspecteur Général se réserve le droit de les renvoyer.

Inspectorat général des douanes, Pékin, 30 décembre 1899.

\*  
\*\*

La note suivante indique les conditions d'admission et du service :

###### MEMORANDUM

##### *Explicatif des conditions d'entrée dans les douanes maritimes impériales chinoises.*

1. — Toute nomination dans le service dépend de la seule volonté de l'inspecteur général, Sir Robert Hart, Bart., G. C. M. G.
2. — Le cadre étranger placé sous les ordres de l'inspecteur général des douanes comprend des sujets des différentes puissances liées à la Chine par un traité.
3. — Pour être admis comme 4<sup>e</sup> assistant, C., il faut être âgé de 19 ans au moins et de 23 ans au plus.
4. — Le candidat doit être apte au service en Chine, c'est-à-dire : n'avoir pas plus de 23 ans; — posséder une instruction convenable; — se trouver dans de bonnes conditions physiques (on se montre surtout exigeant pour la vue et l'ouïe); — et être capable d'occuper un pupitre anglais dans un bureau [parler et écrire l'anglais qui est la langue usitée dans le service des douanes].
5. — Suivant la lettre de nomination qui est donnée par l'inspecteur général au 4<sup>e</sup> assistant, C., celui-ci, d'après les conditions générales du service, pourra être appelé à remplir les occupations des douanes aussi bien comme employé de bureau (*in-door staff*) que comme employé pour le service extérieur (*out-door staff*) et s'il aspire à un degré supérieur et à un traitement plus élevé, il devra acquérir la connaissance de la langue chinoise ainsi que des usages et des coutumes du peuple chinois. Le service est un département du service civil de la Chine, ses membres étant employés du gouvernement chinois et non les subordonnés d'aucun autre gouvernement; ils ne sont pas employés pour aucun temps spécifié, mais l'acceptation d'un emploi implique l'acceptation des statuts et des règlements du service.
6. — Il y a une allocation de 100 livres sterling pour le voyage, et les appointements commencent en Chine à

raison de 1.200 haïkouan taëls par an. La valeur du haïkouan taël varie suivant le taux courant du change; en moyenne, elle était, en 1898, de 2sh. 10d. 5/8, en 1899 de 3sh. 0d. 1/8, et en 1900, de 3sh. 1d. 1/4. En outre de ces appointements, chaque assistant est logé (non meublé) ou reçoit à la place une indemnité. Si l'assistant quitte de sa propre volonté le service avant l'expiration de cinq ans de service effectif en Chine, il est tenu de rembourser les 100 livres sterling qui lui avaient été allouées pour son passage.

7. — Le traitement d'un 4<sup>e</sup> assistant, C., est de 1.200 haïkouan taëls. (Les anciens traitements en argent, — qui s'élevaient suivant les grades pour les commissaires de 4.800 à 9.000 haïkouan taëls, — ont tous été augmentés.)

8. — La promotion dans le service dépend :

- des vacances qui peuvent se produire;
- des progrès réalisés par l'intéressé dans l'étude du chinois;
- de la conduite et des aptitudes de l'intéressé.

9. — Les agents ne sont pas retraités, mais d'après les règlements actuels, une allocation d'une année de traitement peut être donnée au gré de l'inspecteur général après chaque période de sept années de service.

10. — A la fin de la première période de sept ans de service, et dans la suite, après une période de cinq ans, un congé de deux ans, à demi-solde, pourra, suivant le présent règlement, être accordé, si les besoins du service le permettent.

\*  
\* \*

La note suivante indique les conditions de l'examen des candidats qui ont reçu de l'Inspecteur Général leur nomination :

#### MEMORANDUM

##### *Explicatif des examens d'entrée dans l'administration du service des douanes chinoises.*

1. — Avant que l'examen n'ait lieu, le candidat devra produire un certificat médical à l'effet de prouver qu'il n'a aucun défaut dans la vue, la parole ou l'ouïe; qu'il est exempt de toute maladie, affection constitutionnelle ou infirmité corporelle, qui pourrait probablement le gêner dans l'accomplissement exact de ses devoirs officiels, et que, au point de vue de la santé, il est parfaitement propre au service en Chine.

2. — Il y aura un examen préliminaire d'épreuve pour l'écriture, la dictée, la grammaire et l'arithmétique. Tout candidat qui ne réussirait pas à passer cet examen d'une manière satisfaisante sera disqualifié pour l'examen final, qui a spécialement pour but de s'assurer des mérites de chaque candidat relativement à ses connaissances, son intelligence et ses chances d'avenir. Les sujets de l'examen final ou de l'examen d'épreuve de l'instruction sont partie obligatoires et partie facultatifs.

#### I. — Obligatoires.

- Langue anglaise.
- Eléments d'histoire moderne.
- Géographie.
- Composition et précis.
- Tenue de livres en partie double.

#### II. — Facultatifs.

Le candidat peut choisir n'importe quels sujets, plus spécialement français et allemand, afin de prouver qu'il a reçu une éducation convenable. On tiendra un plus grand compte d'une profonde connaissance de quelques sujets que d'un savoir superficiel d'un grand nombre.

#### RECRUTEMENT

On verra d'après le memorandum relatif aux examens que l'on ne cherche pas à faire atteindre aux candidats un niveau spécial d'instruction. L'éducation que l'on nomme en général *libérale*, c'est-à-dire celle que doit recevoir tout homme pour faire son chemin dans le monde, est tout ce que l'on demande; en sorte que si un jeune homme s'est préparé soit à la carrière des armes, soit à la marine, au droit, à la médecine, aux travaux d'ingénieur, soit à toute autre profession honorable, il ne se rend ainsi nullement impropre au service des douanes. Mais l'on recherche aussi bien les avantages physiques que les qualités intellectuelles, et l'on désire des hommes dignes de confiance, honnêtes, travailleurs et possédant du sang-froid et du bon sens.

Quand un candidat est inconnu de Sir Robert Hart, il doit naturellement fournir à l'appui de sa demande des recommandations émanant d'une personne connue de l'Inspecteur Général officiellement ou en particulier, ou dont la réputation ou le nom ou la position soit une garantie suffisante pour la recommandation.

Lorsque Sir Robert Hart désigne un candidat en Europe, il en informe M. Campbell, dont c'est le devoir d'exécuter les instructions relatives à l'examen et de décider si le candidat est ou n'est pas apte au service. Il est préférable que les candidats adressent *directement* leur demande à Sir Robert Hart.

L'examen littéraire peut être remplacé par le diplôme d'établissements comme l'École des langues orientales vivantes, l'École coloniale, etc. Si les candidats sont trop nombreux, il est alors nécessaire d'ouvrir un concours; c'est ce qui est arrivé récemment quand 39 jeunes gens se sont présentés pour 6 places vacantes.

#### AVANCEMENT

Le service intérieur des douanes comprend dans ses 279 employés : 1 inspecteur général, 1 inspecteur général adjoint, 40 commissaires (directeurs), 19 commissaires adjoints, 1 principal assistant, 18 premiers assistants, 35 deuxièmes assistants, 40 troisièmes assistants, 100 quatrièmes assistants, 12 commis (Clerks), 12 divers.

Jusqu'à l'année dernière, les assistants étaient divisés en deux classes A et B; pour accélérer les promotions, ils seront dorénavant répartis en trois classes A, B et C. Les traitements commençaient à hk. tls. 900 et suivaient l'échelle suivante jusqu'aux commissaires qui étaient en 1901 au nombre de 40 dont 21 Anglais, 7 Américains, 4 Allemands, 3 Français, 1 Hongrois, 1 Norvégien, 1 Belge, 1 Russe, 1 Danois :

4 <sup>e</sup> Assistant B.....	hk. tls.	900
» A.....	»	1.200
3 <sup>e</sup> Assistant B.....	»	1.500
» A.....	»	1.800
2 <sup>e</sup> Assistant B.....	»	2.100
» A.....	»	2.400

1 <sup>er</sup> Assistant B.....	hk. tls.	2.700
» A.....	»	3.000
Principal assistant.....	»	3.600
Commissaire adjoint.....	»	3.600 à 4.200
Commissaire.....	»	4.800 à 9.000

A cause de la dépréciation de l'argent, les traitements commenceront désormais à hk. tls. 4.200 au lieu de 900 et suivront une augmentation progressive suivant les grades.

L'avancement est dû naturellement à l'intelligence, au travail, à l'assiduité et à la bonne conduite, mais surtout aux progrès dans la langue chinoise; un assistant qui ne possède pas cette langue à fond n'a aucune chance d'arriver au grade de commissaire.

Dans les dernières promotions, les plus heureux parmi les commissaires adjoints ont été nommés commissaires au bout de 18 ans de service dans les douanes, mais la plupart ont attendu 22, 24, 28 et même 29 ans ce haut emploi.

J'espère que ces quelques renseignements pourront donner une idée exacte du service des douanes impériales maritimes chinoises, des conditions dans lesquelles on peut y être admis, et de l'avancement que l'on y peut obtenir.

HENRI CORDIER.

Paris, 15 mai 1902.

## LA SIBÉRIE ET LE COMMERCE FRANÇAIS

Voilà un an déjà que je suis arrivé en Sibérie pour y accomplir une quatrième mission, et à chacun de mes voyages, je suis profondément frappé par les progrès de la colonisation russe : je ne crois pas qu'il y ait au monde un pays dont la transformation soit plus rapide. L'Asie russe se révèle aux étrangers qui l'ignoraient et elle s'ouvre en ce moment à leurs ambitions. De tous les côtés et de tous les pays viennent des étrangers qui parcourent fiévreusement les steppes kirghizes, la région du Baïkal et le bassin de l'Amour, en quête de mines à découvrir ou à exploiter, et parmi ceux qu'on a chargés de l'étude et de l'analyse des richesses minières, les ingénieurs français sont relativement nombreux ; mais l'heure, à mon avis, est plus favorable encore au commerce qu'à l'industrie et il faut constater avec regret que nos voyageurs de commerce sont rares en Sibérie et que nos fabricants semblent n'attacher aucune importance aux débouchés qui leur sont largement ouverts.

Il est vrai que pour arriver à un résultat il faudra faire de grands efforts et peut-être dépenser des sommes d'argent assez considérables ; on aurait tort, en tout cas, de croire qu'il suffit à un Français de paraître pour remporter la victoire. Les commencements de toute entreprise seront

difficiles en effet : on devra compter avec le climat, avec les habitudes spéciales au pays, avec la routine surtout. Le marchand sibérien est fidèle à ses anciens fournisseurs, et il a été si souvent trompé par des Européens, qu'il est devenu soupçonneux et méfiant : il faudra donc gagner lentement sa confiance par une volonté opiniâtre et par une scrupuleuse honnêteté. Ceux de nos compatriotes qui ont tenté de fonder des comptoirs en Sibérie se sont presque toujours trompés. Ils habitaient plus souvent à Paris qu'à Tomsk ou qu'à Irkoutsk, et se faisaient représenter par des gens qui les volaient et compromettaient le bon renom du commerce français. Or les Sibériens ont la mémoire longue ; d'ailleurs, découragés par des résultats dont ils étaient en partie responsables, nos compatriotes ont presque tous abandonné la partie si mal engagée, mais cependant avant de l'avoir complètement perdue : ils n'avaient pas même pu trouver à Paris des capitaux pour les soutenir et pour permettre à leurs affaires de vivre et de se développer.

Les voyageurs, spécialistes de la Sibérie, ont le devoir de dire qu'aujourd'hui le temps presse, et que c'est l'heure ou jamais pour les commerçants sérieux de venir établir leurs comptoirs dans les villes de la Russie d'Asie. Les importations anglaises, allemandes et américaines augmentent tous les jours et un grand commerce d'exportation se prépare ; mais, on ne saurait trop le répéter, pour réussir en Sibérie il faut vivre sur les lieux, à l'affût de toutes les occasions, déjà si nombreuses. Bien des places sont prises, et si les Français attendent trop longtemps, d'autres auront définitivement gagné, quand les retardataires arriveront, la confiance des marchands sibériens. Ceux qui viendront en Sibérie pour y représenter et pour y développer le commerce français devront donc lutter patiemment par un travail assidu et par un long séjour dans la ville qu'ils auront choisie : la récompense de leurs efforts ne se fera pas attendre aussi longtemps qu'ils le croiront tout d'abord. Quel est d'ailleurs le pays où l'on réussit sans efforts ? Le succès console de toutes les peines et ce sont de longues couvées qui toujours ont préparé les longs essors.

\*  
\* \*

Pour comprendre toute l'importance du nouveau marché dont s'occupe aujourd'hui le monde entier, il suffit de réfléchir un instant et de relater brièvement ici tous les changements qui, dans le dernier siècle, se sont succédé en Sibérie. Il n'est pas loin de nous le temps où ce pays inconnu semblait presque inaccessible. On croyait que le froid n'y permettait que de rares cultures, que les montagnes défendaient par des obstacles insurmontables les minerais qu'elles recélaient, et nul ne se doutait que l'immense steppe elle-même, qui forme les bassins des grands fleuves et des lacs salés, cachait sous sa vaste et monotone étendue des richesses inconnues et qu'elle devra livrer bientôt. Les fleuves, qui ont parfois un cours de 5.000 kilomètres et qui auraient dû être de merveilleuses voies commerciales, conduisent

malheureusement à des mers glacées; mais déjà un canal a été pratiqué et la voie ferrée principale est aujourd'hui achevée. Les mines connues ont été étudiées et mises en exploitation, d'autres ont été découvertes; on a forcé les montagnes à livrer leurs secrets, et la grande steppe a été fouillée, explorée. Avec les ouvriers des mines, sont venus les paysans colons: le blé et les céréales ont réussi dans un pays plus chaud en été que la Russie d'Europe; en un mot, un pays entier vient de naître à la vie économique, de nouveaux débouchés s'ouvrent au commerce de toutes les nations.

Quatre faits principaux ont contribué à cette transformation: la création d'un colossal réseau de chemins de fer, l'exploitation des richesses naturelles, l'émigration formidable des paysans qui, libérés par le servage, sont venus en Sibérie, et la civilisation très lente ou tout au moins la transformation déjà presque apparente des peuples aborigènes, la plupart nomades, les uns conducteurs de troupeaux, les autres chasseurs et pêcheurs, les seconds plus primitifs encore que les premiers.

Le Transsibérien qui, après avoir traversé la région du Baïkal, prend le nom de Transmandchourien, est terminé; il se divise, à Kharbine, en deux voies dont l'une va à Vladivostok et l'autre à Port-Arthur. Je viens de voyager sans incidents et sans difficultés de Port-Arthur à Irkoutsk. Tous les ponts sont aujourd'hui construits, il ne reste plus qu'à terminer en Mandchourie le tunnel des monts Khinguanes; encore existe-t-il une voie provisoire qui gravit la montagne en zigzags. Le lac Baïkal doit toujours être traversé en traîneau pendant l'hiver, et l'été sur ce célèbre brise-glaces qui, construit pour l'hiver, ne marche pourtant bien qu'en été. La ligne qui contournera le grand lac ne sera guère ouverte que dans environ trois ans. On sait qu'avant cette époque la voie d'Orenbourg à Tachkent sera achevée, et que par une autre nouvelle ligne on gagnera la Sibérie, de Pétersbourg, par Rybinsk, Viatka, Perm et Iekaterinbourg, c'est-à-dire qu'on évitera la grande courbe de Moscou, Samara et Oufa. Le Transsibérien de Saint-Pétersbourg à Vladivostok a plus de 10.000 kilomètres et avant peu on parcourra cette distance en deux semaines au plus.

On parle déjà de réunir le Transcaspien au Transsibérien par une voie qui suivrait l'ancienne route des caravanes de l'Asie Centrale et qui, sur une distance de plus de 2.500 kilomètres, irait, de Tachkent par Vierny, Kopal, Semipalatinsk et Barnaoul, rejoindre le Transsibérien. Un projet est déjà arrêté: c'est la construction d'une ligne entre Irkoutsk et Pékin, qui passerait par Kiakhta suivant ce qu'on appelle en Sibérie la route du thé: après le Transsibérien et le Transmandchourien, on aurait le Transmogolien. Enfin on a fait des rapports sur l'utilité d'une ligne qui suivrait la rive gauche du fleuve Amour, bien que les économistes et les ingénieurs croiraient plus profitable et plus pratique de réunir par une voie complémentaire les villes de Blagovestchenk et de Tsitsikar: les provinces

russe de l'Amour et la Mandchourie seraient alors réunies par une voie ferrée dont l'importance ne peut échapper à personne.

Tous ces projets dont l'utilité s'impose seront mis en exécution tour à tour et les Russes ont prouvé qu'ils savaient faire vite de la bonne besogne en Asie. L'avenir industriel du pays en dépend d'ailleurs entièrement. Les débouchés manquent, en effet, pour faciliter les exploitations actuelles et pour permettre la mise en œuvre d'autres travaux.

Ces exploitations, dont quelques-unes sont déjà relativement anciennes, ne sont pourtant qu'à leur début, et ce qu'on a fait n'est rien à côté de ce qui reste à faire. Il y a dans l'Oural, où l'on travaille beaucoup, du plomb, de l'argent, du fer, du cuivre, des pierres précieuses; en dix ans, la région a fourni chaque année 4.150 kilogr. d'or, 500 kilogr. de platine, 3 millions de kilogr. de cuivre, 660 millions de fonte, 250 millions de fer, 120 millions d'acier, 13 millions de ferromanganite, 5 millions de manganite. Dans la région de l'Altaï, qui est propriété du cabinet impérial, on connaît déjà plus de 800 gisements, dont 500 sont en exploitation plus ou moins active, et on y occupe plus de 10.000 ouvriers rien que pour l'industrie de l'or. Les lacs salés sont nombreux, et un seul d'entre eux a donné déjà 20.000.000 kil. de sel. Les lacs salés de la steppe ne sont pas encore exploités, bien que dans la province d'Ak-molinsk on ait extrait 54 millions de kilogr. de sel. En outre, on a commencé à travailler dans la même région dans les immenses charbonnages voisins de l'Irtyche. Dans les monts Saïanes, en Sibérie centrale, on trouve du plomb argentifère, du cuivre, de la houille et du fer, et là aussi 10.000 ouvriers travaillent dans les sables aurifères. L'industrie de l'or emploie encore 5.000 ouvriers en Transbaïkalie, et 10.000 dans les provinces de l'Amour, et on a extrait depuis dix ans plus de 10.000 kilogr. d'or rien que dans cette dernière région. Il est d'ailleurs prudent de se défier des affaires industrielles lancées en Sibérie: chaque individu qu'on rencontre ici a toujours au moins une mine d'or dans sa poche. Quand la mine existe, elle est souvent actuellement inexploitable, et on ne saurait trop prendre de renseignements et de précautions: pour une bonne affaire, il y en a beaucoup de mauvaises. Il ne faut pas oublier que la somme des capitaux français perdus à jamais en Russie d'Europe et d'Asie atteint aujourd'hui un chiffre déjà trop grand.

Le nombre des ouvriers venus en Sibérie n'est rien à côté de celui des paysans. On sait qu'il y a en Russie d'Europe beaucoup de grandes propriétés, et que les paysans n'ont souvent qu'une trop petite étendue de terre à se partager entre eux. Or il y a en Sibérie toute une région agricole. On peut d'ailleurs diviser le pays en trois zones, allant du Nord au Sud: d'abord la *toundra*, région désolée où les rennes sauvages vivent, se nourrissant d'une herbe rougeâtre qui pousse par touffes et qu'abritent çà et là quelques mélèzes rabougris; puis vient la *taïga*, qui est ce que nous

appelons en Europe la haute futaie : il y a des provinces — et en Asie Russe les provinces sont souvent plus vastes que la France — dont la moitié est couverte d'épaisses forêts, qui feront la fortune des exploitations futures ; puis vient enfin la zone agricole. C'est dans cette dernière que, libres de leur choix, se sont rendus les paysans.

A l'exception des terres du cabinet impérial, régies par des lois spéciales, chaque famille émigrante reçoit en Sibérie quinze dessiatines de terre par individu mâle. Dans les provinces de l'Amour, chaque famille recevait même jusqu'à ce jour invariablement cent dessiatines quel que fût le nombre des membres qui la composaient (une dessiatine russe correspond à 1 hectare 092). Les émigrants viennent de toutes les provinces de la Russie, mais les Allemands des provinces baltiques sont peu nombreux et moins encore les Finlandais et les Polonais. Les gouvernements de Pétersbourg, de Moscou, de Tver, de Kostroma et de Jaroslav ne fournissent presque pas de colons, dont une grande partie est composée de Blancs-Russiens et surtout par des Petits-Russiens. Tous les ans le mouvement augmente, et l'on en comprendra l'importance quand on saura qu'en 1900, 24.654 familles ont émigré formant un total de 219.263 individus.

Tous ces paysans ne trouvèrent pas, à vrai dire, partout la place libre ; du moins ils reçurent parfois des terrains au détriment des peuplades nomades qui conduisaient leurs troupeaux de plaine en plaine, de plateau en plateau. Le droit du plus fort est toujours le meilleur, et plus d'une peuplade l'a appris à ses dépens. Les plus primitifs des indigènes, qui ne sont pas perfectibles par la civilisation, disparaîtront sans doute, refoulés par une race à la fois plus forte et plus avisée, à laquelle ils ne peuvent d'ailleurs opposer aucune résistance : ils sont inertes et résignés. Les autres, Tatars, Kirghizes, Bouriates et même Iakoutes, devront bientôt se transformer ; les pasteurs deviendront laboureurs et la vie sédentaire remplacera la vie nomade. Déjà, en effet, le partage des terres est un fait presque accompli pour les Bouriates et menace les Kirghizes. Or les grands troupeaux ne peuvent vivre que sur de grands espaces. La fin des coutumes nomades sera-t-elle suivie de la disparition des races indigènes ? Bouriates et Kirghizes s'en effraient, mais les Russes ont pour eux la force qu'ils appellent d'ailleurs le droit. Cependant les deux peuples, encore très vivants et très capables de prospérer, dont je viens de parler, ont déjà donné à la Russie des médecins, des maîtres d'école, des fonctionnaires, et dans les gymnases de Sibérie les enfants kirghizes et bouriates luttent pour la première place avec les meilleurs de leurs camarades russes. Ce fait d'envoyer leurs enfants dans les collèges, et le succès que ceux-ci y obtiennent ne prouvent-ils pas que les deux peuples sont susceptibles de transformations et que ces transformations sont déjà commencées.

L'arrivée des paysans et des ouvriers, les besoins naissants des populations indigènes, ont

fait naître en Sibérie des industries nouvelles ; on a vu se fonder des briqueteries, des minoteries, des huileries, des câbleries, des scieries, des tanneries, etc. Les fabriques de chandelle et de savon ont apparu ; l'industrie des cuirs et des draps est aujourd'hui connue ; celle des tapis est florissante à Tioumène, où l'on en fabrique 50.000 par an ; mais ce sont là des industries dites « buissonnières », dont les Russes parlent si complaisamment et qui sont le travail de bon nombre de villageois.

Toute cette fabrication est insuffisante. Il y a, je l'ai prouvé par des chiffres, chaque année, des bouches nouvelles à nourrir : la population progresse rapidement, et, on l'a vu, il y eut, rien qu'en 1900, plus de 200.000 nouveaux venus. Ces émigrants n'apportent avec eux aucun instrument de travail et doivent tout acheter en Sibérie. Ils donnent aux indigènes, leurs voisins, des besoins nouveaux. Les vendeurs peuvent donc venir en Sibérie : l'écoulement de leurs marchandises, comestibles, outils, instruments, est assuré d'avance. Pourquoi les Français manquent-ils presque à l'appel, et quelle raison peuvent-ils donc valablement en donner ?

\*  
\*  
\*

On croit généralement en France que la bonne entente qui règne depuis quelques années entre les gouvernements des deux nations « amies et alliées » a donné à notre commerce une occasion unique de se développer aujourd'hui ou jamais dans les pays de l'Asie Russe. Cela devrait être en effet, cela pouvait être, mais, en fait, cela n'est pas. Les fabricants français ont été très peu entreprenants : les voyageurs, chargés de les représenter sont venus bien moins nombreux que les concurrents des nations étrangères. Encore se sont-ils contentés, pour la plupart, de faire de temps en temps de courtes apparitions, sans se donner la peine d'apprendre la langue russe, et d'étudier, comme le font les Anglais et les Allemands, la vie sibérienne, les exigences et les besoins des habitants, le caractère et les habitudes de leurs clients. Le résultat a donc été déplorable à tous les points de vue, ils n'ont pas réussi dans leurs entreprises. La tâche de ceux qui leur succéderont sera plus difficile encore, car la confiance des marchands sibériens est aujourd'hui très ébranlée. En un mot, au lieu de progresser parallèlement au trafic des autres nations, le commerce français est resté le plus souvent stationnaire ; il a même perdu dans certaines villes un peu de la très mince importance qu'il avait auparavant.

Il est un point, un seul, sur lequel les marchands sibériens, les représentants français en Sibérie et les maisons qu'ils représentent sont toujours d'accord : ils disent tous tout le mal possible les uns des autres. Nul ne fait d'ailleurs son propre examen de conscience et ne se demande s'il peut y avoir d'autres fautes que celles qu'il reconnaît à son prochain. Au lieu de chercher à éclairer ou à supprimer les malentendus, on

semble vouloir les compliquer et les multiplier à plaisir.

Admettons cependant que tous les reproches qu'adressent aux Sibériens nos voyageurs de commerce soient fondés : il n'en est pas moins vrai que ces derniers ont le tort de les exprimer trop haut et qu'en parlant ainsi ils se montrent à la fois maladroits et imprévoyants, car un vendeur doit être avant tout souple et résigné à supporter tous les caprices de ses clients. Son rôle est tout de diplomatie, il a grand intérêt à séduire l'acheteur et à le décider à traiter. Qu'importe au marchand sibérien la nationalité des vendeurs, puisque ceux-ci sont nombreux ! Si le Français se montre trop nerveux, l'Allemand demain viendra qui, plus patient, saura mieux s'y prendre que son concurrent. Rien en tout cela que de très naturel, et chacun joue son rôle comme il convient ; ou plutôt, car je me trompe, le Français seul le joue mal et on pourrait lui dire que s'il ne se plie pas aux exigences et aux difficultés du commerce, c'est qu'il ne connaît pas son métier.

Les griefs des représentants français s'adressent, non seulement aux marchands sibériens mais aussi aux maisons de France qu'ils représentent. Ils reprochent aux fabricants français leur indifférence et leur manque de parole et de confiance. Ils disent qu'il est très difficile de les décider à confier leur représentation à un voyageur français partant pour la Sibérie : certains d'entre eux préfèrent les intermédiaires allemands à leurs compatriotes, et il est vrai qu'à Irkoutsk une maison allemande de Hambourg vend tel article à un prix auquel la maison française rivale ne pourrait sans perte consentir. Des marchands sibériens m'ont affirmé que les marchandises reçues de Paris sont parfois inférieures en qualité aux échantillons préalablement montrés ; enfin j'ai vu un représentant français qui, revenant en Sibérie après une absence de quinze mois, constatait qu'une grande maison n'avait rien envoyé des commandes faites par lui pendant son précédent voyage. Il est évident que le voyageur aurait pu et aurait dû en surveiller l'envoi pendant son séjour à Paris ; mais la maison, une grande maison parisienne, n'en était pas moins répréhensible. Le voyageur d'ailleurs l'a crié très haut : c'était bien l'habitude des fabricants français, leurs affaires vont bien et il leur est indifférent d'étendre leur commerce en Sibérie. Le raisonnement des marchands sibériens fut alors simple et naturel ; ils se dirent :

« Si ces gens-là sont trop riches pour avoir des égards pour nous, nous serions bien bêtes de lier des relations avec eux. »

Un des plus grands et des plus riches marchands de Tomsk me disait l'an dernier :

« En France, sauf quelques exceptions, les seules maisons qui nous servent bien portent des noms juifs ou allemands : or pourquoi aller si loin les chercher ? Il y a des Allemands plus près de nous et des Israélites partout. »

A Vladivostok, il y a quelques mois, devant moi et devant plusieurs marchands russes, un

voyageur français disait que son rêve était de représenter désormais des maisons de Londres et de Berlin, celles de Paris ne pouvant convenir à un homme sérieux.

Je ne dirai pas ce que je pense d'un Français qui s'exprime ainsi, et j'ajouterai que le voyageur français aime trop à parler à l'étranger comme en France ; mais, si en France on sait remettre au point les opinions qu'il émet, on croit à l'étranger tout ce qu'il dit ; ses concurrents s'en font au besoin une arme contre lui, et pour le plaisir de dire plus ou moins spirituellement une boutade, il se fait du tort à lui-même, à la maison qu'il représente, et à son pays dont il dessert les intérêts. Que de choses on m'a répétées en Sibérie ! Certes les voyageurs qui les avaient dites n'en avaient pas calculé la portée, mais les Sibériens avaient pris au sérieux toutes leurs plaisanteries.

A côté de tant de choses excellentes qu'ils veulent laisser à l'étranger, les voyageurs sérieux devraient se souvenir que la « blague parisienne » n'est pas un article d'exportation.

Un autre tort, commun à bien des Français venus en Sibérie pour des entreprises industrielles ou commerciales, est de croire que leur nationalité imposera aux gens avec qui ils veulent nouer des relations. Mais la Russie n'est pas semblable à la France, où l'on se montre parfois plus russe que les Russes eux-mêmes : ceux-ci sont des nationalistes très convaincus, ils pensent tout d'abord à eux, et ils se montrent ensuite volontiers français, s'ils en ont le temps ou s'ils y trouvent un intérêt. La première impression des représentants de nos maisons de commerce, impression qu'ils ne cachent pas toujours assez, est entièrement faite de désillusions.

Les autres griefs des voyageurs contre les marchands sibériens ont trait aux marchands eux-mêmes, à la douane et aux autorités. On reproche à la douane de frapper de droits exorbitants les articles venant de l'étranger : chaque pays a pourtant la liberté d'édicter des tarifs douaniers, et a parfois le devoir de protéger ses industries naissantes contre la concurrence de voisins plus habiles et mieux outillés. On aurait bien tort par conséquent de critiquer l'action de la Russie, d'autant plus que les récriminations n'amélioreraient pas la situation. On pourrait tout au plus souhaiter que le gouvernement français, profitant des circonstances présentes, cherchât à obtenir de la Russie un traitement de faveur pour certains objets spécialement fabriqués en France. Si dures et si tracassières que soient les exigences douanières, elles n'en sont pas moins les mêmes pour tous : Anglais et Allemands, Français et Américains, nous sommes soumis aux mêmes lois, nous engageons entre nous la lutte dans des conditions également défavorables, et puisque nos concurrents gagnent de l'argent malgré tant d'obstacles, il n'y a pas de raison pour que, seuls, nous en perdions. Et je le répète, la Russie, ce faisant, use d'un droit qui n'est pas contestable.

C'est très rapidement qu'il faut parler des

reproches faits aux autorités : on dit que certains fonctionnaires ne sont en Sibérie favorables aux entreprises étrangères que lorsqu'on leur a témoigné tout d'abord, de façon très sonnante, la reconnaissance qu'on aura de leur amabilité. Ce sont là de vilaines choses qu'il vaudrait mieux passer sous silence, et j'aime à croire que tous les ingénieurs et tous les maîtres de police ne sont pas si coupables qu'on le dit. Je sais que les Russes tout les premiers racontent à ce sujet de curieuses et nombreuses histoires, bien faites pour dissiper les illusions de ceux qui désireraient en avoir. Si ces choses sont vraies, les étrangers sont encore là sur un pied d'égalité et les voyageurs auraient tort de vouloir ébruiter les choses. Les Allemands par exemple n'en parlent pas, et sont en cela très avisés. Un Américain qui m'avait cité quelques faits me disait philosophiquement :

« Ce sont des mœurs connues et acceptées et, dans notre métier de vendeur, le pot-de-vin n'est dégradant que pour celui qui le reçoit. »

Laissons ce sujet que j'aurais voulu passer sous silence et examinons les reproches faits aux marchands sibériens : ils auraient une idée fautive du commerce, manqueraient de confiance dans l'étranger, seraient routiniers et mauvais payeurs.

Je l'ai déjà dit plus haut, le vendeur doit se plier aux exigences de son client, s'habituer à ses idées et se les assimiler. Et qui prouve que la façon sibérienne d'entendre le commerce n'est pas la bonne, en Sibérie du moins? Autant de pays, autant de mœurs différentes, autant de manières de trafiquer. Nous pouvons parfois nous tromper, nous aussi : on nous répète que nos produits sont excellents, nos fabricants habiles et nos représentants avisés; pourquoi sommes-nous donc battus en Sibérie? Si encore ce fait était unique et spécial à la Sibérie, l'explication donnée par les voyageurs serait admissible; mais le fait se reproduit presque partout. Il y a donc chez nous quelque chose de défectueux et quelqu'un de responsable.

Le manque de confiance des Sibériens est très explicable. Ils ont été trompés si souvent qu'ils ont raison d'ouvrir les yeux. Ils ont d'ailleurs des fournisseurs à Moscou et à Varsovie, et ils savent ce qu'ils risquent en donnant la préférence à l'étranger. Ils sont en effet très routiniers, et ils sont fidèles aux vieilles marques aujourd'hui dépréciées, mais que vendaient leurs pères. Il est difficile de leur prouver l'excellence des articles similaires mais plus modernes : il faut les griser bien souvent pour leur montrer que le vin d'une marque nouvelle est supérieur à celui qu'ils vendent habituellement. Leur réponse est toujours la même :

« Le client ne demande jamais cette marque ! »

C'est évident, mais le client, Sibérien lui aussi, la demandera lorsqu'il la connaîtra. Pour engager une affaire en Sibérie, il faut que le vin coule souvent et longtemps : le voyageur doit avoir la tête forte et l'estomac solide pour résister aux beuveries sibériennes.

Le dernier reproche est grave et, je dois le dire, justifié : le marchand d'Asie Russe n'est pas toujours un excellent payeur, on se trompe facilement sur sa solvabilité et il demande souvent un crédit assez long. Il y a dans les grandes villes de grosses fortunes, mais il n'y a pas de fortune qui résiste à certains appétits, et il ne faut pas oublier qu'en Russie on dépense l'argent, pour lequel on a grand mépris, aussi facilement qu'on le gagne : l'économie est rarement une qualité russe et le marchand français souvent compte trop tandis que le marchand russe ne compte pas assez. Chaque fois que je suis venu en Sibérie, j'ai appris la ruine de quelque marchand dont on m'avait précédemment vanté le grand crédit. L'année 1900 a été très fatale au commerce sibérien. Il a suffi que, pendant la guerre de Chine, le thé ne passât pas par Kiakhta pour que de grosses maisons fissent banqueroute; les banques elles-mêmes s'étaient trompées sur leurs ressources; les marchands ruinés avaient vécu largement au jour le jour, le crédit dont ils jouissaient n'était qu'un trompe-l'œil, et leur maison, toute en façade, était à la merci d'une échéance. Il y a là de quoi effrayer à bon droit les vendeurs.

Qu'on ne dise pas aussi la phrase habituelle : les produits français sont trop chers et les étrangers n'achètent que la camelote. Mais, si cela est vrai, pourquoi ne faisons-nous pas aussi l'article à bon marché? Quoi! pendant que les autres pays augmentent chaque année leurs exportations, nous restons stationnaires parce que nous sommes trop habiles, parce que nous travaillons trop bien! Quelle dérision et quel raisonnement enfantin! Et aussi quelle consolation de se dire : Nous ne vendons pas nos articles, mais ils sont mieux faits que ceux des autres! Comme si nos articles de luxe n'étaient pas très appréciés en Russie d'Asie comme en Russie d'Europe, où tant de gens achètent facilement et sans trop s'occuper du prix. D'ailleurs le directeur d'une maison allemande d'Irkoustk me disait l'an dernier :

« Je tiens des articles de presque tous les pays « d'Europe, mais c'est avec des marques françaises que j'ai gagné le plus d'argent ! »

Il y a donc beaucoup à faire en Sibérie même pour le commerce français et ce sont nos concurrents eux-mêmes qui le disent.

Les Sibériens qui me liraient pourraient m'accuser de parler trop des griefs des Français et pas assez des leurs; j'y arrive donc.

Ils reprochent avant tout aux commerçants français de n'être pas sérieux, et en fait ils sont payés, ou, pour mieux dire, ils ont payé pour le savoir. Ceux qui sont venus jusqu'ici ne connaissaient pas la langue russe et se faisaient accompagner d'interprètes choisis on ne sait où et on ne sait comment. Ils étaient incapables de renseigner les acheteurs sur les droits de douane qu'ils avaient négligé d'étudier. Enfin ils ont souvent livré des articles autres que les marchandises commandées; celles-ci souvent sont arrivées avariées et les destinataires ont dû faire des procès



sans nombre ; d'autres fois les marchandises attendues ne sont jamais arrivées.

Les voyageurs d'ailleurs parcouraient la Sibérie en quelques semaines et s'arrêtaient à peine quinze jours dans chaque grande ville. On avait à peine le temps de les connaître et les gens sérieux n'osaient pas même leur faire des commandes : seuls, les marchands dont la situation commerciale était douteuse se risquaient à leur demander des vins et autres produits, quitte à ne pas payer les articles reçus. Le voyageur, lorsqu'il avait pris quelques commandes, se décidait à retourner en France et laissait parfois la direction de ses affaires en Sibérie à l'intermédiaire de moralité douteuse qu'il avait eu l'imprudence de choisir. Celui-ci, en général, volait son patron et les clients de celui-ci, puis mettait la clef sous la porte. C'est ce qui s'est passé à peu près chaque année depuis que je voyage en Sibérie.

Le résultat de ces tristes histoires est le suivant : la confiance dans le voyageur français est presque perdue, et le marchand accepte les produits de notre pays lorsqu'ils sont offerts par des Allemands.

Je ne conçois pas dans mes appréciations, qui ne sont pas sévères mais justes, tous les voyageurs que j'ai connus ici. Il y en a qui ont eu à lutter contre la malchance, ou qui n'étaient pas armés pour la lutte : les maisons intéressées à les soutenir ne les soutenaient pas, et d'ailleurs ils auraient dû préparer leur voyage par un séjour d'apprentissage en Sibérie.

Une maison s'est ouverte récemment à Irkoutsk ; un des directeurs a du moins l'avantage de connaître le russe et la Russie : tout Français qui passe ici lui souhaite bonne chance, et c'est ce que je fais de très grand cœur, en regrettant qu'il n'y ait pas dans les autres villes d'entreprises, nouvelles et françaises, à qui je puisse offrir les mêmes vœux.

\* \* \*

Si l'étude qu'on vient de lire n'a pas trahi ma pensée, le lecteur a compris clairement que la Sibérie est un marché qui s'ouvre à l'étranger et que les commerçants de notre pays, escomptant l'avenir, doivent, dans leur propre intérêt, chercher à y prendre la place qui leur revient. J'ai indiqué quelle a été, et combien rapide, la transformation, la rénovation de l'Asie Russe ; j'ai dit enfin quel aurait pu être notre rôle, l'échec que nous avons subi, ce que malgré tout nous devrions tenter encore. Mais par quels moyens, me dira-t-on, réparer les erreurs et rattraper le temps perdu ?

En fait, notre situation n'est pas désespérée, et puisqu'une bonne partie des fautes commises nous est imputable, il est facile à nous de changer de conduite et d'attitude. La première condition pour réussir est de savoir la langue russe : croyez-vous donc qu'un Russe ignorant le français réussirait à faire quelque chose dans nos villes de province ? Surtout plus d'intermédiaires intermédiaires, l'expérience a prouvé combien ils étaient

dangereux, tous gens besogneux, prêts à faire tous les métiers, gens exilés pour de vilaines affaires, ex-hommes d'affaires en rupture d'honnêteté, anciens forçats munis de faux papiers : j'ai connu près de nos voyageurs un exemplaire de chacune de ces espèces. Les moins malhonnêtes se contentaient de vendre à un concurrent la clientèle du patron, ou travaillaient en sous main et supplantaient ce dernier qui ne comprenait ni pour quoi ni comment.

Le représentant des maisons françaises devra vivre parmi les Sibériens, gagner ou forcer leur confiance. Tel Allemand venu, il y a trois ans, a agi comme il sied. Il a appris le russe, se faisant connaître et estimer, vivant au milieu de sa clientèle future. Soutenu par une grosse maison de Hambourg, il a tenté quelques affaires. La première année a été mauvaise, mais il avait compris que l'opiniâtreté est la meilleure arme contre les marchands sibériens ; la seconde année il comblait son déficit, et il ne peut se plaindre des résultats de la troisième année. Il est aujourd'hui connu, parce qu'il a su comment s'y prendre, et son opinion sur sa clientèle est tout autre que celle des voyageurs français.

Les affaires sont difficiles, les marchands sont routiniers, je le reconnais et je vous l'accorde : cependant, pour qui sait le manier, le Sibérien est bon enfant !...

Mais il est un autre fait sur lequel on ne saurait trop s'appesantir : l'exemple des Belges est là pour nous prouver son importance. Un représentant de commerce ne fera rien s'il ne décide les fabricants à fonder des magasins-dépôts dans les plus grandes villes, à Tomsk, à Irkoutsk et même dans des centres moins importants comme Omsk et Barnaoul. Il deviendra le représentant d'un groupe de fabricants ou de négociants réunis pour l'exploitation de la Sibérie. Les acheteurs, on l'a lu plus haut, ont leurs fournisseurs à Moscou et à Varsovie ; ils savent par expérience que ceux-ci peuvent à toute heure leur envoyer les produits désirés. Ils n'ont à s'occuper ni des formalités nécessitées par l'envoi de marchandises étrangères, ni des droits de douane. Ils savent que les mêmes marchandises achetées à Moscou leur reviendront plus cher ; mais, pour les marchandises françaises, ils auront à compter avec la douane, avec les avaries du voyage, avec les retards du transport. Ils savent que les résultats de tous ces ennuis sont le plus souvent des procès avec les chemins de fer ou avec les fabricants : ces derniers sont à Paris, ce qui ne simplifie pas les affaires, et les procès durent longtemps, plus encore avec les chemins de fer qu'avec les particuliers. Les marchands préféreraient payer un peu plus cher et éviter tous les ennuis.

Il faudra respecter les coutumes et les habitudes sibériennes, c'est-à-dire adopter les poids et mesures et le système monétaire du pays dans les grands magasins-dépôts où les marchandises seront vendues de préférence en gros aux marchands de la ville principale et des petites villes

de la province. Ainsi, la maison Kunst-Albers, de Hambourg, et la maison américaine Emery, dont les succursales se trouvent dans toutes les villes principales du bassin de l'Amour, doivent leur succès à une organisation similaire : elles sont des grands dépôts où l'on trouve toutes sortes de marchandises et elles ont si brillamment réussi que leur exemple est une leçon pour les autres.

Il est évident aussi que nos voyageurs pourraient s'occuper d'exportations sibériennes et des bénéfiques qu'on peut tirer surtout de l'élevage, tel qu'il est aujourd'hui pratiqué en Sibérie. Le nombre des chevaux des nomades est colossal, les bœufs et les moutons sont aussi très nombreux : le prix de chaque bête est dérisoire, peaux, cuirs, crins, laines, viandes conservées peuvent être exportés ; notons aussi le lait et le beurre. Là encore, nous verrons que les Danois, les Anglais et les Allemands ont fondé des beurrieres florissantes, et que, comme partout, les Français manquent à l'appel. Les produits de la chasse et de la pêche pourraient être aussi pour le commerce français des objets d'échange et de gros bénéfiques.

Le développement de notre commerce aurait intérêt à être dirigé, car nos voyageurs ne sont pas conseillés : il serait utile que le gouvernement français pût décider la Russie à accepter un consul français en Sibérie. Les agents commerciaux que nous avons eus, jusqu'à ce jour du moins, ont été des hommes peu instruits et peu capables de concevoir des idées générales. La Russie ne veut pas admettre de consuls étrangers en Asie Russe, mais il y a aujourd'hui un précédent. Le Japon n'a à Vladivostok qu'un agent consulaire, mais c'est un leurre et on joue sur les mots : l'agent dont il s'agit est un ancien secrétaire d'ambassade de Saint-Petersbourg, parlant le russe et très intelligent. La Russie ferme les yeux : elle permet aujourd'hui au représentant d'une nation rivale, j'allais dire ennemie, ce qu'elle ne veut pas tolérer de la France.

Il serait bon aussi que notre futur consul ait des connaissances spéciales et connût le russe et la Russie : dans ces conditions, il rendrait au commerce de son pays et par conséquent à son pays lui-même des services de la plus grande importance. Je sais bien que des gens chagrins hausseront les épaules en me lisant : nos consuls ont mauvaise réputation et on aime à répéter que les étrangers sont beaucoup mieux représentés que nous. C'est là presque une légende et ce qui était vrai jadis ne l'est plus aujourd'hui. J'ai beaucoup voyagé et souvent j'ai entendu dire par des Français : « Nous avons ici, par exception, un excellent consul. » J'en ai conclu que, parmi nos consuls, il y a heureusement aujourd'hui beaucoup d'exceptions.

\* \*

Le secrétaire général du Comité de l'Asie française m'avait demandé, l'an dernier, au moment de mon départ, de lui envoyer pour le Bulletin quel-

ques pages ayant trait à la Sibérie. J'ai pensé que je ne pouvais choisir un meilleur sujet, plus conforme au but que poursuit notre Comité, que le commerce français en Sibérie, et, je ne le cache pas, à mon avis, il faut un certain courage pour le traiter. Je suis, en effet, forcé de dire ici des choses désagréables à la fois à des compatriotes et à des Sibériens qui peut-être me liront, mais qui auraient tort de s'en offenser, car mon but est d'être utile aux deux parties en expliquant les malentendus. Mais ceci n'est encore rien : je sais qu'en constatant des faits, je risque de ne pas être pris au sérieux et de me faire traiter de pessimiste, ce que je ne suis pas d'ailleurs, par un grand nombre de compatriotes.

Je me rappelle, en effet, les sourires qui m'accueillirent lorsque je faisais, dans des conférences, des allusions au commerce français en Russie et en Extrême-Orient : on me traitait tout haut de fantaisiste, car la vérité est désagréable à entendre, et une fois même un journal de province, qui me couvrait pourtant de fleurs dans ses colonnes, déclarait en finissant que la plupart des voyageurs et des chargés de mission étaient des oiseaux de mauvais augure. Ce compliment était suivi de phrases toutes faites que nous entendons trop souvent :

« La France est toujours la France, et les Français le premier peuple du monde ; les étrangers ne le contestent que par jalousie ! »

Et l'on citait des chiffres ; mais le tort qu'on avait, c'était de ne donner que les chiffres concernant le commerce français, qui sont évidemment très respectables. Il eût été plus utile et plus instructif de donner ceux des dix dernières années, relatifs à tous les pays du monde, ou d'Europe tout au moins : c'est alors qu'on verrait si nous gagnons à la comparaison, et la constatation serait plutôt pénible et désagréable même pour les plus difficiles à convaincre.

Voilà pourquoi j'ai voulu indiquer l'importance du nouveau marché et le rôle que nous devrions y jouer. J'ai cru qu'il était utile qu'un spécialiste de la Sibérie, actuellement en mission en Asie, écrivît l'article qu'on achève de lire : il m'a semblé que c'était là mon devoir et je n'y aurai pas manqué.

PAUL LABBÉ.

Irkoutsk, 25 avril 1902.

### AVIS IMPORTANT

**1° Les adhérents qui versent une souscription annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.**

**2° Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.**

**3° Les souscripteurs d'une somme de 12 francs et au-dessus reçoivent le Bulletin du Comité pendant les douze mois qui suivent leur souscription.**

## UN DÉPÔT DE CHARBON ALLEMAND DANS LA MER ROUGE

Dans leur hâte à se créer un empire colonial, les Allemands ont jusqu'ici négligé d'établir, pour leur flotte, des points d'appui. Il semble qu'on se soit aperçu, en haut lieu, de cette erreur. On cherche à la réparer aussi vite et aussi bien que le permet l'état si avancé du partage du monde.

Le choix de ces dépôts de charbon est subordonné à des considérations techniques très simples. Les différentes colonies allemandes sont toutes très éloignées des côtes de l'empire.

Le Togo est à 8.000 kilomètres environ de Wilhelmshaven ;

Le Cameroun en est à 8.900 ;

Swakopmund, à 10.800 ;

L'Afrique orientale allemande, à 12.400 ;

Kiao-tchéou à 21.120.

Or les cuirassés et les petits croiseurs de la marine impériale ont un rayon d'action de 9.260 kilomètres. Exceptionnellement le *Gefion* embarque du charbon pour une traversée de 12.000 kilomètres. Les nouveaux

grands croiseurs auront peut-être le même rayon d'action : en tout cas, peu de vaisseaux actuellement en service ont cette puissance.

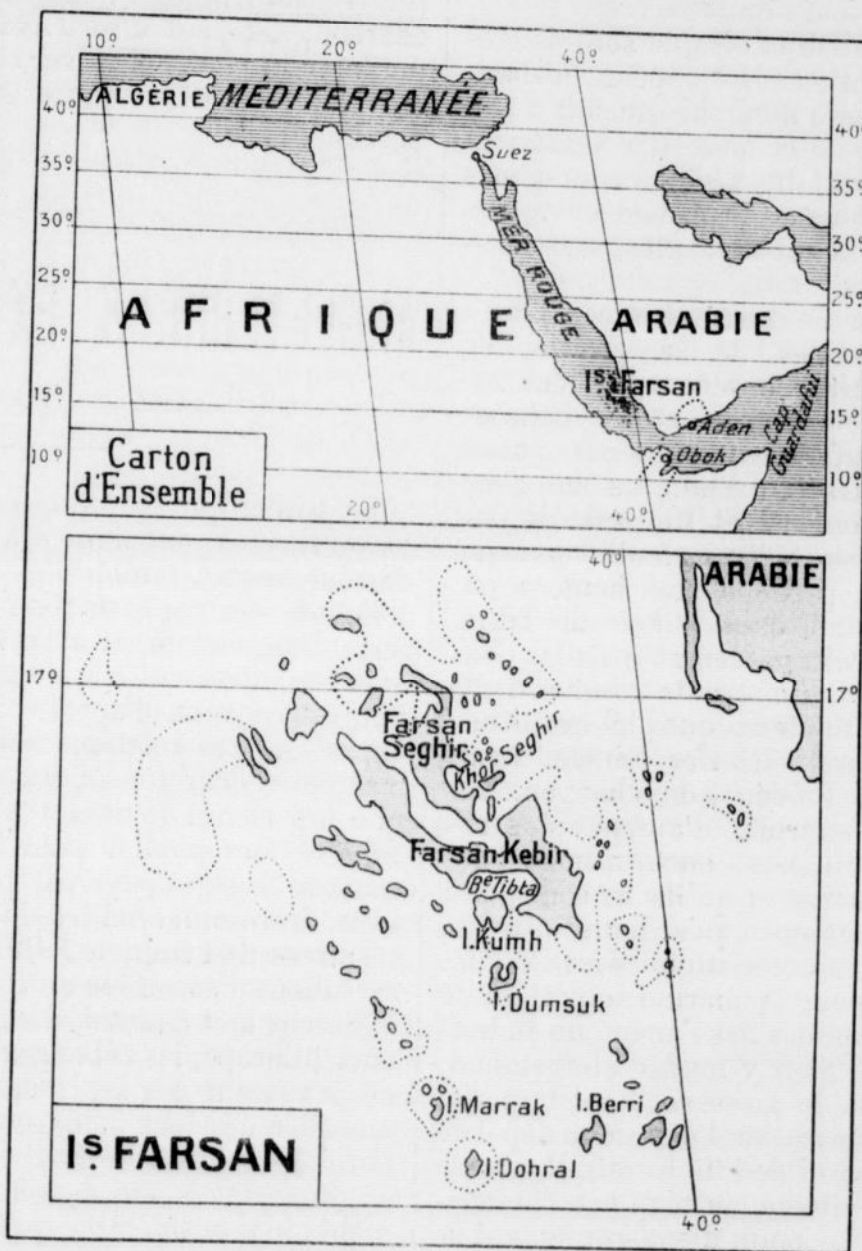
Il n'y a donc que le Togo et le Cameroun qui pourraient, à la rigueur, être atteints par des bâtiments de la flotte impériale, sans toucher terre. Mais ce résultat, qui serait facilement obtenu en temps de paix, deviendrait presque impossible, au cas d'une guerre. En guerre, l'imprévu joue un rôle considérable. Une avarie aux machines, un détour forcé peuvent déjà augmenter sensiblement la consommation de charbon. D'autre part, un navire, pouvant franchir une distance de 9.260 kilomètres à une vitesse de 10 nœuds, n'a plus qu'un rayon d'action de 3.700 kilomètres, lorsqu'il

est obligé de marcher à la vitesse de 20 nœuds à l'heure. En guerre, les bâtiments seront souvent obligés, pour une raison quelconque, d'aller aussi vite que possible. Il est donc assez illusoire de parler de navires ayant un rayon d'action de 9.260 kilomètres. Cela n'est vrai que pour une vitesse moyenne de 10 nœuds à l'heure.

Quoi qu'il en soit, de toutes les colonies allemandes, les plus isolées sont évidemment celles de l'Afrique orientale, de Kiao-tchéou et d'Océanie. Sur le long trajet que les bâtiments allemands

ont à suivre, il n'y a pas un seul port sur lequel ils puissent compter d'une façon absolue. Il est vrai que, actuellement, ils peuvent user de Massaouah ; mais, comme le fait très justement remarquer l'amiral Plüddemann, qui a étudié la question avec beaucoup de compétence, « les groupements politiques peuvent changer, l'ami et l'allié d'aujourd'hui sera peut-être notre ennemi de demain » ; il faut donc tout prévoir et agir en ne comptant que sur soi-même. Cet axiome a été démontré, il y a dix-huit ans, par l'acte de neutralité anglaise, qui visait beaucoup plus la France que la Chine.

L'Allemagne, qui, sous l'influence de M. de Bismarck, est longtemps restée en dehors du mouvement colonial, ne rencontre plus de territoires vacants qu'en nombre très limité. Elle a fixé son premier choix sur le groupe des îles Farsan, dans la mer Rouge. Les avantages de cette position sont appréciables. Elle se trouve à une distance de 8.500 kilomètres environ de Wilhelmshaven. C'est donc une première étape vers Kiao-tchéou, c'est, en tout cas, un point de relâche parfaitement suffisant pour une croisière ayant pour objet l'Afrique orientale. Si, comme nous le verrons tout à l'heure, il est possible à l'amirauté allemande de trouver dans ce groupe d'îlots une rade facilement accessible, suffisamment abritée et capable d'être défendue, la nouvelle station pourrait, le cas échéant, avoir un rôle important dans un conflit



avec une puissance obligée de communiquer avec l'Extrême-Orient. Ce serait, en effet, dans la mer Rouge, la station la plus au nord ; ce serait également avec Massaouah la station commandant l'étroit goulet d'eau profonde que n'a pas envahi le *cheb*. La frange de coraux, qui borde les rives de la mer Rouge, se resserre en effet entre le 15° et le 17° degré de latitude Nord, pour former un chenal de 500 à 2.000 mètres de profondeur, dominé par des falaises sous-marines dont la végétation ondoie sous les eaux entre 0 et 100 mètres.

La côte africaine et celle d'Arabie sont dangereuses pour la navigation. Les vapeurs n'abandonnent jamais la cassure médiane qui suit à peu près exactement l'axe de la mer. Il n'y a guère que les barques légères des pêcheurs indigènes qui osent s'aventurer dans ce dédale de routes sous-marines, sans cesse changeantes, sans cesse envahies par les coraux.

Cette difficulté d'accès peut être considérée comme un des avantages de la position si, comme l'affirme l'amiral Plüddemann, des travaux méthodiques de sondage et de balisage pouvaient écarter tout danger dans ces passes étroites. Les recherches ont d'ailleurs été commencées entre l'île Dorhab et Dumsuk. Il faut croire qu'elles n'ont pas été sans résultat puisque le *Gefion*, dont nous parlions plus haut, a pu, sans difficultés, pénétrer dans la baie de Tibta. Si l'amirauté allemande parvenait à fixer, dans ces parages difficiles, une route connue d'elle seule, il n'est pas douteux que la multitude des écueils qui entourent les îles Farsan, serait la meilleure défense du dépôt de charbon. Les récifs sont, en cet endroit, d'autant plus redoutés que les branches enchevêtrées des coraux brisent le courant et qu'ils ne sont point signalés aussi clairement qu'ailleurs par la forme et la couleur caractéristique de la vague.

Il s'agissait donc pour la marine impériale de trouver, dans le groupe des îles Farsan, un endroit suffisamment abrité pour y fonder une station. Il y a environ un an, le gouvernement impérial obtint du Sultan l'autorisation d'établir un dépôt de charbon à la pointe nord de l'île Kumh. Il semble bien que l'amirauté allemande n'ait pas été satisfaite de son choix. Le point d'embarquement se trouve sur la baie de Tibta qui s'ouvre, du côté de l'Ouest, sur une largeur de 7 kilomètres et demi. Lorsque la mer est un peu forte, la vague grossit trop pour que l'on puisse songer à charger ou à décharger du charbon. La manœuvre dépend donc essentiellement du temps.

Nous croyons savoir que les négociations se poursuivent encore. A défaut d'autres preuves, le retard que l'Allemagne met à s'installer définitivement sur l'île de Kumh suffirait seul à prouver qu'elle cherche dans le petit archipel un endroit plus propice. Son choix tombera peut-être sur l'île de Farsan-Séghir (les cartes allemandes portent *Farisan* au lieu de Farsan). L'amiral Plüddemann écrit en effet que Khor Seghir, sur le flanc est de l'île, est « un port

idéal ». Très bien abritée des brises du large, cette baie, de 2 kilomètres et demi de diamètre, communique avec la mer par un chenal profond. Un bois de cocotiers et une source d'eau vive se trouvent à proximité de la grève. Cela seul lui donnerait déjà sur l'île de Kumh une supériorité incontestable. Cette dernière est, en effet, aride et sans eau. Aux jours de calme plat, la chaleur doit y être absolument intolérable.

Nous saurons probablement, dans un avenir assez rapproché, quel point les Allemands auront choisi définitivement pour y établir leur dépôt de charbon. On peut dire d'avance que leur esprit méthodique saura trouver le meilleur et que leur esprit pratique saura en tirer tout le parti possible.

RENÉ MOREUX.

## ANGLETERRE & EXTRÊME-ORIENT

### RELATIONS ÉCONOMIQUES

Le traité, que le marquis de Lansdowne et le baron Hayashi ont signé à Londres, le 30 janvier dernier, donne, semble-t-il, un intérêt d'actualité à l'étude des rapports économiques de l'Angleterre non seulement avec le Japon, mais aussi avec les autres contrées du groupe formant ce que l'on est convenu d'appeler l'Extrême-Orient. Un exposé de ces relations entraînerait, pour être complet et détaillé, d'assez longs développements et comporterait de nombreuses indications statistiques. Sans publier pour le moment un travail traitant le sujet pays par pays, il sera peut-être utile de résumer ici les données principales qui résultent de l'enquête faite à ce propos et les observations d'ensemble qu'il convient d'en déduire.

Notons tout d'abord, d'une façon générale, que, pour l'Europe, les échanges avec l'Extrême-Orient ne paraissent pas avoir encore l'importance primordiale qui leur a, dans certains cas, été attribuée. Le volume du mouvement d'affaires dont il s'agit a parfois été représenté comme sensiblement plus considérable qu'il ne l'est, en réalité, au regard du commerce des nations occidentales. Par suite, on s'est trouvé porté à croire que les intérêts en cause avaient un caractère en quelque sorte vital, que la création de fabriques modernes dans divers centres de la Chine et du Japon allait compromettre gravement l'avenir même des industries dans des États comme l'Angleterre, la France, l'Allemagne, la Belgique. Telle a, du moins, paru être l'opinion de quelques économistes éminents et de plusieurs personnes, d'esprit distingué d'ailleurs, qui, dans la presse, il y a huit ou neuf ans, ont poussé le cri d'alarme, et, naguère encore, ne se lassaient pas de dénoncer le « péril jaune ». Heureusement, les pronostics pessimistes formulés alors n'ont pas, jusqu'à présent, été réalisés par l'événement. Le contraire,

plutôt, s'est produit. En dépit des troubles et des déplorables désordres survenus dans le Tchi-li et dans le Chantoung il y a deux ans, le commerce de l'étranger avec l'empire du Milieu non seulement s'est maintenu, mais a pris même un certain accroissement pendant les deux derniers exercices : en 1900, l'augmentation, dans les ports du centre et du sud de la Chine, a compensé, dans une large mesure, les diminutions qui se sont inévitablement produites dans la région du Nord, en particulier à Niou-tchouang, à Tien-tsin et à Chefou. En 1901, le total des importations étrangères en Chine a été évalué à hk. tls. 268.302.918, résultat qui dépasse de hk. tls. 3.554.462 celui de l'exercice 1899, le plus élevé cependant qui ait été constaté jusque-là. On ne saurait d'ailleurs considérer cette augmentation comme fictive ni comme s'expliquant par une nouvelle baisse du taël. Les cours de l'unité monétaire chinoise n'ont pas sensiblement varié depuis deux ans : ils se sont même, en 1900, plutôt relevés par rapport à 1899.

Au fond d'ailleurs, là n'est pas la question. En fait, il s'agit de savoir si, dans le cas où les choses eussent tourné d'une façon moins favorable, où le trafic eût été plus ou moins complètement arrêté, la vie économique en Europe en aurait, pour cela, été suspendue. Il est vraisemblable que non. On admettra sans peine, il est permis de le supposer, que le sort des manufactures et usines de notre continent est loin de dépendre exclusivement des relations d'affaires avec les régions lointaines de l'Asie.

Cherchons maintenant comment cette observation préliminaire s'applique à l'Angleterre, prise à part.

Il n'est pas douteux que la Grande-Bretagne ne détienne une portion très considérable des transactions effectuées sur les marchés extrême-orientaux. Mais les variations que ce mouvement d'affaires peut subir ne semblent pas de nature à produire des conséquences capitales sur l'ensemble de la situation économique des îles d'outre-Manche, si l'on en juge d'après la part qui, dans le commerce britannique, revient au trafic en question. D'après les statistiques officielles, la somme totale des importations et des exportations s'est élevée, en 1900, dans le Royaume-Uni, à £ 877.448.917 (22.155.585.159 fr.), la valeur des marchandises de ou pour l'Extrême-Orient à £ 40.273.537 (1.016.906.809 fr.). Ce chiffre peut paraître assez fort en lui-même; la proportion, entre le second nombre et le premier n'est cependant que de 4,58 0/0. Si l'on fait, séparément, la même comparaison à propos de chacun des pays faisant partie du groupe, on trouve que le rapport ne dépasse pas 0,91 0/0 pour la Chine, 1,30 0/0 pour le Japon, 1,16 0/0 pour Singapour, 0,45 0/0 pour Hong-kong, 0,36 0/0 pour les Indes orientales hollandaises, la différence, 0,30 0/0, s'appliquant aux commerces réunis de l'Indo-Chine française, du Siam et des Philippines avec l'Angleterre. C'est en s'appuyant sur de semblables données qu'un des principaux organes de la presse de

Londres, le *Morning Post*, a pu faire remarquer, il y a quelques mois, que « le commerce de la Grande-Bretagne avec la Chine n'équivalait pas à un quart de son commerce avec la France ou l'Allemagne ».

Quelles que soient d'ailleurs les différences que l'on peut relever, au point de vue des conditions matérielles et de la civilisation, entre les deux régions, le résultat signalé n'est pas pour surprendre si l'on s'en rapporte à une thèse élémentaire, c'est-à-dire à l'énoncé d'une simple constatation que l'économie politique tire, d'ordinaire, des faits et d'après laquelle un pays fait du commerce d'abord avec ses voisins.

Cela n'empêche pas, il faut le répéter tout de suite, le Royaume-Uni d'occuper sur les marchés extrême-orientaux une place fort large. En Chine, pendant ces dernières années, la valeur des marchandises en provenance ou à destination de la Grande-Bretagne a représenté, en moyenne, 12 à 15 0/0 du mouvement entier; au Japon, la proportion a varié de 12 0/0 en 1899, à 16 0/0 en 1900 : dans ce dernier pays 25 0/0 des importations étaient, en cette même année 1900, d'origine anglaise. En 1899, les échanges avec la mère patrie ont été estimés à 18 0/0 de l'ensemble, à Hong-kong, à 14 0/0 dans les établissements des Détroits. Ce n'est pas tout. Pour se faire une idée véritable de la situation, il convient de joindre au mouvement commercial et maritime du Royaume-Uni celui de toutes les colonies de cette puissance, et de considérer l'Empire britannique dans son ensemble. En examinant ainsi les choses, on voit que l'ancienne prépondérance des intérêts britanniques subsiste encore dans plusieurs des contrées d'Extrême-Asie. C'est ce que fait apparaître le tableau suivant qui indique, dans le commerce total de chacun des pays énumérés, la proportion, pour cent, des échanges avec le Royaume-Uni d'une part, et avec l'Empire britannique, de l'autre :

	Royaume-Uni seul		Empire Britannique	
	1899	1900	1899	1900
Chine.....	11.7 %	14.5 %	62.1 %	62.9 %
Japon.....	12.89	16	35.62	35.15
Corée.....	1.98	—	—	—
Indo-Chine Fran- çaise.....	2.4	1.6	38*	37.5*
Siam.....	5.60	—	85	—
Hong-Kong.....	18	—	—	—
	1898-99		1898-99	
Etablissements des Détroits.....	14.2		38.5	
Bornéo-Britannique et Labuan.....	3.3		—	
	1898		1898	
Indes-Orientales hol- landaises.....	7.8		—	
	1896		1896	
Philippines.....	21.4		—	

\* On a pris pour base afin d'obtenir ces chiffres la somme du commerce de l'Indo-Chine avec les établissements de Hong-kong et de Singapour seulement (plus la part du Royaume-Uni), les statistiques ne fournissant pas les renseignements pour les autres colonies britanniques.

Si l'on remonte en arrière, on trouve que ces proportions, celles surtout qui s'appliquent à l'Angleterre seule, ont été plus fortes, il y a une vingtaine d'années. Au Japon, entre autres, vers 1883, plus de la moitié des marchandises importées arrivaient de la Grande-Bretagne. Il peut être intéressant de consulter, à ce sujet, les graphiques en polaires placés à la fin du volume intitulé « Résumé statistique de l'Empire du Japon (1) », pour 1901. Dans les cercles correspondant aux années respectives, le secteur représentant les importations anglaises est égal à un tiers de la surface, en 1890, à un cinquième environ, en 1899. Les principaux concurrents que l'Angleterre rencontre de plus en plus sont, au Japon, les Etats-Unis et l'Allemagne; en Chine, ces deux dernières puissances, plus le Japon et l'Inde. Néanmoins, dans l'ensemble, le plus gros chiffre d'affaires revient encore à l'Empire britannique jusqu'à présent. C'est ainsi qu'en 1899 la part du commerce des Etats-Unis au Japon, a été de 23,6 0/0; ce résultat reste inférieur de 12 0/0 à celui qui fût relevé pour le groupement constitué par le Royaume-Uni et ses colonies. Bien que le total de son commerce avec l'archipel du Nippon ait été dépassé par celui de l'Union nord-américaine, la Grande-Bretagne seule a néanmoins importé au Japon, en 1899, pour 6.621.100 yens (environ 17.000.000 fr.) d'articles de plus que les Etats-Unis.

Il reste à signaler un trait particulier aux relations économiques de l'Angleterre avec l'Extrême-Orient. Depuis longtemps, comme on sait, la balance des échanges du Royaume-Uni se solde par un excédent considérable des entrées sur les sorties de marchandises : la valeur des importations est très supérieure à celle des exportations. Il s'agit là de faits connus, d'un état de choses qui a été relevé pour la première fois en 1842; le phénomène s'est reproduit, depuis, pendant tous les exercices suivants, sans aucune exception. En 1900, le mouvement total des marchandises s'est divisé suivant la proportion de 59,66 0/0 pour les entrées, de 40,34 0/0 pour les sorties. Or, dans les relations actuelles de l'Angleterre avec les pays désignés, on constate une situation précisément inverse. En 1900, les exportations des Iles Britanniques vers ces contrées ont représenté 67,03 0/0; les importations dans le même pays en provenance des mêmes directions, 32,97 0/0 du chiffre global (£ 40.273.537). En d'autres termes, la Grande-Bretagne vend aux pays d'Extrême-Orient deux fois plus de produits qu'elle ne leur en achète. Cet état de choses général présente toutefois deux exceptions concernant, l'une, l'Indo-Chine française, l'autre, les établissements des Détroits. Les statistiques officielles, tant britanniques que françaises, contiennent d'ailleurs, à ce sujet, des indications détaillées auxquelles on ne peut que se référer.

En somme, et tout en tenant compte de ces deux cas particuliers, la valeur des débouchés

que le commerce anglais sait trouver en Extrême-Orient, est toujours fort appréciable. Tandis que, dans l'ensemble du trafic de la Grande-Bretagne (importations et exportations réunies), les échanges avec l'Extrême-Orient n'ont, en 1900, comme on l'a vu plus haut, représenté que 4,58 0/0, les exportations à destination du même groupe de pays, prises à part, ont atteint la somme de £ 26.162.575 (660.605.018 francs), soit 7,38 0/0 du total des expéditions (marchandises britanniques, étrangères et coloniales) du Royaume-Uni à l'étranger et vers les possessions anglaises.

Voici les principales catégories d'articles britanniques proprement dits (*British and Irish produce*) auxquels les dix pays énumérés plus haut offrent un placement notable :

	Valeurs à la sortie d'Angleterre 1900
	liv. sterl.
Filés de coton.....	930.609
Tissus — .....	10.172.040
— de laine.....	1.476.407
Métaux et produits métallurgiques....	4.323.661
Fils et appareils télégraphiques.....	268.650
Bières et spiritueux.....	175.499
Alcali.....	122.258
Savon.....	102.809
Bougies.....	49.263

Ces neuf séries représentent ensemble £ 17.561.196 (443.420.199 francs) sur £ 25.605.532 (646.539.683 francs), montant total des exportations de produits manufacturés britanniques à destination de l'Extrême-Orient. Ce ne sont pas là des résultats médiocres. La question de prix explique certainement en partie la préférence que les consommateurs asiatiques accordent, en bien des cas, aux articles venus d'Angleterre. De Guignes disait déjà, il y a plus d'un siècle : « Les draps français de première qualité sont trop chers pour être portés à la Chine, et ceux de seconde qualité sont inférieurs à ceux des Anglais (1). » Il faut tenir compte aussi du soin que prennent les négociants et industriels du Royaume-Uni de se conformer aux goûts et aux usages de leurs clients exotiques. C'est ainsi que, depuis longtemps, les indigènes, sur les marchés chinois, sont habitués, pour un article de vente courante, les tissus de coton dits T. Cloths, à certaines largeurs fixes de 32 et 35 pouces (0 m. 812 et 0 m. 914). Or, ce sont là, en effet, les dimensions des T. Cloths tissés à Manchester pour la vente à Changhai et dans les autres ports ouverts. Les producteurs rivaux, Indiens et Japonais, les ont adoptées aussi. D'autres fois, c'est la longueur des étoffes qui est réglée par la coutume : ainsi, à Canton, quelques pièces de coutil vendues sont de 30 yards, la plupart ont 40 yards, l'andrinople se trouve en coupons de 24 yards. Au Siam, à Bangkok spécialement, les Anglais importent, en concurrence d'ailleurs avec les Suisses et les Hollandais, les

(1) Tokio, Bureau de la statistique générale.

(1) *Voyages à Péking-Manille et l'île de France (1784-1801)*, par M. DE GUIGNES. Paris, 1808, Imprimerie impériale, t. III, p. 270.

tissus de coton sous forme de pièces de vêtement, de mesures et de type déterminés, répondant aux différentes parties du costume indigène, désignées sous les noms de *panang* (avec trois modèles distincts : *palai*, *popoon*, et *pato*), *sarong* et *slendang* (1). Ainsi, les articles exportés d'Angleterre sont, autant que possible, adaptés aux besoins, même aux désirs particuliers des acheteurs, indigènes ou autres. A maintes reprises on a déjà signalé cette cause, la principale peut-être, des succès marqués qu'obtiennent les fabricants et industriels d'outre-Manche. Ce n'est pas une raison pour ne pas, à notre tour, y insister.

En ce qui concerne la navigation, plus encore qu'au point de vue commercial proprement dit, la situation occupée par les Anglais en Extrême-Orient est particulièrement prééminente; dans cette région, comme dans beaucoup d'autres, la part du pavillon britannique dépasse celle qui revient aux marines d'autres nationalités. Pendant l'année 1900, elle s'est élevée, en Chine à 56,49 0/0 du tonnage total (entrées et sorties des ports), à 38,8 0/0 au Japon, 49,7 0/0 à Hong-kong, 64,5 0/0 (1899) dans les établissements des Détroits. Le service des transports entre les Iles Britanniques et les ports indo-chinois, malais, chinois et japonais est actuellement accompli par six grandes compagnies de nationalité anglaise, ayant leur siège à Londres ou à Liverpool : la « Péninsulaire et orientale », la « British India Steam Navigation Co », l'« Ocean Steamship », la « Shire Line », la « Shell transport and Trading » (spécialement organisée pour l'expédition des pétroles de Bornéo), la « Bibly Line » (ligne de Liverpool jusqu'à Rangoon seulement). Ceux des navires appartenant à ces diverses entreprises qui sont utilisés pour les trajets vers l'Extrême-Orient, formeraient ensemble une flotte de plus de 200 vapeurs jaugeant de 8 à 900.000 tonnes. Cela, sans préjudice des bâtiments portant pavillon de puissantes sociétés étrangères de navigation comme le « Nord Deutscher Lloyd » et la « Nippon Yusen Kaisha », qui participent également à cet important trafic maritime, par des lignes avec départs réguliers. Rappelons que la Compagnie française des Messageries maritimes assure, depuis 1871, un service annexe hebdomadaire de cargo-boats entre Londres à Marseille et inversement, établissant ainsi des communications indirectes avec l'Extrême-Orient, par transbordement dans notre principal port de la Méditerranée.

En Chine, les Anglais sont aussi, d'une façon active, engagés dans des entreprises de navigation intérieure. Sur 1.300 navires non chinois ayant fréquenté, en 1899, le port de Hankeou, à 600 milles marins (926 kilomètres) de l'embouchure du Yang-tsé 1.013, (78,6 0/0) battaient pavillon britannique : la jauge de ces derniers s'élevait à 1.131.495 tonnes, soit à 84 0/0 du total (bâti-

ments étrangers) et à 57,2 0/0 de l'ensemble (y compris les Chinois).

On constate, il est vrai, que plusieurs compagnies, en réalité chinoises, font cependant, pour divers motifs, naviguer leurs bateaux sous les couleurs britanniques. Des réductions doivent donc être opérées, de ce chef, sur les résultats des statistiques; mais la part des navires appartenant à des sociétés vraiment anglaises n'en demeure pas moins fort considérable.

Il resterait, pour compléter ce tableau rapide, à mentionner le nombre de résidents britanniques établis dans les ports de ces régions. On peut évaluer ce nombre pour l'année 1900, approximativement à 22.000, non compris la garnison de Hong-kong (soit environ 6.900 personnes, pour l'armée, avec les femmes et familles, et la marine). Les sujets anglais forment les groupes d'étrangers les plus nombreux en Chine, où l'on en comptait 5.562, en 1900, au Japon, où ils étaient 2.247. Pour apprécier ces chiffres à leur valeur, pour en saisir la vraie signification, il est utile de tenir compte des positions occupées dans le monde des affaires par ces résidents. Or, on constate que, parmi eux, figurent les chefs ou les employés supérieurs d'un grand nombre de raisons sociales et maisons commerciales industrielles et financières. En Chine, en 1900, la statistique en indiquait 401 fondées ou possédées par des ressortissants du Royaume-Uni, au lieu de 290, en 1889. On sait, au reste, l'importance du rôle joué, dans le développement économique de l'Extrême-Orient, par des établissements tels que la « Hong-kong and Shanghai Banking Corporation » et la « Chartered Bank of India, Australia and China ». Enfin, l'action des Anglais s'est encore manifestée par l'installation d'un autre instrument de civilisation, et leur influence s'en est trouvée fortifiée et accrue d'une manière effective. Dès 1871, une compagnie britannique, la « Eastern Extension Telegraph Co », en reliant, à Madras, son réseau avec celui de la « Eastern Telegraph Co », a, de cette façon, établi les communications par câble entre Changhaï et l'Europe.

Depuis vingt-cinq ans environ une compagnie danoise, la « Compagnie des Télégraphes du Nord », exploite, en Chine également, un ensemble de lignes télégraphiques sous-marines le long des côtes, de Hong-kong à Vladivostok : de ce dernier point, les dépêches provenant de Changhaï sont aussi transmises en Europe, par le fil aérien à travers la Sibérie. Actuellement une entente s'est produite entre les deux sociétés concurrentes qui ne forment, dans le Céleste Empire, qu'une seule administration, sous le nom de « The Joint Cables Companies », les Compagnies de câbles réunis.

Pour être complet dans cette revue rapide des intérêts britanniques en Extrême-Orient, il faudrait signaler encore les organes de la presse quotidienne et périodique publiés par des Anglais dans cette région. Parmi les résidents étrangers, les nationaux de la Grande-Bretagne ont été les premiers, et longtemps les seuls, à faire paraître

(1) V. p. 35-36, *Trade of South East Asia*, London, 1901. Cet ouvrage, publié par la « Commercial intelligence Branch », du Board of Trade, a été rédigé par M. Thomas Worthington, « Principal » à ce service.

des journaux dans les ports ouverts. Plusieurs de ces feuilles publiées, consacrées d'abord aux questions concernant les colonies d'Occidentaux dans les « settlements », en arrivèrent bientôt à s'occuper aussi des affaires des indigènes. C'est ainsi que le *North China Daily News*, paru à Changhaï il y a un peu plus de trente ans, ne tarda pas à s'accompagner d'un supplément chinois (1). Citons en outre : à Changhaï, le *North China Herald*, le *Shanghai Mercury*; à Tien-tsin, le *Pekin and Tien-tsin Times*; au Japon, le *Japan Daily Mail*, le *Japan Times*, et le *Japan Daily Herald*; à Bangkok, le *Bangkok Times*, le *Siam Observer* avec une importante partie siamoise, etc.

En résumé, voici la conclusion que l'on peut tirer de l'exposé qui précède. Etant donné le développement considérable que, depuis une quinzaine d'années, le mouvement des échanges a pris en Extrême-Orient, aussi bien dans l'ensemble que dans chaque pays particulier (Chine, Japon, Indo-Chine, Siam), on constate que la part proportionnelle de l'Angleterre dans ce commerce tend plutôt à diminuer; mais d'un autre côté, on reconnaît qu'à un point de vue absolu, le Royaume-Uni a augmenté d'une façon manifeste et constante le chiffre de ses ventes, de celles qui portent sur les produits d'origine ou de fabrication britanniques.

ED. CLAVERY.

## LA FORCE NAVALE DES MERS D'ORIENT ET SON RÔLE EN EXTRÊME-ORIENT

A PROPOS D'UN RÉCENT DÉCRET

Le mois dernier, un décret présidentiel, provoqué par un rapport du ministre de la marine, a organisé sur de nouvelles bases les forces navales destinées à montrer notre pavillon en Extrême-Orient. Malgré son aridité, ce sujet intéresse le Comité de l'Asie Française puisqu'il s'agit de l'appui que peut trouver notre action extérieure en ces parages, et c'est pourquoi on nous excusera d'en dire quelque mots aux lecteurs du Bulletin.

Avant cette réorganisation, la situation était la suivante. La protection des intérêts français, répartis sur les vastes étendues qui vont de la côte orientale d'Afrique aux rivages occidentaux des deux Amériques, et dans lesquelles il faut comprendre les côtes Sud et Est de l'Asie, aussi bien que l'Océanie, était confiée à quatre divisions navales distinctes, dont les chefs communiquaient directement avec le ministre de la marine et qui s'appelaient respectivement :

Division navale de l'Extrême-Orient;  
Division navale de la Cochinchine (y compris la station locale de l'Annam et du Tonkin);

Division navale de l'Océan Pacifique;  
Division navale de l'Océan Indien.

Le champ d'action attribué à la première comprenait toutes les mers qui baignent l'Asie Orientale et les îles de la Sonde, et se trouvait délimiter un triangle, ayant pour sommets Singapour, les Moluques et le détroit de Behring. Mais, depuis longtemps, il s'en faut beaucoup que les différents ports de ces côtes soient également visités par nos navires, car la situation politique de ces régions retient nos bâtiments à proximité des points où nos intérêts exigent une surveillance plus éveillée et plus assidue. En fait, toute force navale affectée à l'Extrême-Orient ne peut s'éloigner des côtes qui s'étendent de l'Indo-Chine à Vladivostock; si l'on songe que ces deux points sont les extrémités de la diagonale d'un rectangle ayant pour côtés les méridiens de 110° et 135° de longitude Est et les cercles de 10° et 45° de latitude Nord, et si l'on remarque que la moitié de cet espace est occupé par des terres, on voit que le champ d'action de cette force navale se réduit à une zone sensiblement égale à celle qui comprendrait les mers de l'Europe Occidentale, de Cadix à Christiania.

Ainsi la division navale de l'Extrême-Orient, peu dispersée, était toujours bien dans la main de son chef et quelques jours suffisaient à celui-ci pour la réunir tout entière et la concentrer à proximité du centre de gravité de l'Extrême-Orient. Actuellement, et sans doute pour de longues années encore, ce point peut être fixé à égale distance des côtes de la Chine, de la Corée et du Japon, en face de l'embouchure du Yangtsé, à l'entrée du golfe de Petchili et du détroit de Corée, en un mot à quelques dizaines de milles (1) au sud-ouest de l'île Quelpaert. On peut noter en passant que de toutes les possessions, anciennes ou récemment acquises, dont les grandes puissances entendent faire les points d'appui de leurs flottes extrême-orientales, la nôtre est la plus éloignée de l'importante position stratégique que nous venons de définir, et cette distance est encore augmentée par les difficultés de la navigation dans le canal de Formose, lorsque souffle la mousson du nord-est.

Depuis Courbet, cette force navale fut généralement commandée par un contre-amiral; cependant, dans quelques circonstances particulièrement délicates, la division navale, notablement accrue, fut élevée au rang d'escadre et l'on mit à sa tête un officier général ayant obtenu sa troisième étoile. Tel fut le cas pendant l'année qui suivit l'occupation de Kiao-tchéou, et plus près de nous, lorsque les événements de 1900-1901 amenèrent l'intervention des puissances alliées.

A côté de la division d'Extrême-Orient, mais indépendantes de celle-ci, se trouvaient aussi la division navale de Cochinchine, commandée par un capitaine de vaisseau, et la station locale de l'Annam et du Tonkin, sous les ordres d'un capi-

(1) E. et O. Reclus.

(1) Le mille marin, égal à 1° de degré d'équateur, vaut 1852 mètres.



taine de frégate, toutes deux composées en majeure partie de petites canonnières, destinées à la surveillance et à la protection de nos possessions d'Indo-Chine. Ajoutons que le commandant de la marine à Saïgon était en même temps directeur de l' Arsenal que nous avons créé. Cette base navale entretient quelques vieilles unités, maintenant démodées, mais susceptibles d'être armées et de rendre quelques services en temps de guerre; elle est aussi le centre d'une défense mobile, composée de quelques torpilleurs.

Toute différente de la division d'Extrême-Orient, la division navale de l'océan Pacifique ne peut que rarement rassembler les bâtiments qui la composent. L'immensité des étendues qui constituent son domaine — un vaste triangle ayant pour base tout le continent américain, du détroit de Behring au détroit de Magellan, et Melbourne pour sommet — autant que la diversité et l'égale importance des intérêts auxquels elle doit veiller, l'obligent à disperser ses différents navires, qui se trouvent généralement éloignés les uns des autres de 5 ou 6.000 milles. Dans ces conditions, on comprend qu'il ait suffi de placer à la tête de cette division un capitaine de vaisseau, car il se trouve dans l'impossibilité matérielle d'exercer efficacement son rôle de chef militaire.

C'est encore un capitaine de vaisseau qui se trouve à la tête de la division de l'océan Indien. Bien que celle-ci se soit vu attribuer, comme domaine réservé à son activité, les mers qui baignent la côte orientale d'Afrique et le Sud de l'Asie, du Cap à Singapour, on comprend que l'importance des intérêts en jeu rassemble ses bâtiments aux environs de Madagascar et de Diégo-Suarez.

Telle est encore maintenant la situation de nos forces navales, situation que le décret du 1<sup>er</sup> avril est appelé à modifier prochainement.

\*  
\*  
\*

Désormais toutes les divisions que nous venons d'énumérer seront supprimées et leurs bâtiments destinés à constituer, sous les ordres d'un chef unique, du grade de vice-amiral, la *force navale des mers d'Orient*.

Celle-ci comprendra :

- 1<sup>o</sup> Une escadre de bâtiments armés, formée de deux divisions;
- 2<sup>o</sup> Des bâtiments légers de haute mer et des canonnières de rivière, spécialement affectés au service des côtes et des fleuves;
- 3<sup>o</sup> Des torpilleurs et des sous-marins;
- 4<sup>o</sup> Une division de réserve, composée principalement de cuirassés garde-côtes;
- 5<sup>o</sup> Des bâtiments-transports.

## I

L'escadre, que l'on vient d'indiquer, est destinée à constituer la partie de beaucoup la plus importante de la nouvelle force navale. Les deux divisions auront pour chefs, l'une le vice-amiral (1)

(1) Vice-amiral Maréchal.

commandant en chef, et l'autre un contre-amiral (1) commandant en sous-ordre. Chacune d'elles comprendra 6 croiseurs, d'ailleurs de types différents.

### 1<sup>re</sup> DIVISION

- 1 croiseur cuirassé : *Montcalm* (pavillon du vice-amiral);
- 3 croiseurs corsaires : *Guichen*, *Châteaurenault*, *Jurien de la Gravière*;
- 2 croiseurs de 2<sup>e</sup> classe : *Friant*, *Bugeaud*.

### 2<sup>e</sup> DIVISION

- 1 croiseur cuirassé : *D'Entrecasteaux* (pavillon du contre-amiral);
- 3 croiseurs de 2<sup>e</sup> classe : *Pascal*, *Sfax*, *Catinat*;
- 2 croiseurs de 3<sup>e</sup> classe : *Infernet*, *D'Estrées*.

Ces bâtiments constituent une force navale sérieuse : la plupart de ces croiseurs possèdent une bonne vitesse et certains d'entre eux disposent d'un rayon d'action considérable. Comme l'expose le rapport qui précède le décret, cette escadre est en principe destinée à se porter rapidement partout où sa présence sera le plus nécessaire. Nous examinerons plus loin les difficultés qu'on éprouvera à lui faire remplir ce rôle.

## II

Les bâtiments légers de haute mer et les canonnières de rivière, destinés à former le second groupe de la force navale des mers d'Orient, seront les suivants :

- 1 aviso : *Kersaint*;
- 8 canonnières : *Surprise*, *Décidée*, *Zélée*, *Lion*, *Comète*, *Vipère*, *Aspic*, *Scorpion*;
- 2 avisos de 2<sup>e</sup> classe : *Alouette*, *Bengali*;
- 4 canonnières de rivière : *Argus*, *Vigilante*, *Olry* et *Takiang*.

Le rôle de ces bâtiments, qui ne sont pas destinés à sortir des eaux de l'Extrême-Orient, est très important. Ils auront à assurer d'abord la surveillance et la police de nos possessions, puis la protection de nos nationaux et de leurs entreprises partout où ils seraient menacés ou bien sur les points où nos intérêts se trouveraient en jeu, spécialement sur les rivières et les côtes de Chine et de Corée. Leurs commandants, directement sous les ordres du vice-amiral, répondront d'après les instructions de celui-ci à l'appel des missionnaires, des commerçants, des ingénieurs, qui vont répandre le nom de la France, mais qui, pendant longtemps encore, ne jouiront pas d'une sécurité parfaite. Dans les régions où ces navires pourront, grâce à leur faible tirant d'eau, se glisser jusqu'au cœur du pays, des troubles peuvent surgir inopinément, et les commandants de ces petites unités, mal reliés à leur chef direct malgré le télégraphe, auront souvent à faire preuve d'initiative. Leur activité, bien dirigée, peut avoir les meilleurs effets pour soutenir nos nationaux et développer l'influence de la France.

(1) Contre-amiral Bayle.

## III

Les torpilleurs et les sous-marins, indiqués dans le nouveau décret, sont naturellement destinés à la défense immédiate de nos possessions et particulièrement des points d'appui de la flotte, déjà existants ou en voie de création, à Saïgon, Diégo-Suarez et Nouméa. On sait que ces petits bâtiments sont toujours réunis en un groupe qui porte le nom de Défense mobile.

Actuellement nous n'avons pas encore de sous-marins hors des côtes de France ; mais, conformément à un programme à l'exécution duquel on travaille régulièrement, un grand nombre sont en chantier, et chaque année voit cette flottille augmenter rapidement. A ce propos, il ne faut pas oublier que la France est la *seule* puissance qui soit définitivement sortie de la période des tâtonnements ; aujourd'hui nos sous-marins rendent des services militaires au même titre que les autres classes de bâtiments, et nous avons de ce fait une avance considérable sur les autres nations.

Nous tenons aussi la tête quant au chiffre de torpilleurs actuellement à flot ; mais ce nombre ne suffit pas encore — hors de la France et de l'Algérie-Tunisie, le port de Saïgon est seul à posséder une défense mobile — et l'on travaille activement à construire ceux qu'il a été décidé de mettre en chantier pour assurer la défense de nos côtes métropolitaines et de nos possessions lointaines.

## IV

La division de réserve, entretenue à Saïgon de façon à pouvoir être armée rapidement en cas de conflit, en utilisant au besoin les équipages des canonnières de rivière qui, en temps de paix, servent à la protection de nos nationaux, mais ne possèdent pas une valeur militaire appréciable en temps de guerre, comprend :

- 2 cuirassés anciens : *Redoutable, Vauban* ;  
2 garde-côtes cuirassés modernes : *Styx, Achéron*.

Leur rôle naturellement serait surtout défensif.

## V

Enfin, la nouvelle force navale des mers d'Orient comprend aussi quatre transports : *Rance, Nièvre, Durance, Meurthe*.

Ces bâtiments, construits sur un modèle analogue à celui des bâtiments de commerce, étaient autrefois commandés et armés par des officiers et des équipages appartenant à la marine de l'Etat. L'insuffisance actuelle du cadre des officiers de vaisseau — qui provient de ce qu'il est resté stationnaire, tandis que la flotte construite et les bâtiments qu'il était nécessaire d'armer pour soutenir convenablement nos intérêts sur divers points du globe, et particulièrement en Extrême-Orient, suivaient une progression croissante — a conduit à armer ces transports avec des capitaines

au long cours et des équipages de la marine de commerce. Souhaitons que ce changement n'ait pas de fâcheux résultats.

Ces bâtiments sont destinés à effectuer, sous la direction du vice-amiral commandant en chef, des transports de matériel qu'il y aura lieu de faire entre nos différents points d'appui, ou bien à assurer le ravitaillement des diverses unités de la force navale des mers d'Orient (armes, canons, munitions, vivres et rechanges de tout genre).

Ainsi, pour nous résumer, la nouvelle force navale des mers d'Orient comprendra :

- 1° Deux divisions de croiseurs dont on peut dire que le rôle sera presque uniquement offensif ;
- 2° Des petits bâtiments destinés à protéger nos nationaux et à veiller, dans une certaine mesure, sur nos intérêts chaque jour grandissants en Extrême-Orient ;
- 3° Deux groupes d'unités (torpilleurs et sous-marins d'une part, garde-côtes cuirassés de l'autre) ayant spécialement pour mission de défendre nos possessions en cas de conflit ;
- 4° Plusieurs transports destinés aux services de la nouvelle force navale.

\*  
\* \*

A coup sûr, cette classification semble logique et de nature à satisfaire l'esprit. Mais on peut se demander si, faite sur ces bases, cette répartition de la « force navale des mers d'Orient » permettra d'atteindre le but multiple auquel elle est destinée.

Il s'agit en effet de supprimer les anciennes divisions navales du Pacifique et de l'Océan Indien sans que nos intérêts en ces régions se trouvent en souffrir, de préparer l'escadre unique nouvellement formée au rôle qu'elle aurait à jouer, en cas de guerre, sur les vastes étendues de ces mers et de ces océans, et il s'agit aussi de transformer l'ancienne division navale (ou escadre) de l'Extrême-Orient ; car il ne faut pas perdre de vue le cours des événements qui se déroulent dans une région qui promet plus que jamais d'être la scène où se jouera le premier acte tout au moins de la prochaine tragédie mondiale. En tout cas, nos intérêts dans l'Asie orientale ont pris en ces dernières années un tel développement qu'il importe, surtout dans ce Bulletin, d'examiner s'ils sont suffisamment sauvegardés par la nouvelle organisation.

Par la séparation de la « force navale des mers d'Orient » en deux parties distinctes, l'une comprenant plusieurs groupes de bâtiments, réservés à l'Extrême-Orient et destinés à jouer un rôle défensif, l'autre au contraire très active, très mobile et d'un caractère offensif, on a pensé pouvoir donner à nos nationaux et à nos possessions de l'Asie orientale une sécurité suffisante pour disposer à tout moment d'une force sérieuse qui pût se porter rapidement et se concentrer sur tel ou tel point du globe, entre Tamatave ou Djibouti et Vancouver ou Valparaiso, où « il paraîtrait nécessaire de montrer le pavillon avec plus d'éclat et de l'entourer de plus de forces ». Cette escadre mobile doit, d'ailleurs, « parcourir chaque année

toutes les parties du vaste champ d'action qui lui est attribué ». Ce sont les termes mêmes du rapport, auquel nous avons fait allusion plus haut et qui précède le décret du 1<sup>er</sup> avril.

On ne peut nier que les anciennes divisions du Pacifique et de l'océan Indien fussent « si faibles qu'il leur eût été à peu près impossible, en cas de guerre avec une grande puissance maritime, de rendre aucun service sérieux ». Cette fâcheuse situation ne tenait pas seulement à la faiblesse numérique de ces divisions, mais aussi — du moins pour celle du Pacifique — à ce que cette dernière se trouvait forcément toujours dispersée en différents points du Grand Océan. S'il en était ainsi, on ne voit point que la situation dans les deux Amériques ou en Australie ait, en ces dernières années, changé de telle sorte qu'il en doive être autrement de toute force navale qu'on affectera, même momentanément, à ces régions. Il semble douteux, d'autre part, que notre grande colonie malgache puisse, dans l'état actuel des choses, se contenter de la visite passagère, annuelle ou même semestrielle, d'une division de croiseurs.

Actuellement nos intérêts en Extrême-Orient, de beaucoup supérieurs à ceux que nous pouvons avoir sur les côtes occidentales d'Amérique ou même dans l'océan Indien, maintiennent rassemblés dans les mers de Chine la presque totalité des éléments qui, destinés à former la force navale des mers d'Orient, ont déjà franchi le canal de Suez. Il ne faut pas croire que ce soit là une situation passagère ou destinée à se modifier dans un avenir prochain. La fin des opérations militaires des puissances alliées contre l'Empire du Milieu a marqué une étape, mais ne doit pas être interprétée comme le signe d'un calme définitif en ces régions. Pendant longtemps encore nous ne pourrions nous contenter, malgré le nombre des canonnières de rivière dont nous avons donné plus haut la liste, d'assurer à nos nationaux et à leurs entreprises la protection *immédiate* dont ils ont besoin. Tout d'abord il faut songer que ces petits bâtiments, dont le faible tirant d'eau favorise les mouvements, mais dont la puissance militaire est médiocre, ont besoin, pour accomplir la mission qui leur incombe, de s'appuyer sur une force plus sérieuse, que les autorités provinciales sachent peu éloignée, et dont ces canonnières ne soient en quelque sorte que l'avant-garde. De plus, dans certaines provinces de la Chine, la tranquillité n'est pas si sûre qu'il ne faille compter avec la nécessité où pourra se trouver le commandant en chef d'agir *rapidement et énergiquement* et d'opérer, à l'aide de bâtiments plus sérieux, quelque démonstration, telle que celles de juin 1895 ou de décembre 1896. Ce n'est pas au moment où l'importance de la vallée du Yangtsé va plus que jamais grandissante, alors que les vice-rois de Nankin et de Hankéou semblent toujours prêts à manifester des tendances particularistes, et tandis que nous maintenons judicieusement notre garnison de Changhaï, que nous pourrions permettre à notre escadre de croiseurs

de s'éloigner à plus de quelques jours des côtes de Chine. Enfin, sans y insister davantage, l'éventualité de complications internationales est toujours à envisager, particulièrement au lendemain de la signature de la convention mandchourienne et du traité d'alliance anglo-japonais.

Il y a donc lieu de penser que, dans l'avenir comme par le passé, les navires destinés à montrer notre pavillon au delà du canal de Suez se trouveront presque tous rassemblés entre Singapour et Vladivostok, car la nouvelle force navale des mers d'Orient aura grand'peine à détacher au loin l'une ou l'autre des deux divisions de son escadre, et encore moins les deux à la fois. Peut-être en se rendant en Chine les navires qui accompagneront le nouveau vice-amiral s'arrêteront-ils à Diégo-Suarez, mais ce ne sera là qu'un fait isolé et qui ne se reproduira pas de longtemps; ce long et coûteux voyage n'aurait d'ailleurs qu'une médiocre utilité s'il ne devait être suivi d'un séjour prolongé sur les côtes malgaches, et il y a peu de probabilités pour que cette dernière condition puisse être réalisée.

Ainsi le premier but de la nouvelle organisation, qui était de créer, en fait sinon nominalement, une *double division volante* dans les mers d'Orient se trouve gravement compromis.

En eût-on la possibilité d'ailleurs, les déplacements fréquents de ces groupes de croiseurs, au travers d'océans où les distances se comptent par milliers de milles, conduiraient à de telles dépenses de charbon et matières grasses, que l'ordre arriverait bientôt d'interrompre d'aussi coûteux voyages. Il y a donc de fortes chances pour que l'on ne donne pas suite au projet, indiqué dans le rapport préliminaire, d'exécuter les exercices ou manœuvres qui, prenant pour bases nos trois points d'appui, Saïgon, Diégo-Suarez et Nouméa, devaient préparer l'escadre à sa mission du temps de guerre.

Est-ce à dire que nous désapprouvons le nouveau décret? Que non pas! A côté de desiderata, à notre avis difficiles à réaliser, il renferme un certain nombre de mesures excellentes, encore que la place des deux croiseurs-corsaires, *Guichen* et *Châteaurenault*, ne soit peut-être pas dans le Pacifique, tandis qu'il est regrettable de voir le *Montcalm* si vite séparé des croiseurs-cuirassés du même type, et bien que la création définitive d'un poste de vice-amiral en Extrême-Orient ait eu sans doute pour cause première le désir d'éloigner une personnalité dont on désirait se séparer. Ajoutons d'ailleurs que ce n'est pas du prochain titulaire que nous entendons parler.

Ainsi, augmentation des bâtiments que nous entretenons dans les mers de Chine et mise à leur tête d'un officier général ayant trois étoiles et la plume blanche, tels sont, croyons-nous, les deux principaux résultats auxquels aboutit pratiquement le nouveau décret. Ils ne sont point pour nous déplaire. Il ne peut être indifférent, en effet, que le chef des forces navales françaises en ces régions ait le même grade que les commandants des escadres russe, anglaise ou allemande. On sait

quelle est, en Extrême-Orient, l'importance de ces questions de préséance, importance d'autant plus grande que les forces des puissances qui s'étaient récemment alliées retrouveront sans doute l'occasion d'agir de concert. Enfin la mesure qui consiste à placer sous les ordres d'un seul et même chef tous les éléments navals français qui se trouvent répartis en ces régions ne peut qu'être approuvée, d'autant plus que le commandant de la flotte se trouvera désormais avoir la haute main sur la direction de l'arsenal destiné à lui servir de base. Grâce à cette nouvelle organisation, on pourra donc espérer un meilleur rendement de toutes nos forces. Il semble aussi que les dispositions du nouveau décret, supprimant les anciennes stations locales affectées à telle ou telle partie de notre domaine asiatique (division navale de Cochinchine et station locale de l'Annam-Tonkin) et centralisant dans la même main tous les bâtiments destinés à agir en ces régions — que ceux-ci se trouvent en Indo-Chine, sur les voies navigables de l'Empire du Milieu ou sur les côtes de l'Asie Orientale — ne pourront qu'avoir les meilleurs effets. La réalisation de l'unité de commandement de toutes ces forces facilitera singulièrement l'élaboration et la poursuite, de Saïgon à Tokio, d'une même *politique extrême-orientale*, qui parfois nous a fait défaut.

Ainsi nous ne croyons pas nous avancer inconsidérément en affirmant aux lecteurs du Bulletin que l'organisation — surtout théorique — de la « force navale des mers d'Orient », bien que destinée en principe à agir, suivant les besoins, dans l'océan Indien, le Pacifique ou les mers de Chine, et à faire parcourir annuellement à son escadre de croiseurs toutes les parties de ce vaste domaine, aboutira pratiquement à une augmentation sérieuse de notre ancienne division navale (ou escadre) de l'Extrême-Orient.

Si des esprits chagrins regrettaient qu'on ne pût mettre complètement à exécution l'idée du ministre qui avait pensé faire de cette double division de croiseurs une grande école de navigation, destinée à être le complément de l'*Aphigénie* (maintenant remplacée par le *Duguay-Trouin*), on nous permettra, par contre, de trouver quelque compensation dans le plaisir que nous éprouverons de voir un grand nombre de jeunes officiers se familiariser avec ces régions. Non seulement l'étude de l'Extrême-Orient, qui, seul dans le monde entier, nous offre encore le spectacle d'une civilisation vraiment digne de ce nom et profondément originale — car elle diffère de la nôtre autant que le bouddhisme du christianisme — est remplie d'attraits, mais il y a pour la France un intérêt très réel à ce que nos officiers de marine connaissent parfaitement une région d'où sans doute naîtra la prochaine guerre et qui menace d'être le champ clos où s'engageront les premières hostilités. Dès le milieu de 1897 certains auteurs (1) ont annoncé que l'année 1902 serait une

date particulièrement critique dans l'évolution du conflit russo-japonais. Il semble bien que les événements ne soient pas loin de leur donner raison.

JEAN DE LA PEYRE.

## ASIE FRANÇAISE

**Le développement du service des postes, télégraphes et téléphones de l'Indo-Chine.**

— Les variations qu'on constate dans le service des postes, télégraphes et téléphones sont l'un des signes auxquels on peut juger le plus sûrement de l'activité économique d'un pays; aussi est-il intéressant de rechercher, à l'aide d'un rapport officiel publié dans la *feuille de renseignements de l'Office colonial*, quels progrès ce service postal a, durant les dernières années, faits en Indo-Chine.

L'administration des postes avait transporté, en 1898, 6.366.700 objets de correspondance et 8.513.000 en 1899; elle en a distribué 13.464.400 en 1900. Dans ces quantités ne figure pas, d'ailleurs, la totalité des correspondances échangées à l'intérieur de l'Indo-Chine, l'ancienne institution annamite des « trams » ou postes rurales gratuites, qui relève encore des administrateurs, subsistant dans les provinces de la Cochinchine.

Une augmentation analogue s'est produite dans l'émission des mandats-poste. La valeur des mandats émis pour être payés dans la colonie passe de 4.544.068 piastres en 1899 à 5.488.969 piastres en 1900; celle des mandats payables en France, de 3.214.830 francs à 4.705.117 francs. Le développement du service des mandats métropolitains trouve ses causes dans les facilités qu'il donne à la population pour effectuer directement ses achats, et dans la réduction des droits opérée en décembre 1899.

Seul le service des colis postaux reste en arrière dans ce mouvement progressif. Le nombre des colis ayant eu leurs points d'expédition et de destination dans la colonie avait été, en 1898, de 37.789 et de 42.642 en 1899; il a atteint 43.657 en 1900. D'autre part, en 1899, 21.961 colis étaient arrivés du dehors, et 6.317 y avaient été expédiés; en 1900, le chiffre des réceptions est monté à 24.688, mais celui des expéditions est descendu à 5.812. Cette diminution n'a, d'ailleurs, affecté que la direction de Saïgon; celle d'Hanoï, au contraire, enregistre une augmentation.

Le service télégraphique s'étendait, au 31 décembre 1900, sur 11.612 kilomètres de fils; c'était, par rapport à 1899, un accroissement de 1.200 kilomètres de lignes et 1.367 kilomètres de fils.

Dans les six premiers mois de 1901 sont venus s'ajouter à ce total: les lignes de Cantho à Omon (10 kilomètres); de Patchoum à Xieng-Kouang (148 kilomètres), de Luang-Prabang à Xieng-Kouang (183 kilomètres) et de Cang-Son à Song-Cau (21 kilomètres.)

D'un autre côté, des modifications apportées au parcours des lignes existantes les ont raccourcies

(1) *Revue des Deux Mondes* du 15 septembre 1897, article reproduit dans le livre de MM. René Pinon et Jean de Marillac: *La Chine qui s'ouvre*. (Chez Perrin.)

de 51 kilomètres. L'augmentation définitive a donc été de 311 kilomètres portant, au 1<sup>er</sup> juillet 1901, la longueur totale du réseau à 11.923 kilomètres.

Le nombre des télégrammes transmis a passé, dans le service intérieur, de 342.315 en 1897 à 391.859 en 1900, et dans le service international de 45.509 en 1897 à 57.062 en 1900.

Les résultats du service intérieur sont d'autant plus intéressants à enregistrer que longtemps l'utilité du télégraphe est demeurée inconnue à la population annamite. Les progrès réalisés sont dus, pour une grande part, à l'introduction du personnel indigène dans l'administration postale. Depuis cette réforme, l'usage du télégraphe s'est répandu chez les Annamites et ils s'en servent aujourd'hui comme les Européens.

Quant au téléphone, il n'existe encore de réseaux urbains qu'à Cholon et à Saïgon; un réseau inter-urbain relie en outre ces deux grands centres, distants l'un de l'autre de 5 kilomètres seulement. L'administration a de plus établi dans plusieurs localités, et notamment à Hanoï, des installations téléphoniques pour son usage particulier. Le réseau de Hanoï, qui a un développement de 64 kilomètres, va devenir incessamment le noyau d'un réseau urbain ouvert au service privé. Il y a actuellement en Indo-Chine 226 kilomètres de lignes téléphoniques et 1.334 kilomètres de fils.

Les recettes (en piastres) des postes, télégraphes et téléphones se sont élevées, depuis 1896, de 261.435 piastres à 420.296 en 1900, et cette augmentation est due en grande partie à l'essor économique de la colonie.

**La population de la Cochinchine.** — Lors de la publication de notre dernier numéro, on ne connaissait encore que quelques chiffres globaux au sujet des recensements opérés en Indo-Chine. Aujourd'hui, on possède des chiffres détaillés pour celui effectué en Cochinchine le 27 décembre dernier. Ce recensement a donné les résultats généraux ci-après :

Population fixe.....	2.813.390 habitants
Population flottante.....	155.139 —
Total.....	2.968.529 habitants

Ces chiffres se décomposent de la manière suivante, par nationalité :

#### Population civile.

Français (population civile).....	4.932
Métis ayant un état civil français...	431
Européens étrangers.....	398
Métis ayant un état civil indigène..	125
Annamites originaires de la Cochinchine (population civile).....	2.551.986
Annamites originaires des pays de protectorat (Tonkin-Annam-Cambodge).....	6.315
Minh-huong.....	42.940
Chinois.....	92.075
Cambodgiens.....	231.902
Malais.....	5.547
Indiens.....	1.300
Autres Asiatiques.....	25.364
Métis sans état civil connu.....	310
A reporter.....	2.963.325

Report..... 2.963.325

#### Population militaire.

Français.....	2.537
Indigènes.....	2.067
Total.....	2.968.529

Voici, d'autre part, la population des provinces et des principales localités de la colonie avec l'indication des groupes de population non annamite les plus importants :

Provinces et localités de recensement.	Résultats généraux du recensement.	Population figurant à l'état de la Cochinchine en 1899.	Français (population civile).	Chinois.	Cambodgiens.
Bacliou.....	87.877	63.556	55	4.590	13.914
Baria.....	49.212	37.914	42	383	8
Bentré.....	216.816	181.652	59	2.494	184
Bienhoa.....	105.749	103.502	95	1.881	1.158
Cantho.....	226.978	205.030	60	5.542	20.409
Cap St-Jacques	5.690	»	106	719	4
Chaudoc.....	145.399	97.190	44	1.816	28.847
Cholon.....	184.151	184.365	92	3.668	29
Giadinh.....	217.351	217.347	105	2.495	4
Gocong.....	93.825	66.321	26	770	44
Hatien.....	13.873	11.328	21	2.645	2.502
Longxuyen.....	151.001	119.778	63	1.790	1.916
Mytho.....	312.324	235.923	94	3.142	59
Rachgia.....	102.389	48.201	41	2.048	33.915
Sadec.....	182.924	156.606	33	2.308	22
Soctrang.....	155.116	108.095	67	7.922	48.689
Tanan.....	92.815	81.207	24	998	312
Tay Ninh.....	66.533	49.114	46	483	7.843
Thudaumot.....	105.774	76.966	51	1.213	4.501
Travinh.....	185.164	148.158	39	6.397	66.607
Vinhlong.....	156.195	122.373	43	2.479	509
Saïgon-ville...	47.577	51.095	3.581	12.003	128
Cholon-ville..	63.237	124.451	132	24.227	289
Poulo-Condor.	559	240	13	62	9
Totaux...	2.968.529	2.490.312	4.932	92.075	231.902

La population civile française, qui comprend, comme on l'a vu plus haut, 4.932 individus, se compose de 3.204 hommes ayant plus de dix-huit ans contre 993 femmes seulement ayant aussi plus de dix-huit ans. Le nombre des garçons et celui des filles de dix-huit ans et au-dessous sont respectivement de 374 et 361. Le nombre des hommes âgés de plus de dix-huit ans installés dans la colonie (garnison non comprise) est assez important, et certes il ne faut pas s'en plaindre; mais on doit regretter que celui des femmes françaises venues en Cochinchine soit aussi disproportionné à celui des hommes.

**Les relations commerciales entre l'Indo-Chine et la Chine.** — L'administration des douanes de l'Indo-Chine avait élaboré, pour le soumettre au Conseil supérieur de cette colonie, tout un projet de modifications au tarif des douanes spécial à l'Indo-Chine, dans le but de diminuer, au profit de la production intérieure, la situation privilégiée qu'a actuellement, dans notre colonie, le commerce chinois. Cette administration, laissant de côté toute préoccupation fiscale — car la substitution de produits français ou indo-chinois aux produits chinois pourrait entraîner une diminution de 100.000 piastres environ dans les recettes des douanes — a fait observer que le commerce chinois, avantaagé par la proximité du lieu de production des articles spéciaux qu'il fournit à l'Indo-Chine, ne devrait pas béné-

ficier de faveurs refusées au commerce européen.

Développant sa thèse, l'administration des douanes déclarait qu'il n'était pas admissible que les dépenses d'organisation et d'entretien que s'impose la France et que s'impose l'Indo-Chine elle-même eussent pour conséquence d'assurer aux commerçants chinois des bénéfices faciles au milieu d'une paix et d'une prospérité que ces Asiatiques ne trouvent pas dans leur propre pays.

Passant ensuite en revue les objections faites à son projet par les assemblées locales, elle assurait qu'il n'y avait pas lieu de craindre que son adoption, d'une part, entraînant un renchérissement considérable de la main-d'œuvre et, d'autre part, n'écartât la main-d'œuvre chinoise, indispensable pour certains travaux.

Il ne faut pas, en effet, disait-elle, s'exagérer l'importance des chiffres d'importation de la plupart des articles visés. En 1900, on a importé 13 tonnes de *galettes chinoises* et 16 tonnes en 1901. De même, l'importation des *sirops, bonbons etc. chinois*, a été de 123 tonnes en 1900 et de 103 tonnes en 1901. De semblables chiffres ne paraissent pas indiquer que la population indigène de l'Indo-Chine ait un besoin absolu de ces produits. Le relèvement des droits sur ces articles chinois ne provoquera certainement aucune crise économique.

La situation est identique pour les thés et les tabacs. L'Indo-Chine importe en moyenne 1.200 tonnes de thé, mais elle en produit des quantités infiniment plus considérables. Le Tonkin peut livrer, tous les ans, à la consommation plus de 20.000 tonnes de thé; dans la province d'Hung-hoa, le nombre des pieds est de 12 à 15 millions, soit une production annuelle de 6 à 7.000 tonnes. Un seul propriétaire y possède des plantations suffisantes pour avoir pu livrer à la Résidence, en deux ans, 7.000 kilos de graines. En Annam, au Laos, les plantations de thé sont nombreuses et prospères. Le produit est mal préparé, il sert à la consommation des indigènes qui s'en contentent. En admettant que le relèvement du droit d'importation puisse provoquer un léger renchérissement du thé, l'augmentation du prix ne portera que sur les thés de luxe, car les qualités communes, produites sur place, sont assez abondantes pour suffire aux besoins des indigènes.

Les chiffres d'importation et d'exportation des tabacs chinois et indigènes se compensent à peu près exactement dans les statistiques. Pendant les deux années 1900 et 1901 réunies, l'Indo-Chine a importé 595 tonnes de tabac chinois; elle a exporté, pendant le même laps de temps, 493 tonnes de tabac indigène. Ces chiffres sont insignifiants eu égard à la consommation locale qu'on peut évaluer à 13.000 tonnes par an. Le relèvement du droit d'importation supprimera sans doute l'entrée des tabacs chinois, mais les consommateurs ne s'en apercevront guère. La douane subira seule dans ses recettes la conséquence de cette suppression. Par contre, les agriculteurs indo-chinois pourront s'assurer la clientèle du Yunnan avec

d'autant plus de facilité que le commerce yunnanais, monopolisé jusqu'à ce jour par des maisons chinoises de Hong-kong, va se libérer de ses entraves dès que les Français pénétreront dans ce pays pour y construire la ligne ferrée de Laokay à Yunnan sen. L'heure actuelle semble éminemment propice pour déplacer le courant commercial, pour rétablir entre le Yunnan et le Tonkin les liens étroits créés par la nature et rompus par la force d'une tradition que nous avons le devoir de combattre et de faire disparaître.

Les mêmes considérations s'appliquent aux légumes secs, aux espèces médicinales, aux jutes, que l'Indo-Chine peut produire et fournir aux pays voisins. De même, notre colonie pourra fabriquer et livrer à la consommation locale et au commerce yunnanais, les artifices et pétards, les allumettes, les articles de vannerie, les menus objets en métal que la Chine et le Japon expédient encore, grâce à des tarifs trop favorables.

L'Indo-Chine, entrée désormais dans la voie du développement agricole, industriel et commercial, a besoin, comme tous les pays jeunes, d'être protégée, d'être encouragée pour prendre conscience de sa valeur propre et puiser en elle-même les ressources qu'elle possède, mais qu'elle n'a pas encore su exploiter.

A la suite de ces considérations, l'administration soumit au Conseil supérieur les propositions suivantes :

#### Modifications au tarif d'importation.

	Droits d'entrée par 100 kilos
Sucre noir chinois.....	20 fr.
Sirops, bonbons, etc.....	Tarif de la Métropole
Thés et résidus.....	—
Tabacs chinois.....	250 fr.
Médecines chinoises.....	100
Légumes secs chinois.....	Tarif de la Métropole
Bières.....	12 fr. (brut)
Sauces chinoises.....	Tarif de la Métropole
Médicaments asiatiques, en vrac.....	100 fr.
Soies et tissus de jute.....	Tarif de la Métropole
Coutellerie et bibeloterie chi- noise.....	—
Poudre et pétards chinois...	—
Meubles en rotin et bambou.	5 fr.
Coques de navire en bois, fer ou acier.....	Tarif de la Métropole
Allumettes chimiques en bois.	20 fr.

#### Modifications au tarif d'exportation.

	Droits de sortie par 100 kilos
Soie grège et redévidée.....	250 fr.
Bourres de soie, cocons, fri- sons et déchets.....	100

Nous résumons ci-après les décisions prises par le Conseil supérieur :

Le droit proposé sur les sirops, bonbons, confitures au

sucre d'origine chinoise, a été rejeté par 10 voix contre 9.

Le droit sur les thés et résidus de thé, proposé à 208 francs, a été rejeté. Le droit de 50 francs existant déjà a été porté à 104 francs.

Le droit d'importation sur les tabacs chinois de toutes espèces a été accepté par 14 voix contre 9.

Sur les espèces médicinales, les légumes, les bières, d'origine chinoise, les droits ont été adoptés.

Sur les saucés chinoises, le droit a été rejeté par 10 voix contre 8, de même que sur les tissus de jute.

Sur la coutellerie d'origine chinoise, le droit a été adopté.

Sur les articles poudre et pétards, le droit a été porté de 10 à 30 francs.

Sur les coques de bâtiments en bois, le droit a été maintenu jusqu'à 200 tonnes brut.

Sur la soie grège, tarif d'exportation, le droit a été rejeté par 14 voix.

On voit que, sans accepter complètement les propositions de l'administration des douanes, et sans aller aussi loin qu'elle dans la voie de la protection, le Conseil supérieur s'est néanmoins décidé à protéger un peu plus que par le passé la production indo-chinoise ou européenne contre la concurrence chinoise. Au moment où l'on va entreprendre la construction du chemin de fer destiné à assurer les relations commerciales entre l'Indo-Chine et le Yunnan, il y aurait du reste quelque illogisme à s'engager dans un système de protectionnisme qui empêcherait les produits chinois de s'échanger avec ceux de notre colonie.

## SIAM

**L'immixtion anglaise.** — Si les dernières nouvelles font croire à un renouvellement de l'activité hostile des Siamois dans le bassin du Mékong, elles ne laissent aucun doute en ce qui concerne l'immixtion de plus en plus accentuée des Anglais à Bangkok, à laquelle se prête le gouvernement siamois. Quelques petits faits l'ont encore récemment démontré. Le Siam vient d'envoyer à Tokio un ministre plénipotentiaire d'éducation absolument anglaise. On se demande s'il faut y voir un effet de l'accord anglo-japonais dont nous parlons plus haut. D'autre part, la police sikh de plus de 1.500 hommes qui garde Bangkok, et qui a tout à fait les allures d'un détachement de l'armée des Indes, joue un rôle de plus en plus évident dans la capitale siamoise. On a beaucoup remarqué aux dernières courses de Bangkok que toute une compagnie de ces sikhs, en grande tenue anglo-indienne, et commandée par des officiers anglais, faisait le service d'ordre. Il est étrange qu'en présence des dires de tant de témoins, auxquels il est bien facile de constater d'une manière irréfutable des faits de ce genre, les journaux anglais s'obstinent à parler de la police sikh de Bangkok comme d'un mythe ou d'une chose insignifiante. Certains journaux britanniques pré-

tendaient récemment qu'il n'y avait pas 15 sikhs à Bangkok. On pouvait en voir beaucoup plus aux dernières courses, et la meilleure preuve que l'autorité anglo-indienne favorise l'établissement de cette police étrangère au Siam, c'est que les officiers anglais qui la commandent ne sont que temporairement hors cadre.

Il est de plus en plus évident que le gouvernement siamois perd toute prudence et ne sait pas faire une part suffisamment égale à ses deux voisins dans les avantages qu'il peut accorder à l'intérieur du royaume. Il est d'ailleurs fort maladroit pour lui de se mettre ainsi entre les mains d'une seule puissance, et de risquer, si nos moyens d'action venaient à être momentanément diminués, de tomber dans un rang de simple vassalité vis-à-vis de l'Angleterre. La cour de Bangkok ne cesse de nous donner des sujets d'inquiétude et de griefs; c'est de sa part une grosse imprudence; elle ne peut douter que nous ayons dans toute la moitié orientale du royaume des moyens suffisants et une situation internationale assez bien établie pour nous permettre de lui faire éprouver l'effet naturel de son étrange conduite à notre égard. En admettant même que nous renoncions à une action qui nous serait facile, les Siamois, en s'obstinant à créer par leur manière d'agir une question du Siam, pourraient fort bien nous amener, à un moment donné, à nous entendre sur leur dos avec l'Angleterre, à chercher quelque système de compensation, et ils se trouveraient alors fort étonnés de l'autorité subite que prendraient les 1.500 sikhs auxquels ils ont si bénévolement abandonné la police de leur capitale.

Les paroles d'avertissement prononcées par M. Doumer à son retour en France ont déjà été fort remarquées au Siam dans les milieux qui réfléchissent. La *Siam Free Press* ne manquait pas de les présenter à l'attention du gouvernement de Bangkok. Elle laissait entendre à ce dernier que peut-être l'heure allait venir où il se repentirait d'avoir si parfaitement méconnu ses voisins de l'Est. Ce journal indépendant concluait ainsi : « Il serait erroné d'interpréter comme une menace contre le Siam les paroles de M. Doumer; elles ne signifient pas davantage une hostilité contre l'Angleterre. Les déclarations de M. Doumer veulent dire qu'il est nécessaire pour le Siam, pour assurer son intégrité et son indépendance, de maintenir l'équilibre entre ses puissantes voisines, c'est-à-dire que ces dernières doivent être sur le pied d'égalité et obtenir une situation égale dans les affaires de ce pays. Telle est évidemment la conduite la plus sûre et la plus sage que puisse suivre le Siam, et si ses hommes d'Etat et ses gouvernants sont intelligents, il ne sera pas nécessaire d'entamer une action énergique pour arriver à cette fin. »

**Le Commerce.** — Le *Board of Trade Journal*, publié par le département commercial du *Board of Trade*, donne dans son dernier numéro la statistique suivante des importations et

des exportations du Siam pour 1901, comparées aux résultats de 1900 :

	1900	1901
	—	—
	Francs	Francs
Importations.....	60.932.511	67.897.679
Exportations.....	75.361.140	107.706.219
	136.293.651	175.603.898

Soit en faveur de 1901.... 39.310.247 francs.

Il résulte du rapport publié par l'administration des douanes siamoises que 41 0/0 des importations proviennent de Singapour et 22 0/0 de Hong-kong.

Les marchandises britanniques figurent pour 11,9 0/0 dans le chiffre des importations étrangères; les marchandises allemandes pour 7,4 0/0. Comparativement à 1900, l'Angleterre et l'Allemagne ont vu le chiffre de leurs importations augmenter respectivement de 1,30/0 et 1,9 0/0. En 1901 la part de l'Inde est de 4,5 0/0 dans le total des importations, celle de la Chine de 3,5 0/0. En 1900 la diminution des importations de la Cochinchine française avait été enrayée, mais en 1901 il s'est produit un nouveau ralentissement et les importations de notre possession sont retombées au chiffre de 216.200 francs. La France elle-même et ses autres colonies d'Indo-Chine (Annam et Cambodge) sont également en diminution, et cela depuis trois ans. L'Amérique, le Danemark se présentent aussi en moins-value, tandis que la Suisse, la Hollande et l'Italie sont en augmentation.

Les importations de cotonnades de Singapour montrent que l'Angleterre fournit la presque totalité des tissus au Siam. Les machines et mécaniques proviennent du Royaume-Uni et de l'Allemagne.

45 0/0 des exportations sont à destination de Singapour et 38 0/0 à destination de Hong-kong.

L'Allemagne qui, en 1890, ne figurait pas dans le chiffre des exportations du Siam, y apparaît pour 5,5 0/0 en 1901; le riz compose la totalité des importations allemandes du Siam. Les exportations à destination de l'Inde et du Royaume-Uni sont en décroissance. Enfin 66 0/0 des exportations siamoises vont directement en Europe sans spécification de pays.

## CHINE

**Les chemins de fer du Tchili.** — Une difficulté sérieuse vient de surgir entre l'Angleterre et diverses autres puissances à propos des chemins de fer du Tchili.

Le 29 avril, un arrangement avait été signé entre Sir Ernest Satow, ministre d'Angleterre à Pékin d'une part, et Yuan Chi Kai, vice-roi du Tchili, et Hou You Fen, directeur des chemins de fer de l'autre, aux termes duquel la ligne de Pékin

à Tien-tsin et Chan-haï-kouan, actuellement sous contrôle militaire britannique, serait rendue à l'administration chinoise. Il était seulement stipulé que, pour toutes les questions de transports militaires, un directeur militaire anglais, assisté de deux co-directeurs japonais et allemand, conserverait la haute main sur la ligne. De plus, la Chine s'engageait à n'accorder aucune nouvelle concession de voie ferrée à une compagnie étrangère dans un rayon de 80 milles de tout point situé sur le chemin de fer de Pékin à Chan-haï-kouan. On citait comme intéressées par ce monopole réservé à l'Administration Impériale des chemins de fer chinois les lignes à concéder de Pékin à Tong-tchéou, de Pékin à la Grande Muraille, et de Tien-tsin à Pao-ting-fou. L'arrangement devait être exécuté et les lignes restituées à l'administration chinoise le 1<sup>er</sup> juin, si les autres puissances donnaient leur acquiescement.

Un certain nombre de ces dernières s'y sont refusées jusqu'à présent, et même de vives protestations ont été formulées par les ministres de Russie et de Belgique contre ce dernier arrangement anglo-chinois. Leur cause est facile à comprendre. Les Russes n'ont aucun désir de voir une administration qui semble être assez étroitement placée sous le contrôle britannique construire les lignes entre Pékin et la Grande Muraille, c'est-à-dire celles qui mèneront en Mongolie et en Mandchourie. D'autre part, le ministre belge représente dans cette affaire les intérêts du syndicat franco-belge qui construit et exploite pour le gouvernement céleste la ligne de Pékin à Hankéou : il est donc naturel qu'il désire mener cette voie ferrée jusqu'à la mer, c'est-à-dire de Pao-ting-fou à Tien-tsin, précisément sur le parcours qui lui serait interdit aux termes de l'arrangement anglo-chinois du 29 avril. Le ministre de France soutient naturellement dans cette affaire son collègue de Belgique.

Les Anglais défendent avec beaucoup d'ardeur leur accord avec Yuan Chi Kai et Hou You Fen; le *Times* lui a même consacré, le 20 mai, un article d'une vigueur et d'une impertinence assez remarquables. Il affecte de considérer que l'accord anglo-chinois n'avait d'autre but que d'assurer à la Chine la police et la direction de sa propre maison. « L'arrangement, disait-il, ne nous donne aucun privilège exclusif, soit en ce qui concerne l'usage du chemin de fer, soit pour ce qui est de l'administration des districts qu'il traverse. Il ne fait qu'aider la Chine à conserver sa porte ouverte en l'appuyant pour qu'elle garde dans ses propres mains le contrôle des chemins de fer de la province où est sa capitale. » Cette phrase, déclarant que les Anglais ne se réservaient aucun privilège et n'avaient d'autre but que de permettre au charbonnier chinois d'être maître chez lui, venait assez singulièrement après le passage suivant que nous traduisons du même article du *Times* : « Il a été décidé que si la Chine avait besoin de fonds pour construire des chemins de fer dans un rayon de 80 milles de la ligne actuellement existante entre Pékin et Chan-haï-kouan elle s'adresserait,



pour obtenir le capital nécessaire, à la « British and Chinese Corporation ». Cette compagnie, nous n'avons pas besoin de le rappeler à nos lecteurs, a fourni aux Chinois l'emprunt de 1898 qui est gagé sur la ligne existante. Le contrat, aux termes duquel fut fait cet emprunt originel, stipulait par son article 3 que dans le cas où l'administration du chemin de fer aurait l'occasion de chercher de nouvelles avances, elle emprunterait aux créanciers auxquels la ligne a déjà été donnée en gage et non pas à de tierces parties. »

Ainsi, les Anglais ne demandent aucun privilège, mais cependant ils s'assurent celui de fournir tous les fonds nécessaires à la construction des futurs chemins de fer du Petchili, avec constitution d'une hypothèque sur les lignes à établir. Il est difficile de démentir d'une manière plus évidente les assertions de désintéressement du *Times*. En réalité, l'Administration Impériale des chemins de fer chinois ne serait dans cette affaire que comme un bras exécutant ce que commanderaient des groupes de capitalistes anglais. Ceci suffit à expliquer et à justifier amplement les protestations de la Russie.

Le *Times* écarte d'ailleurs ces dernières avec une parfaite impertinence. Il constate bien que les efforts du ministre de Russie à Pékin, M. Lessar, ont obtenu un certain succès; que par exemple le ministre russe est arrivé, en accusant Yuan Chi Kaï et Hou You Fen d'avoir signé l'arrangement avec précipitation, à les faire reculer de deux rangs dans les dignités mandarinales sans qu'ils perdent d'ailleurs leurs fonctions, et le *Times* dit à ce propos : « Cette mesure ne diminuera pas la puissance de ces deux fonctionnaires à l'esprit large, mais elle ne manquera pas d'être agréable à M. Lessar et aux autres champions de la réaction, comme un affront infligé au parti qui désire affranchir la Chine d'une dépendance corrompue. » Il est évident que la dépendance vis-à-vis l'Angleterre est nécessairement désintéressée, que celle envers la Russie ne saurait présenter le même caractère.

Il est, du reste, à croire que l'aigreur apportée par les Anglais dans cette affaire vient de ce qu'ils ne sont pas encore convaincus qu'elle se terminera par un succès. Ils ne font que redoubler d'énergie tout au moins apparente, et la dernière phrase de l'article du *Times* contient même une menace à peine voilée d'une intervention de l'alliance anglo-japonaise dans cette question des chemins de fer du Tchili. Cela n'empêche que l'accord du 29 avril n'est pas encore hors de danger; il a bien été ratifié par un édit impérial, mais comme par surprise, et pendant un voyage que faisait l'empereur aux tombes de l'Ouest. Le ministère des Affaires étrangères n'en a pas eu connaissance, sinon il aurait peut-être présenté quelques objections au trône, puisque les ministres de Russie et de Belgique ont pu montrer que l'accord anglo-chinois était contraire, dans une de ses parties les plus essentielles, à des engagements antérieurs pris par la Chine envers des nationaux d'autres puissances. Le ministre de Bel-

gique, par exemple, a pu déclarer que Li Hong Tchang avait pris, le 9 avril 1901, un engagement aux termes duquel si la ligne de Tien-tsin à Pao-ting-fou devait être construite elle le serait par le syndicat du Pékin-Hankéou. Nous avons vu plus haut que l'Empereur, en présence des réclamations russes et belges, a infligé une sorte de peine disciplinaire au vice-roi du Tchili et au directeur des chemins de fer. De plus, d'après ce que l'on dit, Yuan Chi Kaï lui-même, surpris par la portée de l'arrangement après avoir été amené à le signer par les efforts des ministres d'Angleterre et du Japon, aurait adressé au trône un mémoire demandant que l'on trouvât moyen de le modifier de manière à respecter les intérêts des Russes et surtout des Belges. Tout cela n'indique pas que les Anglais réussissent à réaliser leur mainmise indirecte sur les chemins de fer à construire dans le Tchili.

C'est en effet de la mainmise anglaise et de rien autre chose qu'il s'agit; personne ne saurait s'y tromper, malgré les efforts faits par l'Angleterre pour faire croire que nous sommes en présence d'une nouvelle mesure pour assurer le maintien de la porte ouverte. Lorsqu'un pays s'arrange d'avance de manière à fournir tous les fonds nécessaires à la construction des chemins de fer et à prendre hypothèque sur eux, il ne peut pourtant pas dire raisonnablement qu'il respecte le principe du « fair play » de l'égalité entre les capitalistes de toutes les nations étrangères. C'est un véritable monopole que les Anglais cherchent à se faire conférer.

Aussi ne sommes-nous pas surpris d'apprendre que les Etats-Unis, qui n'ont assurément aucun intérêt politique direct dans cette affaire, ont joint leurs protestations à celles de la Russie et de la Belgique, puisqu'ils ont évidemment tout intérêt à réserver à leurs nationaux la possibilité de prendre part à des entreprises comme celle des chemins de fer du Tchili.

Quoi qu'il en advienne, on doit évidemment considérer cette tentative audacieuse pour mettre la main sur les voies ferrées de la province septentrionale comme un des premiers résultats de cette alliance anglo-japonaise qui, d'après les contractants, devait assurer une longue période de paix à l'Extrême-Orient. On sait d'ailleurs que c'est assez l'habitude des contrats de ce genre, entourés de belles déclarations pacifiques à leur naissance, d'aboutir à la première occasion à la provocation de nouvelles difficultés. Jusqu'ici, l'Angleterre s'était montrée assez réservée dans le nord de la Chine. Elle prétendait s'assurer seulement une sorte de situation prépondérante dans la vallée du Yang-tsé. Ses ambitions, appuyées à celles du Japon jusqu'au moment où elles seront contre-carrées par ces dernières, s'étendent aujourd'hui au Petchili. Peut-être sont-elles quelque peu outrecuidantes, puisque, comme le faisait observer un correspondant de Changhaï dans le numéro même du *Times* où figure l'article dont nous donnons plus haut des passages, les Anglais ont été jusqu'ici incapables de poser une seule traverse

des lignes qu'ils se sont fait concéder de Changhaï à Nankin et à quelques autres centres placés dans les régions des plus riches et les plus faciles du bas Yang-tsé. Quoi qu'il en soit, la situation actuelle nous paraît indiquer des tendances inquiétantes et présage soit des conflits, soit des développements exorbitants de l'influence anglo-japonaise, au détriment de toutes les autres puissances en Chine. Un jour, d'ailleurs, l'Angleterre reconnaîtra qu'elle est logée à la même enseigne que les autres nations d'Occident et que le Japon est un renard qui doit lui manger ses poules extrême-orientales.

**La revision des traités de commerce et la question de l'indemnité.** — On sait que les Anglais s'efforcent actuellement de faire reviser les traités de commerce, de manière à favoriser l'expansion du mouvement d'échange entre la Chine et les pays étrangers. Jusqu'ici, les importations étrangères devaient payer un droit de 5 0/0 *ad valorem*, qui n'avait d'ailleurs été que théorique pendant longtemps et qui, par un élèvement de tarifs, a été rendu réel pour faire face aux nécessités financières nouvelles qui se sont imposées à la Chine à la suite des derniers événements. Le gouvernement céleste désirerait surtout voir augmenter encore les droits sur les importations étrangères, les revenus de l'administration des Douanes impériales étant ceux qui lui arrivent avec le plus de régularité et de sécurité. Les commerçants étrangers ne seraient pas, en théorie, défavorables à une augmentation de ce genre, si quelque chose leur était donné en échange, et la compensation qu'ils demandent est une réforme ou même une abolition des *likin* ou douanes intérieures. On assure même que le commissaire anglais qui doit discuter la revision des traités, Sir James Mackay, aurait déclaré, au nom du gouvernement britannique, que les droits de douane pourraient être élevés à 15 0/0 *ad valorem*, si la Chine consentait à l'abolition des *likin*.

De pareils changements ne se feront pas sans de grandes difficultés. Tout d'abord, les commerçants étrangers ne sont pas tous d'accord sur leurs avantages. Le commerce américain de Changhaï a déjà protesté contre l'offre faite à la Chine par Sir James Mackay, et l'« American China Association » a récemment émis le vœu que l'on maintienne sans changements le droit de 5 0/0 *ad valorem* sur les marchandises étrangères importées. Cette attitude des Américains vient sans doute de ce qu'ils commercent surtout avec le nord de la Chine où les *likin* sont à peu près inconnus, tandis que ces péages intérieurs abondent dans le centre et le sud qu'exploite surtout le commerce britannique.

Mais il y a d'autres difficultés qui proviennent de la situation de la Chine elle-même. Tout d'abord, les *likin* fournissent une grande partie des revenus provinciaux, et tout le mandarinat est coalisé en vue de leur conservation qui lui

procure des ressources avouées et illicites. La Chine consentirait peut-être à une réforme des *likin*, mais celle-ci ne serait guère sans doute qu'apparente. Il est bien difficile de contrôler la légalité des droits perçus à des barrières intérieures, situées très loin des côtes, et la seule forme sous laquelle une modification de la situation actuelle serait véritablement profitable au commerce étranger ne peut être que l'abolition totale des *likin*.

La situation financière actuelle du Céleste Empire oblige du reste de ne toucher à son organisation, si mauvaise qu'elle soit, qu'avec de grandes précautions. La charge de l'indemnité de 450 millions de taëls, que la Chine doit verser par annuités aux puissances, est beaucoup plus lourde qu'on ne l'aurait cru au premier abord, et l'on remarque que les Célestes s'efforcent de trouver partout des sources de revenus pour y faire face. C'est ainsi que les Anglais se plaignent que le vice-roi du Kouang-toung prélève dans la région de Soua-téou de nouveaux droits sur les exportations et importations. Mais, comme nous le disions, les finances chinoises sont dans une situation des plus difficiles. La Chine doit acquitter en or l'indemnité exigée à la suite des événements de 1900; c'est-à-dire que les banquiers de Changhaï, auxquels sont remises les annuités payées en taëls argent, le métal blanc étant l'étalon monétaire de la Chine, doivent acheter de l'or au cours du change pour le verser aux indemnitaires étrangers. Or, au moment de la signature du protocole, le haïkouan taël valait 3 fr. 75 en or; mais à peine les négociations venaient-elles de se terminer, qu'une baisse prononcée de l'argent se déclarait, et à l'heure actuelle, c'est à peine si le taël vaut 3 fr. 02. A ce taux, l'indemnité de 450 millions de taëls se trouve augmentée pour la Chine de 90 millions, et chaque annuité de 3 millions de taëls. Cet accroissement automatique et imprévu de la dette cause déjà des difficultés dans le paiement des annuités. La commission des banquiers de Changhaï a dû informer le taotaï de cette ville, chargé de lui faire le versement au nom du gouvernement chinois, que les sommes payées ne sont pas suffisantes pour assurer l'annuité en or qui est due aux puissances le 1<sup>er</sup> juillet. Les Célestes répondent que ce n'est pas à eux mais aux étrangers à subir les fluctuations du change; mais, comme le protocole stipule formellement le contraire, ils devront bien s'exécuter à moins que les puissances ne songent à délier la Chine des engagements qu'elle a contractés, et les charges de l'empire se trouvent augmentées de la manière la plus lourde.

**Les mouvements insurrectionnels.** — La situation financière que nous dépeignons plus haut n'a pas manqué d'avoir l'effet le plus désastreux sur les contribuables chinois. Il a fallu percevoir des sommes plus fortes que celles qui avaient d'abord été prévues, et il est à croire que les mandarins, suivant leur habitude, ont encore

aggra  
ration  
fiscal  
face à  
disait  
on lè  
ments  
nem  
se fa  
dire q  
effray  
et cet  
mouve  
éclaté  
peu da  
été at  
région  
Dan  
si que  
pêches  
longte  
aurait  
rebelle  
trouvé  
forces  
comme  
entre l  
d'autre  
trouble  
s'étaien  
est pro  
avaient  
doute  
recrude  
cette p  
des der  
mis au  
de nou  
jadis la  
De n  
avoir é  
du Tchi  
pendan  
noncé q  
En réal  
les mei  
eu gr  
sans. C  
cial: il  
exigenc  
il sembl  
par la n  
gion de  
faveur  
gènes, l  
obligati  
avec les  
doute e  
converti  
avoir pr  
anti-étra  
mandarin  
de toute  
ger, ava

aggravé pour leur bénéfice personnel cette majoration nécessaire. D'ailleurs, le vieux système fiscal de la Chine n'a pas été abandonné pour faire face à ces exigences plus grandes, et, comme le disait le correspondant du *Times* à Changhaï, on lève les nouvelles taxes selon les vieux errements « sans méthode, sans justice, et sans discernement ». En même temps, les mandarins, pour se faire pardonner leur rôle, ne manquent pas de dire que le contribuable est victime des exigences effrayantes des étrangers et des missionnaires, et cette attitude a singulièrement contribué aux mouvements insurrectionnels qui ont récemment éclaté dans le Nord, dans le Sud, et même quelque peu dans le Centre, puisqu'une troupe chinoise a été attaquée par une bande de rebelles dans la région de Nankin.

Dans le Sud, c'est comme d'habitude au Kouang-si que la révolte a battu son plein. D'après les dépêches, le trafic a été interrompu pendant assez longtemps sur le Si-kiang; la ville de Nan-ning aurait même été assiégée et bombardée par les rebelles qui, pendant un certain temps, se seraient trouvés maîtres de la situation, débordant les forces insuffisantes des généraux Ma et Sou. Mais, comme on ne nous a annoncé aucun grand combat entre les troupes régulières et les révoltés, et que, d'autre part, les dépêches ne font plus mention des troubles du Kouang-si, comme si ces derniers s'étaient évanouis comme par enchantement, il est probable que les premiers télégrammes les avaient considérablement exagérés. Il s'est sans doute produit seulement dans le Kouang-si une recrudescence du brigandage endémique dans cette province excentrique et pauvre, à la suite des dernières commotions chinoises, qui ont permis aux éléments anti-mandchoux de se livrer à de nouvelles tentatives dans la région d'où sortit jadis la formidable insurrection des Taï ping.

De même, dans le Nord, la situation semble avoir été exagérée. Une révolte a éclaté au sud du Tchili dans les environs de Tcheng-king-fou, et pendant quelques jours le télégraphe nous a annoncé que les forces impériales étaient débordées. En réalité, les troupes régulières de Yuan Chi Kai, les meilleures de l'Empire, semblent n'avoir pas eu grand-peine à écraser ce mouvement de paysans. Ce dernier avait d'ailleurs un caractère spécial: il était sans doute causé en partie par les exigences du fisc pour l'indemnité générale, mais il semble avoir été provoqué plus particulièrement par la nécessité où étaient les habitants de la région de payer les indemnités locales stipulées en faveur des missionnaires et des chrétiens indigènes, lésés pendant les troubles de 1900. Cette obligation d'indemniser directement des voisins avec lesquels ils sont sans cesse en contact a sans doute exaspéré particulièrement les Chinois non convertis du sud du Tchili. Leur révolte semble avoir présenté des caractères de violent fanatisme anti-étranger. Leur chef était en effet un ancien mandarin militaire, qui, pour se mettre à l'abri de toutes représailles et n'avoir plus rien à ménager, avait commencé par massacrer sa propre

famille avant de prendre la direction de la révolte. Mais, comme nous le disions, cette dernière a été écrasée, et il en sera sans doute de même chaque fois que les fonctionnaires et la cour ne seront pas complices de mouvements insurrectionnels. Peut-être, les derniers troubles ressemblaient-ils singulièrement, à la base, à ceux de 1900; mais il leur manque, pour prendre la même extension, la complicité du monde officiel, qui reste sous le coup de la leçon qui lui a été infligée à la suite de sa participation à la révolte des Boxeurs.

**La situation de Hong-kong.** — L'extrême étroitesse des relations entre la Chine et Hong-kong permet de classer sous la rubrique chinoise les renseignements relatifs à cette possession britannique.

Les finances de cette dernière sont très prospères. En 1900, les recettes se sont élevées à 3.235.329 dollars, sans parler des produits des ventes de terrains et des droits sur l'eau distribuée, qui se sont respectivement élevés à 816.222 et à 151.034 dollars. La dépense a été de 3.623.447 dollars, dont 473.205 pour des travaux publics extraordinaires.

Il est entré dans le port, en 1900, 23.205 navires, sans compter les jonques. Ils jaugeaient 8.626.614 tonnes, et portaient 6.342.138 tonnes de cargaison, dont 4.214.000 ont été déchargées à Hong-kong. L'augmentation nette des importations sur celles de l'année précédente a été de 422.617 tonnes. Hong-kong importe surtout le charbon, le riz, le sucre, la farine, le thé, le pétrole.

La population de la colonie, d'après le recensement de 1897, était de 248.880. En 1900, ce chiffre s'élevait à 283.975, plus 13.237 de population militaire. En outre, le territoire de Kao-loung, récemment pris à bail sur la terre ferme en face de Hong-kong, comptait environ 100.000 habitants en 1899. Une des plus grosses difficultés est la densité extrême de la population sur l'île de Hong-kong et surtout dans la ville même, et le gouvernement cherche à prendre des mesures pour étendre cette dernière.

Comme on le voit, une grande partie du mouvement commercial de la Chine se fait par Hong-kong; il en résulte des bénéfices pour l'Angleterre, bénéfices que cette dernière s'efforce même d'augmenter moralement, en attribuant au commerce britannique avec la Chine toutes les importations et exportations étrangères qui se font via Hong-kong. Cette situation oblige, pour se rendre un compte exact de la part de chacun, d'examiner de très près les statistiques du commerce avec le Céleste-Empire. En outre, il est évident que les puissances qui possèdent des ports pris à bail sur la côte chinoise, comme la France avec Kouang-tchéou-ouan pourraient, en développant ces nouvelles possessions, diminuer peu à peu à leur profit le monopole écrasant qui existe à l'heure actuelle au profit de Hong-kong.

## JAPON

**Le commerce du Japon en 1900.** — En 1900 le commerce du Japon a présenté des chiffres plus forts qu'en 1899. Le total des échanges avec l'étranger a été de 1.264.877.233 francs se répartissant ainsi : 525.896.154 francs aux exportations et 738.981.679 aux importations. Le fait que les importations sont ainsi supérieures de 213.084.925 francs aux exportations s'explique en partie par ce fait que le Japon continue à s'approvisionner à l'étranger et surtout par la crise financière et industrielle qui a sévi sur le pays.

Le commerce de 1900 se répartit, comme il suit, entre les principaux pays en relations commerciales avec le Japon.

PAYS	VALEUR		
	Importations francs	Exportations francs	Total francs
Angleterre.....	184.289.313	28.974.053	213.263.366
Colonies anglaises.	95.050.771	137.276.219	232.326.990
<b>Total.....</b>	<b>279.340.084</b>	<b>166.250.272</b>	<b>445.590.356</b>
Chine.....	77.073.998	81.989.611	159.063.609
France.....	20.826.489	49.264.438	70.090.927
Allemagne.....	75.416.236	9.446.793	84.263.029
Etats-Unis.....	161.453.174	135.227.056	297.680.230

Si on compare ces chiffres à ceux de 1899, on constate que le commerce du Japon est en augmentation de 68.908.467 francs avec l'Angleterre, de 33.836.545 francs avec les Etats-Unis d'Amérique, de 29.185.506 francs avec l'Allemagne et en diminution de 18.296.812 francs avec la Chine, de 29.185.506 francs avec la France.

Le tableau suivant donne la valeur des principaux articles importés au Japon en 1900 :

ARTICLES	VALEUR francs
Coton brut.....	150.491.250
— en graines.....	2.499.512
— manufacturé.....	65.254.820
Laine brute.....	10.083.402
Lainages.....	44.118.169
Métaux.....	77.132.047
Machines et instruments.....	36.301.482
Teintures.....	13.457.530
Drogues et produits chimiques.....	4.478.418
Sucres.....	68.445.291
Divers.....	297.719.155
<b>Total.....</b>	<b>738.981.076</b>

On est en droit d'être frappé de la petitesse de la part prise par la France au commerce japonais. Cette situation est d'autant plus impressionnante que nous importons du Japon beaucoup plus que nous n'exportons à destination de ce pays, alors que c'est l'inverse pour toutes les autres nations occidentales.

Sans doute il n'est pas très facile de commercer avec les Japonais; on les sait chicaniers, et souvent mauvais payeurs. Comme le disait récemment un avis du service consulaire austro-hongrois, il ne faut entrer en relations avec des maisons japonaises qu'après avoir fait l'enquête la plus sérieuse sur leur solvabilité. Il faut éviter

avec le plus grand soin que les marchandises livrées présentent la moindre différence avec les échantillons qui avaient d'abord été expédiés. Les tribunaux japonais ne sont en effet pas bienveillants pour le commerçant étranger et ne manquent pas de lui donner tort, même si seule une légère apparence lui est défavorable. La seule manière de développer ses affaires au Japon, tout en leur donnant une base sérieuse, est d'y envoyer un voyageur parlant anglais, qui y séjournera longtemps, portant des catalogues complets de sa maison et indiquant les prix des objets en livres sterling, en y comprenant le coût de l'assurance et le fret jusqu'au port de livraison.

On annonce des travaux qui pourront donner lieu prochainement à des ventes de machines aux Japonais. Un certain nombre de villes ont organisé un service de distribution des eaux. Elles auront donc besoin de tout un matériel. De plus, différents dragages seront opérés dans les ports, qui exigeront des machines. On a, par exemple, le projet de creuser les chenaux de manière que les navires tenant la mer puissent arriver jusqu'à Tokio en passant devant Yokohama sans s'y arrêter. Les développements industriels du Japon l'obligeront encore à acheter des machines pour produire de l'électricité, pour exploiter les mines, pour décortiquer le riz, de la peinture, des étoffes, des instruments scientifiques, etc. De plus, l'industrie sucrière se développant à Formose, on peut s'attendre à voir cette île demander beaucoup de matériel de raffinerie. Une occasion sera ouverte aux négociants qui voudraient chercher à profiter de cette situation par la prochaine exposition d'Osaka, qui aura lieu en 1903. D'après ce qui est annoncé, le gouvernement japonais n'exigera aucune redevance pour les emplacements ni pour la force motrice dont les exposants pourraient avoir besoin; de plus, les objets exposés entreront libres de droits de douane.

**La marine marchande.** — Le *London and China Telegraph* a publié il y a peu de temps, les statistiques officielles de la marine marchande japonaise. Voici les résultats comparés de ces trois dernières années :

Année	Vapeurs	Tonnage	Voiliers	Tonnage
1898.....	627	429.774	477	28.014
1899.....	679	470.530	4.485	165.710
1900.....	753	498.375	2.783	270.161
1901 (jusqu'au 16 sept)....	942	557.166	3.416	315.767

On peut remarquer que l'augmentation est formidable surtout pour 1901, et que les Japonais fournissent leur marine de navires à gros tonnage qui répondent le mieux aux exigences actuelles.

On se demande si, à l'exemple de M. Pierpont Morgan, les armateurs japonais ne vont pas essayer de constituer un grand trust de la navigation japonaise. Ils ont tenu, le 3 mai, à Osaka une réunion qui avait pour but d'organiser une société de navigation unique, pour 63 navires à vapeur ayant ensemble un déplacement de 110.000 ton-

nes. On n'annonce pas encore la conclusion d'un contrat ferme entre ces armateurs, mais de pareilles tendances ne se manifestent jamais sans avoir quelque résultat, et celui que cherchent les Japonais est de combattre la concurrence étrangère, en réduisant le nombre des compagnies, et par conséquent le chiffre des frais généraux qui grèvent leur marine de commerce.

**Les Japonais et la côte sibérienne.** — Malgré la situation prise par la Russie sur la côte asiatique en face du Japon, ce dernier ne renonce pas à y faire sentir son influence, tout au moins commerciale, en attendant peut-être mieux. On annonce que deux lignes japonaises viennent d'être créées pour établir des communications directes entre Vladivostok et le point le plus rapproché du Japon, c'est-à-dire le port de Tsuruga. Mais en outre, leurs vapeurs desservent un grand nombre d'escales sur la côte du Japon, de la Corée et de la province russe de l'Oussouri. Ces lignes sont subventionnées à raison de 140.000 yens par an; leur contrat avec le gouvernement japonais est de cinq ans jusqu'en 1906. Chacun des deux services a commencé avec un bateau de 1.600 tonnes.

Les Japonais ont d'ailleurs d'autres manières de se préoccuper de l'action russe en Extrême-Orient. Ils viennent, chose remarquable, de fonder une Société Japonaise de l'Amour, et cette dernière a commencé à se manifester par un acte fort peu aimable pour la Russie : elle a fait cadeau à l'Impératrice douairière de Chine d'une carte à grande échelle de la sphère d'activité russe en Sibérie, en Mandchourie et en Mongolie. Ce présent n'a certainement pas d'autre but que d'effrayer la cour céleste sur la situation occupée par ses voisins du Nord.

## CORÉE

**L'attitude des Japonais.** — Nous signalons à notre rubrique « Chine » la plus grave manifestation à laquelle ait encore donné lieu l'alliance anglo-japonaise. Mais cette dernière semble, de plus, inspirer au Japon beaucoup d'audace dans sa politique en Corée. Partout on signale dans cette péninsule des officiers venus du Japon, qui étudient le pays au point de vue militaire et économique. Les Japonais demandent des concessions nouvelles, entre autres celle d'une ligne téléphonique entre Séoul et Tchemoulpo. Jusqu'ici, les Coréens ont refusé, en alléguant qu'ils avaient eux-mêmes commencé la construction de cette ligne. De plus, sans doute sous l'influence des Japonais, les Coréens ont fait enlever des poteaux télégraphiques placés par les Russes. Il est probable que le Japon cherche à obliger la Russie à une reculade en présence de son alliance avec l'Angleterre, de manière à pouvoir prendre lui-

même la haute main sur la Corée, désillusionnée sur la puissance de la Russie. M. Pavlof, qui était jusqu'ici consul général et chargé d'affaires de la Russie en Corée, et qui vient d'être nommé ministre plénipotentiaire, ne semble pas devoir se trouver, malgré cette augmentation de grade, dans une situation bien agréable auprès du souverain du « Royaume Ermite ».

On peut craindre que les difficultés dont la Russie devra tenir compte, au moins pendant un temps, n'aient leur répercussion fâcheuse sur les entreprises françaises en Corée. Cependant la construction de la première section de la ligne Séoul-Vijou, concédée à des Français, a été solennellement inaugurée par l'ingénieur en chef Lèrèvre. Le premier rail a été posé dans une cérémonie à laquelle ont pris part les représentants de la France et du Japon, ainsi que les ministres coréens.

## ASIE RUSSE

**L'émigration.** — C'est vers cette époque de l'année que se produit le grand mouvement de l'émigration. Il est difficile de préjuger ce qu'il sera cette année. On n'est pas encore fixé sur les espérances de la récolte, qui joue un grand rôle dans les déterminations de beaucoup de paysans. De plus, le transport du matériel de guerre revenant de Chine n'a pas encore complètement cessé et il continue à gêner le mouvement du Transsibérien. Quoi qu'il en soit, il ne semble pas que le chiffre des émigrants doive décroître.

Un document officiel, publié par la Chancellerie du Conseil de l'Empire, fixe à 213.000 le nombre des paysans qui ont émigré l'année dernière. On sait d'ailleurs que le chiffre de l'émigration, qui était de 11.230 seulement en 1887, 17.378 en 1890, et déjà de 48.450 en 1891, se tient depuis quelques années autour de 200.000. On sait aussi que ces émigrants sont généralement munis d'un très faible pécule, 100 à 200 roubles, provenant de la liquidation de leur inventaire.

Quant aux causes de cette vaste émigration, la lettre suivante, que nous adresse un correspondant, nous paraît les résumer heureusement :

« Si l'on cherche les causes de cette émigration, nous écrit-on, on les trouve principalement dans le manque de terres labourables, dont souffre la population rurale de la région dite des *terres noires* (1).

« Pour la répartition de la propriété foncière, on sait que le paysan russe est régi par le système communal, qui consiste à faire tous les deux, trois ans un partage des terres formant les propriétés d'une même commune; comme la population croît dans des proportions considérables, le lot

(1) La terre noire, le *tchernoziom*, extrêmement fertile, couvre dans la Russie d'Europe une surface égale au double de la France. Elle est limitée : au Nord par une ligne Zitomir, Toula, Kazan et Oufa; au Sud, par une ligne qui va de Kitchinef sur le Dniestr à Orenbourg.

dévolu à chaque paysan se réduit progressivement, à chaque nouveau partage. Il n'atteint plus dans certaines localités qu'un ou deux hectares par foyer, ce qui, avec la productivité décroissante du sol qui s'épuise, devient insuffisant pour assurer l'existence des membres de la famille rurale.

« On trouve une autre cause du mouvement signalé dans les années de disette et de mauvaises récoltes, qui ont désolé certaines provinces de la Russie d'Europe.

« On constate en effet que les années 1891, 1896, 1898, ont été marquées, pour les gouvernements les plus éprouvés, Tchernigof, Poltava, Bessarabie, Tauride et le bassin du Volga, par un accroissement très appréciable de l'émigration, qui a eu pour effet de séparer de la partie de la population la plus aisée le surplus de son prolétariat rural. »

**La navigation sur l'Amour.** — L'ouverture du chemin de fer de l'Est chinois (transmandchourien) a été évidemment un coup très direct à la Société de navigation et de commerce de l'Amour, qui se trouve ainsi doublée. Précisément cette Société venait de commander à Hambourg, pour la navigation sur le haut cours de l'Amour et sur son affluent de tête la Chilka, deux vapeurs de petit tonnage et trois remorqueurs. Les bateaux arriveront au printemps. Il est fort possible d'ailleurs que les chemins de fer ne fassent pas de concurrence immédiate à la voie d'eau. Au contraire, la présence de la ligne ferrée, augmentant considérablement le mouvement de voyageurs et de marchandises vers l'Extrême-Orient, et l'imperfection actuelle de l'outillage ne permettant pas au chemin de fer de satisfaire à toutes les demandes, il est parfaitement possible qu'une partie du trafic provoqué par la présence du transmandchourien soit amenée à prendre provisoirement la voie d'eau et qu'ainsi l'ouverture du chemin de fer profite momentanément à son rival.

Au surplus, la Société de navigation et de commerce de l'Amour a pour elle l'avantage du bon marché. Il est assez considérable pour qu'aujourd'hui une bonne partie des marchandises qui arrivent d'Amérique, du Japon, ou de Chine dans la Sibérie orientale, au lieu de débarquer à Vladivostok et de prendre par terre la ligne de l'Oussouri, préfère braver les mauvais passages de la Manche de Tartarie, franchir la barre dangereuse de l'Amour, et remonter le fleuve de Nicolaïevsk à Strietensk.

La Société compte encore accentuer cet avantage en procédant, au printemps, avec l'arrivée des nouveaux bateaux, à une diminution de tarifs. Actuellement, le prix du passage sur ses bateaux est, en troisième classe, de 4 roubles de Strietensk à Blagovietchensk et de 3 roubles de Blagovietchensk à Khabarovska, soit de 7 roubles pour une navigation de plus de 2.000 kilomètres. Au printemps, ce prix sera abaissé à 5 roubles, soit en chiffres ronds 12 francs! Les

voyageurs de première et de seconde classe seront relativement plus favorisés encore, puisqu'ils bénéficieront d'un abaissement de tarifs de 40 0/0.

Dès lors, le prix total du voyage de Strietensk à Khabarovska, c'est-à-dire de toute la frontière de l'Amour, sur le bateau et en troisième classe, coûtera moins cher que le seul voyage de la frontière de la Chine propre à Vladivostok, c'est-à-dire que la seule traversée de la Mandchourie, par voie ferrée. Et il faut encore ajouter que sur ce prix de 5 roubles pour toute la traversée, les émigrants et les Cosaques, à destination de la province de l'Amour, du territoire de l'Oussouri et de l'île de Sakhaline, continueront, comme aujourd'hui, à jouir d'une réduction de 50 0/0. Ils accompliront ainsi la traversée de toute la Sibérie orientale, pour une somme de 2 r. 50, soit à peu près 6 francs.

Il semble que, dans de pareilles conditions, il soit difficile au chemin de fer de l'Est Chinois, de supplanter la voie d'eau, même en ce qui concerne une partie des voyageurs, qui regardent plus au bon marché qu'à la durée du voyage. Et on peut compter qu'il y en aura un assez bon nombre de ce genre en Russie. Il en sera de même, à plus forte raison, pour les marchandises, d'autant plus que les tarifs de l'Est Chinois sont assez élevés. On se rappelle d'ailleurs que, dans la Sibérie occidentale, le chemin de fer n'a nullement remplacé la voie d'eau, et qu'il arrive que le thé lui-même, marchandise toute désignée cependant pour le Transsibérien, n'emprunte ses wagons que pour se faire conduire au premier port fluvial, où il prend le bateau. Au surplus, le progrès du trafic en Sibérie est en ce moment si prodigieusement rapide, que les moyens de transport peuvent s'y multiplier sans se nuire. Et il en sera quelque temps ainsi.

## TURQUIE

**Le chemin de fer de Bagdad à la Chambre des Députés.** — La question du chemin de fer de Bagdad a été portée devant la Chambre des Députés à l'une des dernières séances de la législature, sous la forme d'une proposition de loi ainsi conçue :

« Les émissions de titres, actions ou obligations destinés à permettre la construction du chemin de fer de Bagdad ne pourront être autorisées, sur le territoire français, qu'après le vote d'une loi par les Chambres. »

L'auteur de ce projet, M. Firmin Faure, a, dans la séance du 24 mars dernier, présenté, pour la discussion immédiate, des arguments qui s'appliquent au fond même du sujet et sont inspirés de préoccupations non seulement d'ordre financier, mais aussi d'ordre politique. Et la pensée qui s'en dégage, quoique formulée sous l'aspect modeste d'une réserve ou d'une garantie pour l'avenir, est nettement hostile à l'exécution de cette importante entreprise.

Au point de vue financier, M. Firmin Faure y voit la menace d'un nouveau « Panama ». Après avoir évalué à 5 ou 600 millions les capitaux qui seront demandés aux souscripteurs français, il considère comme illusoire la garantie promise par la Sublime Porte. On sait que cette garantie a été fixée à 16.500 francs par kilomètre : elle représentera donc une somme totale de 25 à 30 millions. L'honorable député estime que la Turquie, qui a déjà quelque peine à payer les intérêts de la dette ottomane, ne peut assurer cette garantie annuelle, beaucoup trop lourde pour ses finances. Comme, d'autre part, l'insuffisance des bénéfices rendra nécessaire, pendant de longues années, l'appel à la garantie d'intérêts, l'argent français se trouvera engagé dans « une mauvaise affaire ».

Plus grande est encore l'inquiétude manifestée par M. Firmin Faure, au point de vue politique. Il montre l'entreprise du Bagdad comme un puissant et nouveau moyen d'action, mis au service de l'influence allemande dans le Levant. C'est la Société d'Anatolie, société allemande, qui en a négocié la concession. La voie ferrée sera le prolongement de la ligne Haïdar-Pacha Konieh, ligne allemande, et formera une grande artère commerciale directe de Hambourg au golfe Persique par Constantinople. Si l'on rapproche ces faits des efforts et des progrès grandissants de l'Allemagne dans ces contrées, de l'émotion considérable que la nouvelle de la convention causa à Berlin, la portée que peut avoir la réalisation du chemin de fer n'est pas douteuse. Le Bagdad « fera avant peu de l'Asie Mineure une véritable colonie allemande. Il contribuera à anéantir à jamais l'influence française ».

M. Firmin Faure reproche, enfin, à cette entreprise d'être une œuvre anti-russe, qui créera une concurrence sérieuse au Transsibérien pour le commerce avec l'Extrême-Orient, et qui, par la facilité qu'elle donnera au Sultan de concentrer rapidement les corps d'armée d'Asie Mineure autour de Constantinople ou sur le Caucase, aura une importance stratégique dont la Russie ne peut manquer de se préoccuper. Notre participation à l'exécution des travaux serait donc un acte d'infidélité à l'alliance.

A ces considérations, M. le ministre des Affaires étrangères, mis en cause, a répondu brièvement par ces quelques mots :

M. Delcassé, ministre des Affaires étrangères. — Messieurs, si la proposition déposée par l'orateur qui descend de cette tribune a pour cause l'ingérence de la diplomatie française dans la concession du chemin de fer de Bagdad, elle va s'écrouler par la base : jamais, à aucun moment, ni officiellement ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans cette affaire.

La concession du chemin de fer de Bagdad a été donnée, en principe il y a quelques années, définitivement il y a quelques mois, à la Société d'Anatolie. A côté du réseau d'Anatolie se développe le réseau de Smyrne-Cassaba, exploité par une société française, qui aboutit à Afioun-Karahissar non loin de Konieh, point de départ de la future ligne de Bagdad, qui doit être prolongée jusqu'au golfe Persique.

La Société d'Anatolie s'est mise en rapport, pour l'exécution de l'entreprise, avec un groupe français; c'est ce qui paraît déplaire à M. Firmin Faure. J'en suis à me demander comment il pourrait l'empêcher, et je demande aussi à la Chambre si, une pareille entreprise étant arrêtée, décidée, il est préférable pour les intérêts français, si considérables en Orient, de n'y être pas représentés.

Les Français auxquels on s'est adressé ont jugé qu'ils avaient tout avantage à ne pas refuser leur concours; la question est de savoir à quelles conditions ils le donneront.

Messieurs, si une solution était trouvée, en vertu de laquelle la Société d'Anatolie, concessionnaire de la ligne de Bagdad, disparaîtrait d'abord devant une société d'étude — car on n'en est que là, M. Firmin Faure paraît ne pas le savoir — laquelle céderait ensuite le pas à une société définitive, où l'élément russe aurait pleine faculté d'entrer et où l'élément français aurait, et dans la construction et dans l'exploitation et dans la direction générale de l'entreprise, une part absolument égale à celle de l'élément étranger le plus favorisé, je demande à la Chambre s'il n'y aurait pas plutôt lieu de se féliciter de cette participation. (*Très bien! très bien!*)

Eh bien! c'est la solution qui se poursuit actuellement et dont l'adoption est la condition nécessaire de la participation de l'élément français à cette entreprise.

Je laisse maintenant à la Chambre le soin de dire si, par une loi et d'avance, elle entend signifier à ces Français qui, faisant acte d'initiative, travaillent à développer les intérêts français et, par conséquent, l'influence française en Orient, qu'ils auront le droit de rechercher des concours partout, excepté dans leur propre pays. (*Applaudissements.*)

M. Delcassé, dans les déclarations qui précèdent, a remis les choses au point. Il n'est pas douteux que les progrès de l'influence allemande, en Turquie, sont considérables depuis quelques années. A côté de l'action diplomatique, le développement des relations commerciales y contribue dans une large mesure. Mais en face de ce mouvement, ce serait une singulière façon de prendre la défense des intérêts français que de se retirer des grandes entreprises destinées à donner à cette Asie Mineure, où nous avons une place si importante à maintenir, plus de prospérité et plus de vie.

La construction du chemin de fer de Bagdad ne peut manquer d'avoir, dans un avenir assez peu éloigné, un pareil résultat. Si l'entreprise est allemande dans son origine, il faut donc nous féliciter que, pour l'exécution, on ait besoin de recourir à la France, et que des Français soient disposés, en donnant ce concours nécessaire, à y représenter notre nationalité. Il n'appartient pas aux pouvoirs publics de décourager leur initiative, pas plus que la diplomatie française n'a eu à intervenir pour favoriser la concession. On a dit, ici même, dans quelles conditions la convention du Bagdad était née et s'était conclue; nous n'y reviendrons pas. Mais il est permis de répéter que le pire ennemi que notre influence en Orient, en face de tant de rivalités étrangères, pourrait rencontrer, serait l'abstention.

Qu'ainsi nous soyons parfois amenés à n'être pas les serviteurs dociles de notre grande alliée du Nord, qui s'en étonnerait, surtout dans une

affaire où notre diplomatie n'est pas directement engagée? Si étroites que soient les relations de deux grands peuples, il peut se trouver des circonstances particulières, des milieux spéciaux où la concordance des intérêts s'efface. Il ne faut pas qu'alors une alliance, source par ailleurs d'une force précieuse, y devienne une cause de faiblesse.

Une intervention française, dans l'entreprise du Bagdad, doit être favorablement accueillie en France, au point de vue de nos intérêts politiques. La Russie n'a qu'à gagner à voir une entreprise, allemande à son origine, devenir internationale et même française pour une part.

Il y a lieu, d'ailleurs, de remarquer, avec l'honorable ministre des Affaires étrangères, qu'il s'agit d'une intervention à titre privé, où, officiellement, la diplomatie n'a rien à voir. Il est permis de penser dès lors que les hommes qui s'y engageront auront, au préalable, étudié avec le sérieux qui convient l'autre côté du problème : la combinaison financière. Sans qu'on ait des finances turques l'opinion exagérément pessimiste de M. Firmin Faure qui paraît ignorer le fonctionnement très régulier du service de la dette ottomane, il faudra nécessairement que la garantie kilométrique promise par la Sublime Porte aux concessionnaires du Bagdad repose sur quelque chose. C'est de ce gage indispensable que s'occupe, à l'heure actuelle, la société existante, qui deviendra la société constitutive. Mais il n'y a là qu'une question d'affaires, dans laquelle il n'est qu'un gouvernement intéressé, celui de Constantinople.

La Chambre française n'avait donc, ainsi qu'elle l'a fait, qu'à écarter la proposition de loi qui lui était soumise.

Cependant ce vote aurait eu sa véritable portée, si M. le ministre des Affaires étrangères s'était expliqué, ne fût-ce que d'un mot, sur les droits qui nous seront acquis dans la direction de l'entreprise, du fait de notre intervention financière. Nous avons appris, par une récente expérience, que des droits semblables ne sont pas toujours sauvegardés. L'occasion n'eût peut-être pas été mauvaise pour laisser entendre que le gouvernement saurait empêcher, s'il en était besoin, le marché conclu de se transformer, dans l'avenir, en un marché de dupes. L'initiative dont nos nationaux auront fait preuve, les sacrifices pécuniaires qu'ils auront librement consentis pour la réalisation du projet, leur permettront de revendiquer une part correspondante dans l'administration et l'exploitation futures. Il importe que cette part ne leur échappe point, car du même coup elle échapperait à la France, et la raison principale de notre intervention financière dans l'entreprise du Bagdad aurait disparu.

**La richesse minière de l'Asie Mineure occidentale.** — Le « Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Smyrne » contient des indications utiles sur les mines de de l'Asie Mineure occidentale.

Cette contrée était déjà réputée dans l'antiquité pour sa richesse minière : on y trouve beaucoup de vestiges d'exploitations anciennes. Aujourd'hui, on exploite surtout le chrome, l'émeri, la calamine, le plomb argentifère et les produits de ces minerais qu'on peut évaluer, pour l'exportation annuelle de chacun, à vingt mille tonnes, s'expédiant de Smyrne, de Kuluk et d'Adramite.

Il n'est pas inutile — à cet égard — de rappeler les principales règles de l'exploitation minière dans l'Empire ottoman.

La découverte d'une mine donne à son auteur le droit d'obtenir un permis de recherches valable pour deux ans. A l'expiration de ce délai, et si les résultats des recherches ont été satisfaisants, il demande un firman de concession.

Ces firmans de concession ne sont accordés qu'après une enquête et l'accomplissement de certaines formalités. Ils sont transmissibles aux héritiers directs ou indirects, aux particuliers et à une société anonyme ottomane. Pour être valable, le transfert doit être effectué au ministère des Mines et Forêts.

Il est dû une redevance fixe annuelle suivant la superficie des terrains concédés. Les minerais exportés sont frappés d'un droit proportionnel de 5 à 20 0/0, suivant leur nature, et d'un droit de douane de 4 0/0.

Les exploitations minières pourraient être développées, notamment le long des voies ferrées; mais les capitaux étrangers manquent. On s'est exagéré les tracasseries administratives auxquelles se trouvaient en butte les concessionnaires. En réalité, le concessionnaire muni d'un firman, exécutant loyalement les conditions et les règles qu'il a acceptées, n'a pas à redouter, de la part de l'administration, de troubles de jouissance.

Et une exploitation ainsi conduite, quand elle a été préalablement préparée par des recherches prudentes et sérieuses, peut donner d'excellents résultats.

**Les phares de la mer Rouge.** — Nous annonçons, dans notre Bulletin de mars, que la construction des phares de la mer Rouge, confiée à une maison française, la maison Barbier, Bénard et Turenne, était commencée. C'est le vapeur *Afrique* qui, ayant quitté Rouen dès le dernier automne, transporta sur les lieux le personnel et le matériel nécessaires à cette utile entreprise. Une correspondance envoyée du bord même du navire au *Djibouti*, journal franco-éthiopien, contient à cet égard d'intéressants détails :

« L'*Afrique* est muni de machine à glace, d'appareil à distiller l'eau de mer, d'appareils nombreux et puissants d'éclairage électrique. Son équipage nombreux est commandé par un capitaine au long cours, jeune, mais déjà marin consommé, M. L. Frey, qui a comme état-major un docteur, un second capitaine, deux lieutenants, un chef mécanicien et trois autres officiers mécaniciens. L'équipage se compose d'un maître d'équipage, huit matelots français, deux premiers



chauffeurs, quatre chauffeurs et deux soutiers français, plus huit matelots arabes et seize chauffeurs arabes.

En outre, dix coolies arabes accompagnent toujours le navire pour les manutentions dans les cales.

Le service des vivres est d'une importance capitale, puisqu'il s'agit de ravitailler plus de 500 bouches, sur des points où il n'y a pas de ressources. Ce service est dirigé par un commissaire qui a sous ses ordres, tant à bord que sur les chantiers, plus de trente cuisiniers, cambusiers, boulangers, bouchers, etc., dont 12 Européens et 18 Arabes.

Le navire emportait de Rouen l'un des membres de la maison Barbier, Bénard et Turenne, M. Bénard, pour diriger l'entreprise, et une dizaine d'ouvriers français; il prenait en outre à Suez, Port-Saïd et Djibouti, une trentaine d'Européens habitués aux climats tropicaux.

Le navire, en plus de ses cinq embarcations, emportait une chaloupe à vapeur munie d'une machine de 75 chevaux et éclairée à la lumière électrique — cette chaloupe a pour équipage un patron et un mécanicien français, quatre matelots et deux chauffeurs arabes — et trois chalands pour le débarquement du matériel. Le matériel d'installation de tous les chantiers se trouvait aussi sur le navire, ainsi que le matériel du premier phare.

On se rappelle que quatre phares sont prévus. Successivement, l'Afrique organisa donc quatre chantiers : à l'îlot méridional des Zébaïr, d'abord; à Queen-Island, du groupe d'Aben Aïl, ensuite; puis à l'île de Djebel-Tor, et enfin, en dernier lieu, sur la côte de Moka. L'organisation de ces chantiers nécessita des travaux importants et fut très compliquée, notamment à Djebel-Tor, à cause de la pente excessivement rapide des fonds, et à Moka, par suite, au contraire, des fonds très faibles qui rendent la plage peu abordable.

Les trois premiers feux, placés sur des îles élevées, nécessiteront peu de maçonnerie en hauteur. Mais le feu de Moka étant situé sur un sol au niveau de la mer, il y faudra construire une tour de plus de 50 mètres. Malgré cela il sera, de tous les feux, celui qui dominera de moins haut la surface des eaux. Le phare de Zébaïr, déjà en partie construit, se trouvera à 170 mètres, au sommet de l'île, et éclairera tout l'horizon. Il en sera de même de celui de Queen-Island, à 105 mètres. Celui de Djebel-Tor, à 140 mètres d'altitude, n'étant pas installé au point culminant, en raison de sa trop grande hauteur, ne servira qu'à l'ouest de l'île, où passent, d'ailleurs, les navires.

Le vapeur *Afrique* effectue ses ravitaillements à Djibouti, plutôt qu'à Aden et à Périn. Il y trouve, en vivres, en charbon, en ateliers de réparation, tout le nécessaire. A chaque voyage, il y prend des ouvriers européens et indigènes. Ainsi, par tous ses côtés, l'entreprise de la construction des phares de la mer Rouge est bien française.

## ARABIE

**Le commerce de Mascate et les intérêts français dans l'Oman.** — En raison des intérêts d'ordre politique que nous avons à Mascate, nous ne saurions porter trop d'attention à tout ce qui concerne la situation commerciale de cette place et de l'Oman tout entier. A cet égard, le tout récent rapport de notre consul contient des renseignements précieux et mérite de ne pas passer inaperçu.

Mascate est le seul port de l'Oman desservi par les lignes de navigation à vapeur; aussi presque tout le commerce d'exportation et d'importation du sultanat y est concentré. La population de Mascate, avec son annexe de Makrah, distante de deux kilomètres, où convergent les voies de caravanes de l'intérieur, est de 35.000 habitants.

Le port de Mascate est desservi par la ligne du golfe Persique de la Compagnie « British India » qui correspond à Bombay avec la « Peninsular and Oriental » et met ainsi Mascate à trois semaines de Paris. Les « Messageries Maritimes » avaient une ligne annexe de même nature, en correspondance avec la ligne de Chine; elle a été suspendue depuis le mois de mars 1897 à cause de la peste. Deux autres compagnies anglaises, l'« Anglo-Arabian and Persian » et la « British and Colonial », vont directement d'Europe au golfe Persique et font presque toujours escale à Mascate. Enfin le nouveau service russe, d'Odessa à Bassorah, touche également le port de l'Oman.

En dehors de la navigation à vapeur, les eaux de la mer d'Oman sont sillonnées par les boutres arabes, au nombre de 200 environ, jaugeant de 30 à 150 tonneaux et mettant en communication commerciale Mascate et Sour, avec le golfe Persique, l'Inde, le sud de l'Arabie, l'Afrique Orientale, les Comores et Madagascar.

La navigation côtière et la pêche sont faites par des embarcations de 5 à 10 tonnes, appelées bédènes.

L'Oman est surtout un pays agricole et pastoral. Le climat y est sec et excessivement chaud. La culture du dattier là où on peut arroser, l'élevage du chameau ailleurs, sont les principaux produits de l'intérieur. Sur la côte, la pêche est très fructueuse. Elle constitue, après la datte, l'article le plus important pour l'alimentation des habitants et pour l'exportation.

En ce qui touche l'importation, presque tous les articles consommés dans l'Oman viennent d'Europe par Bombay. Bombay est le centre d'approvisionnement des commissionnaires indiens de Mascate qui fournissent les nombreux détaillants de la place, également indiens. Ces commissionnaires ne s'adressent pas directement aux maisons d'Europe, à cause de leurs attaches avec les gros négociants indigènes de Bombay et du chiffre restreint d'affaires que chaque article pris à part permet de réaliser.

Les négociants arabes sont rares; il n'y en a

guère que trois qui importent le riz en gros. Un Français et un Anglais sont les seuls négociants européens. Tout le commerce local est, dans les conditions qu'on vient d'indiquer, aux mains des Indiens.

Le principal article d'importation de Mascate est le riz; immédiatement après viennent les armes et munitions. Mascate est devenu l'entrepôt du commerce des armes pour le golfe d'Oman et le golfe Persique.

Quelle est, sur cette place, dont sont ainsi résumés les caractères essentiels, la situation faite au commerce français?

La France a avec le sultanat de Mascate un traité de commerce qui nous accorde notamment la clause de la nation la plus favorisée, privilège que partagent avec nous l'Angleterre, les Etats-Unis, la Hollande.

Ce traité entraîne pour nos commerçants des avantages appréciables: la liberté d'entrer, de commercer, de circuler avec leurs marchandises dans les Etats du Sultan; la faculté d'y acheter, d'y vendre, ou d'y prendre à bail des terres, des maisons et des magasins. Nul ne peut pénétrer dans la propriété d'un Français, ou d'une personne au service d'un Français, sans la permission de l'occupant, à moins que ce ne soit avec l'intervention du consul de France. Les différends entre Français, ou entre Français et sujets d'une autre nation chrétienne échappent aux autorités locales. Il en est de même lorsque le différend s'étant produit entre un Français et un sujet du sultan, le Français est défendeur: la juridiction appartient alors au consul de France. Si le Français est demandeur, il n'est procédé au jugement qu'en présence du consul ou de son délégué. Le droit à percevoir sur les marchandises importées est de 5 0/0 *ad valorem*, taxe unique. La liberté de commerce des Français ne peut être entravée par aucun monopole ou privilège exclusif de vente et d'achat. Enfin les sujets du sultan de Mascate au service de Français jouissent de la même protection que les Français eux-mêmes.

Les circonstances n'ont peut-être pas permis à notre commerce de tirer tout le parti possible des avantages que ce traité lui concédait. A l'heure actuelle il ne paraît guère représenté à Mascate que par des cartouches de guerre en assez grande quantité, et par un peu de parfumerie.

Le développement de nos relations commerciales avec l'Oman serait pourtant désirable. Il faudrait, dans ce but, échapper au monopole qu'exercent les commerçants de Bombay, et que nous avons indiqué plus haut.

Par quels moyens?

Le premier consisterait dans l'établissement d'un bazar ou grand magasin de nouveautés, avec une branche d'achat et d'envoi qui centraliserait les fournitures à Paris ou à Marseille. Ce système réussit à merveille dans les pays d'Orient. La réunion d'articles divers et bon marché assure un chiffre d'affaires élevé. Il y a tout lieu de croire qu'on arriverait ainsi à introduire avec succès l'article français, non seulement à Mascate, mais

dans toutes les régions de l'Oman et du golfe Persique.

Le second serait la reprise du service de navigation des Messageries Maritimes. Il est infiniment regrettable que notre marine à vapeur ne soit plus représentée dans ces parages au moment où leur importance économique se développe et s'accroît. La persistance de la peste à Bombay n'est pas une raison suffisante. Nous avons tout intérêt, au contraire, à choisir un autre port. Djibouti, par exemple, qui constituerait le point de jonction avec la ligne de Chine, et par surcroît avec les lignes d'Afrique orientale. Un service de Djibouti à Bassorah par Mascate ne tarderait pas à devenir très achalandé. On doit même se demander, avec M. Gervais-Courtellemont, dont les lecteurs du Bulletin n'ont pas oublié l'intéressant rapport, si l'établissement d'une ligne spéciale, autonome, pour le golfe Persique, avec des bateaux adaptés aux mœurs arabes et aux besoins des commerçants de ces côtes, ne serait pas encore préférable. Quoi qu'il en soit, il apparaît aujourd'hui d'une incontestable nécessité que la marine à vapeur du commerce français sillonne à nouveau ces eaux, desserve ce littoral, fasse escale dans nos ports dont Mascate est l'un des plus importants.

Telles sont les principales indications qui se dégagent du rapport de notre consul. Il contient, en outre, beaucoup de détails qui ne peuvent trouver place ici, mais qui ne seraient pas sans intérêt pour ceux qui tiendraient à être plus complètement renseignés.

**La protection des boutres arabes.** — Puisque nous sommes à Mascate, il y a lieu de dire un mot d'une question mixte, à la fois d'ordre commercial et d'ordre politique. Il s'agit des boutres arabes, que nous venons de montrer se livrant à la grande navigation entre la côte d'Oman et la côte orientale d'Afrique.

Le véritable port d'attache des boutres est Sour, à 80 milles environ de Mascate. Ces boutres, profitant des moussons, font en général deux voyages par an, un dans chaque sens. Les marins qu'ils portent séjournent assez longuement, et pendant un temps à peu près égal, à chaque extrémité de la ligne adoptée. Ils s'y occupent et y travaillent en terriens. Or un certain nombre d'entre eux, allant régulièrement à Djibouti, aux Comores, à Madagascar, ont ainsi, pour l'une de leurs deux résidences, une colonie française. Ils passent donc une partie de leur temps sur notre territoire et s'y établissent. Aussi les autorités françaises leur délivrent des permis de navigation, qui leur assurent partout notre protection. On appelle ces boutres les *boutres francisés*.

Cette protection de la France s'étendait sur ces marins jusqu'en leur pays d'origine, où la souveraineté du sultan de Mascate, malgré le voisinage, était purement nominale. Elle garantissait, en réalité, leur indépendance vis-à-vis de l'Angleterre, par application du traité de 1862.

Or, si nous n'y prenons garde, cette situation,

sous l'influence des intrigues anglaises, tend à se modifier. Il n'y a pas longtemps que le sultan de Mascate vint pour la première fois à Sour, en compagnie du consul anglais, et y afficha ses sympathies, pour ne pas dire sa dépendance, au moins apparente, vis-à-vis de l'Angleterre. On construisit des fortifications dont le but évident était moins d'affirmer la souveraineté du sultan de Mascate que d'avoir, à un moment donné, au choix de l'Angleterre, une arme contre ces armateurs de Sour, tous quasi indépendants, et presque tous protégés français. Ceux-ci protestèrent une première fois; mais il semble bien, aux dernières nouvelles, que les intrigues anglaises se sont continuées. Il y a lieu de penser que le *Catinat*, qui s'est arrêté à Sour au retour de sa croisière dans le golfe Persique, aura entendu les réclamations de nos protégés, et que ses officiers se seront rendu un compte exact de la situation.

Le gouvernement français a déjà fait entendre qu'il était décidé à ne pas céder sur la question des boutres. Mais il importe que nous veillions, dans ce but, à l'exécution du traité de 1862; abandonner nos protégés serait abandonner nos droits. Le sultan de Mascate peut, assurément, revendiquer la souveraineté dans cette région, puisqu'elle dépend de ses Etats. Mais il ne saurait porter atteinte à des droits acquis, ni surtout les faire céder devant l'Angleterre. Les boutres francisés sont nos protégés vis-à-vis de l'Angleterre; ils le deviendraient vis-à-vis du sultan de Mascate, si celui-ci faisait décidément cause commune avec elle. Est-ce, d'ailleurs, bien sincèrement qu'il y songe ?

Il n'y a pas lieu, aujourd'hui, d'insister davantage. Nous n'avons parlé des boutres qu'en raison de leur caractère commercial : il sera temps de revenir, quand l'occasion s'en présentera, sur les questions d'ordre politique, et sur la rivalité anglaise que nous rencontrons si aiguë, sur cette côte.

Bornons-nous à ne pas oublier que Mascate, par le dépôt de charbon que nous y possédons, par le traité qui y favorise notre commerce, par les droits de toute nature que nous avons acquis, est un port dont le mouvement et la vie nous intéressent directement, sans que nous ayons, d'ailleurs, d'autre prétention que d'y faire observer le *statu quo*.

## PERSE

**La Russie et l'Angleterre en Perse.** — On n'a pas oublié le débat qui eut lieu en janvier dernier, à la Chambre des communes, sur la pénétration russe en Perse, et sur la lutte d'influence qui existe entre la Russie et l'Angleterre dans ces contrées. Les dernières dépêches nous la montrent plus active que jamais.

La Grande-Bretagne vient de passer avec la Perse une convention relative à l'extension du réseau télégraphique entre l'Europe et l'Inde.

On en parlait depuis quelque temps déjà. La Perse s'engage, aux termes de la convention, à construire, sous la direction des Anglais, une triple ligne télégraphique allant de Kachan à la frontière du Béloutchistan, par Gezd et Kirman. L'Angleterre avance l'argent nécessaire à la construction, prend à sa charge l'entretien de la ligne, les réparations et les appointements des gardes qui la protégeront. On calcule que les dépenses seront remboursées par la Compagnie concessionnaire en 1925; s'il en était autrement, la durée de la convention serait prolongée autant qu'il serait nécessaire.

Il est certain que, par ce marché, la Grande-Bretagne a moins cherché un perfectionnement pour les communications avec l'Inde, que les câbles sous-marins assurent en toute sécurité, qu'un moyen d'avoir sur toute la largeur de la Perse des agents et une entreprise à elle.

Du côté des Russes, on parle d'un nouvel emprunt de dix millions de roubles que le gouvernement persan contracterait en Russie. En échange, la Russie obtiendrait, de la Perse, la concession d'une route de Tabriz à Téhéran. D'autre part, on signale que la société de navigation russe dans la mer Caspienne, *Caucase et Mercure*, se propose d'établir un comptoir à Téhéran et vient même d'en établir un à Méched. Enfin, dans le nord de la Perse, les progrès de la langue russe sont considérables. Dans les écoles arméniennes et plusieurs écoles mahométanes, on l'enseigne aux élèves, et la connaissance de cette langue tend de plus en plus à être réclamée des professeurs.

**Les recherches archéologiques en Perse : l'exposition Morgan.** — Le Grand Palais des Champs-Élysées abrite en ce moment, à côté des Salons de peinture, une exposition plus modeste, mais non moins curieuse : celle des collections rapportées de Perse par la mission Morgan.

A la suite d'une convention intervenue en 1894 entre le gouvernement français et le chah Nasser-Eddin, la France obtint le monopole des recherches archéologiques dans la Susiane. La Perse se réservait seulement la moitié des découvertes. Le ministre de l'Instruction publique chargea une mission spéciale de procéder aux fouilles. Cette mission arriva à Suse pendant l'hiver 1897-1898; elle comprenait M. de Morgan, le savant égyptologue, qui en fut le chef; le P. Scheil, dominicain et assyriologue distingué; MM. Lampsé, Jéquier, Gautier, que désignait leur compétence éprouvée; un architecte et un ingénieur, M. André et M. Louis Watelin.

L'installation des travaux ne se fit pas sans difficultés. La Susiane n'est pas un pays sûr : il fallut construire de véritables ouvrages de défense pour se préserver des agressions de bandes de pillards. Puis on attaqua le monticule qui représente l'ancienne acropole; des puits furent creusés, des galeries ouvertes. On établit d'importants chantiers dont la photographie nous a été

rapportée. La terre mit, enfin, à jour les restes de la vieille civilisation persane, dont les collections exposées aujourd'hui présentent les plus rares et les plus précieux spécimens.

On y voit des bijoux, des armes, des outils, des statuettes et des vases, des colliers de perles et de pierres précieuses, toute une évocation de l'habileté des artistes et du luxe des princesses ou des courtisanes de cette société. Plusieurs vitrines renferment des tables de comptabilité de différentes époques. Avec tous ces objets défilent sous les yeux bien des périodes de l'histoire, car les uns sont antérieurs de peu de siècles à l'ère chrétienne, tandis que les autres, comme l'obélisque de Man-Ichtensen par exemple, remontent jusqu'à 3.500 ans avant Jésus-Christ.

Parmi les récents, il convient de réserver une mention spéciale à deux bas-reliefs, de grande dimension, dont nous n'avons que le moulage, et à un troisième bas-relief, tous du temps de Chosroës II. Les moulages représentent une chasse au sanglier et une chasse à la gazelle; une Victoire ailée, à la fois gigantesque et gracieuse, se détache sur le bas-relief. Ces pièces donnent une heureuse idée de ce qu'était l'art persan de cette époque. Il en est de même des chapiteaux et de deux colonnes, provenant du palais de ce Chosroës.

On découvre sur les stèles et sur les obélisques des inscriptions qui présentent, peut-être, un intérêt plus grand encore. C'est ainsi qu'une stèle dite de Khammusabi, roi de Babylone, porte gravé le Code du droit privé de la Perse, mille ans avant Jésus-Christ. Ces inscriptions sont traduites par le P. Scheil, dont le nom comme les travaux font honneur à notre monde savant.

Il y aurait, sans doute, beaucoup à dire de cette exposition, et même beaucoup à citer, ne fût-ce qu'un beau sarcophage en bronze, en forme de baignoire, d'une valeur inestimable. Mais l'œuvre de la mission a été exposée, beaucoup mieux que nous ne le pourrions faire, dans une brochure qui ne peut manquer d'intéresser tous ceux qui ont quelque curiosité de ces sociétés disparues, et quelque compétence en assyriologie. D'ailleurs les travaux de la mission Morgan vont continuer; elle ne nous donne qu'une première moisson. Nous nous devions, ici, de l'en remercier, non seulement parce que ses collections vont enrichir notre Louvre, mais parce que ses recherches contribuent à maintenir en Perse le prestige de la science et de l'esprit français.

## ASIE ANGLAISE

**Le chemin de fer de l'Assam.** — Il n'est peut-être pas de région dans tout l'empire anglo-indien, dans laquelle les capitaux anglais soient engagés en aussi grande quantité que dans l'Assam. C'est, on le sait, dans l'Assam, « ce pays incomparable », que sont les plus riches plantations de thé de l'Inde entière, et leur pro-

duction dépasse la moitié de la production totale de l'Indoustan. Aussi ne faut-il pas s'étonner de l'intérêt avec lequel on suit, en Angleterre, les progrès du chemin de fer que le gouvernement de l'Inde, de concert avec la Compagnie de l'Assam-Bengal railway, a entrepris il y a quelques années dans le but de donner à l'Assam un débouché commode et de mettre en relations directes et rapides avec la mer une région qui, à certains égards, était jusqu'à ce jour demeurée un peu isolée.

La longueur totale de la nouvelle ligne, sur laquelle nous ne croyons pas inutile de donner quelques détails aux lecteurs du Bulletin, est de 742 milles (environ 1.193 kilomètres). Elle devait être achevée en juillet 1898, mais pour des raisons que nous exposerons plus loin, elle ne le sera guère qu'en 1903. Aussi les frais de construction primitivement prévus ont-ils été dépassés notablement. Les premiers devis se montaient en effet à 4.180.000 liv. st. (104.500.000 fr.) : or il est très probable que la dépense totale ne sera pas inférieure à 8 millions 1/2 de liv. st., soit environ 212.500.000 francs.

La ligne de l'Assam-Bengale — c'est ainsi qu'on désigne le nouveau chemin de fer — se compose de trois sections très distinctes; la première qui aboutit au port de Chittagong, sur le golfe du Bengale, met la riche vallée de la Surma en communication directe avec la mer; la troisième section dessert la vallée du Brahmapoutre; quant à la seconde, elle relie tout simplement les deux autres à travers une région très difficile, dont les accidents ont rendu particulièrement pénible la tâche des constructeurs.

De ces trois sections, la première, qui est la seule pour le tracé de laquelle on se soit conformé à la nature des choses, est déjà ouverte à l'exploitation et — ce qui prouve bien l'utilité qu'elle présente — cette exploitation a très rapidement donné des résultats appréciables. La nouvelle ligne facilite l'importation et l'exportation du riz, elle ouvre aux thés de Sylhet et de Cachar, au jute de Narayangunge l'accès de la mer. Le port de Chittagong, qui languissait dans le voisinage trop immédiat de Calcutta, voit son importance grandir chaque jour. Ce port offre, paraît-il, de très réels avantages à la navigation; les taxes, droits de port y sont assez légères, le mouillage est facile et de bonne tenue à eau profonde; mais, lisons-nous dans une étude récemment publiée par le *Times*, deux obstacles importants s'opposent à son développement. C'est d'une part la jalousie de Calcutta, de l'autre sa situation administrative : il est en effet sur le territoire du Bengale tout comme son puissant rival et l'on conçoit que dans ces conditions l'action des personnes qui sont intéressées à voir Calcutta conserver sa prééminence puisse s'exercer assez facilement sur l'administration de laquelle dépendent les deux ports. On a rappelé à ce propos que, pour des raisons analogues, Kuratchi, bien que géographiquement le véritable port du Pendjab, a toujours été vaincu dans sa lutte avec Bombay.

En ce qui concerne Chittagong, son rattachement à Assam serait, au dire de l'écrivain autorisé auquel nous empruntons ces renseignements, la seule chance qu'il eût de surmonter les obstacles qui paralysent encore son essor. Au reste, cette mesure semble indiquée par la nature des choses : mais le gouvernement aura-t-il le courage d'affronter le mécontentement que ne manquerait pas de produire à Calcutta l'adoption d'une décision, pouvant assurer l'avenir de la ville rivale de la capitale de l'empire ?

La troisième section — nous parlerons tout à l'heure de la deuxième — suit la vallée de l'Assam avec un tracé que des considérations stratégiques ont écarté parfois assez sensiblement du tracé qui aurait été le plus logique au point de vue commercial. Elle part de Gauhati et gagne, à travers l'épaisse forêt qui couvre cette partie de la vallée du Brahmapoutre, les districts de thé de Sibsagar et de Lakhimpour. La jonction de cette ligne avec le chemin de fer Dibon-Sadya sera effectuée sous peu, et le point extrême atteint, dans cette direction, par les chemins de fer anglo-indiens sera alors Sadya qui n'est qu'à 200 milles (320 kilomètres environ) de la vallée du Yangtsé-kiang ; mais on sait ce que représentent ces 320 kilomètres, par suite de la nature du pays qui sépare la vallée du Brahmapoutre du fleuve Bleu à peine sorti du Thibet. Cette ligne offre pour la défense de l'Inde et pour l'action du gouvernement dans la région de Manipour, des facilités incontestables. Sur ses chances d'avenir, au point de vue commercial, le *Times* se montre assez sceptique, car une fois reliée par Gauhati aux réseaux de l'Inde, il est à craindre qu'elle n'alimente plutôt le port de Calcutta que le port de Chittagong et n'ait, dans sa lutte avec les compagnies de navigation fluviale qui entretiennent des steamers sur le Brahmapoutre, à souffrir de la supériorité inhérente aux transports par eau.

La deuxième section est, au point de vue technique, la plus intéressante, parce qu'elle est la plus difficile à établir, si difficile que le correspondant du *Times* n'hésite pas à en réclamer l'abandon.

Destinée à relier, par 113 milles (181 kilomètres) de rail, la section de la vallée du Brahmapoutre à la section Surma-Chittagong, elle traverse un pays à peu près inhabité, très accidenté, recouvert de jungles épaisses qui alternent, dans le fond des vallées, avec des marais pestilentiels ; le climat de cette région est très meurtrier, et bien qu'on ait eu le soin de n'y travailler que six mois par an — durant la saison non pas la meilleure, mais la moins mauvaise — la mortalité a été considérable sur les chantiers. A la saison des pluies, il se produit dans ces collines de schistes argileux des glissements qui entraînent des quantités de terre considérables et modifient en quelques jours la physionomie du pays : « Percer un tunnel dans cette argile est un labeur digne d'Atlas ; y conserver une tranchée intacte est une œuvre de Danaïde. » On prévoyait que les travaux seraient

terminés en quatre ans : huit ne suffiront pas. On espérait s'en tirer avec 1.500.000 liv. st. (37.500.000 francs) : on a déjà dépensé plus du double de cette somme. Et tout cet effort, dans quel but ? Afin, dit l'auteur de cette étude, d'imposer le respect à un petit Etat indigène dont on s'est exagéré l'importance au temps de la politique d'expansion à outrance, et qui hante l'imagination des bureaux de Calcutta. Dans ces conditions, mieux vaudrait reconnaître son erreur et ne pas s'obstiner à dépenser des milliers de vies et des millions de roupies à une œuvre dont le seul entretien nécessitera, à l'avenir, des frais considérables.

Ces raisons peuvent être excellentes, mais il est peu probable que l'administration de l'Inde se laisse convaincre et consente à abandonner une entreprise qui a déjà coûté tant de labeur et à déclarer perdus sans profit pour personne les existences et l'argent qu'elle a déjà engloutis.

**Le commerce de Calcutta en 1900-1901.** — Du rapport que le gérant du consulat général de France à Calcutta vient d'adresser au ministre des Affaires étrangères sur le mouvement du commerce de ce grand port pendant l'exercice 1900-1901 (1), nous extrayons les renseignements ci-après.

La valeur totale des échanges de Calcutta avec les pays étrangers a atteint, en 1900-1901, le chiffre de 923.949.000 roupies (2), qui s'établit comme suit :

Importation .....	352.669.000
Exportation.....	499.751.000

ce qui donne une différence, en faveur de 1900-1901, de 74.529.000 roupies.

Aux importations, qui représentent 37 0/0 de la valeur totale du commerce de Calcutta et qui ont subi une progression continue depuis que le change a atteint un cours à peu près fixe, on constate des augmentations sur la plupart des articles, dont les principaux ont été les chevaux, le sucre, le fer, l'acier, le cuivre, la quincaillerie, le camphre, etc., et une diminution sur les cotonnades, les tissus de soie, les huiles de pétrole (dont les arrivages en provenance des Etats-Unis ont été moindres) et le matériel de chemin de fer.

Les cotonnades demeurent malgré tout le principal article d'importation, puisque leur valeur atteint, pour 1900-1901 et malgré une légère diminution, 50 0/0 environ de la valeur totale des importations ; viennent ensuite, par ordre d'importance, les métaux, qui représentent 10 0/0 du même total, les huiles 5,6 0/0, les sucres 5 0/0, etc.

Aux exportations, qui, dans le commerce total de Calcutta, entrent pour 63 0/0, on a constaté une plus-value sur tous les articles, sauf le blé.

Le jute continue d'occuper la première place

(1) Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France, 1902, n° 121.

(2) La roupie vaut environ, à l'heure actuelle, 1 fr. 67 de notre monnaie.

dans les produits de cru exportés, soit brut, soit sous forme de tissus (sacs, tapis, etc.); ce textile représente en 1900-1901 le tiers du commerce total d'exportations. Tous les pays, sauf l'Angleterre, ont augmenté leurs achats et ont acheté au delà de la moyenne. Au total, la quantité de jute brut exporté a atteint 591.000 tonnes contre 462.000 en 1899-1900.

Le thé vient ensuite avec un pourcentage de 16,7 0/0 et une valeur totale d'exportation de 90.683.197 roupies; l'opium, 11,3 0/0, occupe le troisième rang, avec 65.990 quintaux et 61.224.355 roupies; nous citons, sans insister, les peaux et cuirs, le riz, le blé, les graines oléagineuses, le coton, la laque, etc.

C'est naturellement avec le Royaume-Uni que s'effectuent la plupart des transactions, bien que la part proportionnelle de la métropole dans le commerce de Calcutta n'ait cessé de décroître depuis plusieurs années jusqu'au point d'être, en 1900-1901 et pour la première fois, inférieure à la moitié du commerce total du chef-lieu de l'Empire indien.

Les quelques chiffres ci-après (nous ne donnons que ceux qui concernent les principaux États) permettront d'apprécier l'importance des échanges que la place qui nous occupe fait avec les principaux pays d'Europe :

	IMPORTATIONS roupies	EXPORTATIONS roupies
Royaume-Uni.....	252.704.021	188.777.392
Allemagne.....	10.058.814	62.570.704
France.....	1.848.858	24.679.251
Autriche-Hongrie....	8.686.099	13.474.680
Italie.....	3.220.879	12.016.636
Belgique.....	9.004.559	4.237.728

On ne peut pas, à l'examen même sommaire de ce petit tableau, ne pas être frappé de la faible valeur des marchandises que nous livrons à Calcutta, surtout si l'on considère l'importance des articles que nous achetons sur cette place.

**Les thés dans l'Inde et à Ceylan.** — D'après un relevé qu'a fait l'*Indian Tea Association*, la production du thé de l'Inde se serait élevée, pendant l'année 1901, à 84 millions de kilogrammes environ.

Voici quel a été le rendement des plantations dans les principales régions productives.

	Kilogrammes.
Assam .....	31.856.930
Cachar .....	11.002.770
Sylhet.....	14.233.812
Darjeeling.....	3.401.315
Dooars .....	13.569.585
Kangra Valley.....	1.390.710
Terai.....	1.418.023

Voici, d'après l'*Indian Planters Gazette*, la répartition approximative entre les différents pays de consommation :

	Kilogrammes.
Angleterre.....	71.000.000
Australie et Nouvelle-Zélande.....	4.750.000
Amérique.....	1.600.000
Autres pays.....	2.500.000
Thé conservé dans l'Inde.....	4.100.000

A Ceylan, les exportations de thé se sont élevées, en 1901, à 146.726.066 pounds (soit environ 66.467.000 kg.) contre 148.569.477 pounds en 1900.

Voici quelques chiffres qui donneront une idée des principaux débouchés de ce produit :

	Pounds (1)
Royaume-Uni.....	106.911.806
Australie.....	20.696.995
Russie.....	9.498.801
Amérique.....	3.654.105
Chine et Singapour.....	2.963.967
Inde.....	1.408.043
Afrique et Maurice.....	412.225
Autres pays (surtout européens).....	1.480.124
	146.726.066

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### CHAMBRE DE COMMERCE D'HANOI

La chambre de commerce nouvellement élue s'est réunie samedi 29 mars, dans la salle ordinaire des délibérations. Le bureau a été constitué de la façon suivante :

MM. Guioneaud, président; Rebeaux, vice-président; Ellies, secrétaire; Labeye, trésorier.

M. Lelan a été choisi comme délégué titulaire et M. Charavy comme délégué suppléant du conseil du protectorat.

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### TROUPES COLONIALES

**Chine.** — M. le *lieut.-col.* Diguët est désig. pour commander les troupes de Changhai.

Sont désig. pour servir au bataill. de Changhai :

MM. le *capit.* Thomassin; les *lieut.* Grivois, Boutry et Baulmont; M. le *lieut.* Vachoux, comme offic. payeur.

M. le *capit.* Morize est nommé chef d'état-maj. du corps d'occupat. de Chine.

M. le *capit.* Condamy est désig. pour exercer les fonctions d'offic. d'ordonn. auprès de M. le général Lefèvre, appelé au command. de la brigade d'occupation.

M. le *colon.* Lombard est nommé au command. du 16<sup>e</sup> d'infant. coloniale.

Sont désignés pour servir au même régiment :

MM. le *capit.* Carrère; le *sous-lieut.* Nayel; le *lieut.* Eury, comme porte-drapeau.

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

M. le *chef de bat.* Nicolas;

MM. les *capit.* Mongrand, Marchal, Lhermitte; les *lieut.* Lacoste, Magnabal, Leyendecker, Lacomme et Pommier; les *sous-lieut.* Legras et Vignon.

M. le *colon.* Gouttenègre est désig. pour prendre le command. du 2<sup>e</sup> territoire milit.

M. le *lieut.* Distel est désig. pour remplir les fonct. d'offic. d'habil. au 4<sup>e</sup> tonk.

M. Michallat, *chef de bat.* au 3<sup>e</sup> tonk., est promu au grade d'offic. de la Légion d'honneur.

Les officiers ci-après ont été affectés, savoir :

M. le *capit.* Lesol, au 2<sup>e</sup> tonk., adj.-maj. au 1<sup>er</sup> bat.; M. le *capit.* Verdant, à la 14<sup>e</sup> comp. du 3<sup>e</sup> tonk.; M. le *capit.* Peltier, à la 8<sup>e</sup> comp. du 9<sup>e</sup> rég.; M. le *capit.* Foufè, à la suite du 4<sup>e</sup> tonk.; M. le *lieut.* Letoffé, à la 11<sup>e</sup> comp. du 2<sup>e</sup> tonk.; M. le *lieut.* Richarmet, à la 4<sup>e</sup> du 1<sup>er</sup> tonk.; M. le *lieut.* Saint-Gall, à la 1<sup>re</sup> comp. du 3<sup>e</sup> tonk.; M. le *lieut.* Selmer, à la 16<sup>e</sup> comp. du 2<sup>e</sup> tonk.; M. le *lieut.* Laignoux, à la 5<sup>e</sup> comp. du 9<sup>e</sup> rég.; M. le

(1) Le pound = 0 kg. 453.

*sous-lieut.* d'Alverny, à la 8<sup>e</sup> comp. du 1<sup>er</sup> tonk. ; M. le *sous-lieut.* Tastet, à la 3<sup>e</sup> comp. du 2<sup>e</sup> tonk. ; M. le *capit.* Philippe du 2<sup>e</sup> tonk. à la 4<sup>e</sup> comp. du 1<sup>er</sup> tonk. ; M. le *capit.* Marimbert, du 3<sup>e</sup> tonk. au 10<sup>e</sup> rég. (adjud.-maj. du 4<sup>e</sup> bat.) ; M. le *lieut.* Gicquel, du 1<sup>er</sup> tonk., à l'état-maj. particulier (offic. de renseign. du 3<sup>e</sup> territ. milit. à Ha-Giang).

**Cochinchine.** — Sont désig. pour servir en Cochinchine : MM. le *command.* d'Anglejan ; les *capit.* Tirlot, Posth, Vache, Vitard et de Bock.

M. le *capit.* Lefloch est désig. pour remplir les fonct. de capit.-maj. au rég. de tirail. annam.

Sont désig. pour le 18<sup>e</sup> d'infant. col. :

MM. les *capit.* Chapelle, Benoist, Koechly ; le *lieut.* Blandin ; les *sous-lieut.* de Retz, de Serviès, Gouzieu, O'Kelly et de Rocquigny.

**Indo-Chine.** — M. le *lieut.* Arpage est placé à l'état-maj. partic. de l'Indo-Chine.

**Océanie.** — M. Sidoine, *adjud.* à la comp. de Tahiti, est promu au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

**Crète.** — M. le *capit.* Vincent et M. le *lieut.* Ollivon sont désig. pour servir au bataill. de Crète.

## ARTILLERIE

**Tonkin.** — Sont mis à la disposition de M. le général command. en chef les troupes de l'Indo-Chine pour servir au Tonkin :

MM. les *capit.* Houssette, Barbier et Manuel ; les *lieut.* Revel, Madec et Lemercier ; le *sous-lieut.* Landriau.

M. le *capit.* Guichard-Montguers a été classé à la direct. du Tonkin à Quang-Tchéou-Wan.

M. le *lieut.* Bourreaud a été classé à la 18<sup>e</sup> batt. à Hanoi.

**Cochinchine.** — Sont mis à la dispos. de M. le général commandant en chef les troupes de l'Indo-Chine pour servir en Cochinchine :

MM. les *capit.* Fritsch, Docteur, Prévost, Gérard, Nicaise et Chérier.

**Nouvelle-Calédonie.** — M. le *capit.* Lazare est mis à la disposit. du command. sup. des troupes de la colonie.

**Océanie.** — M. le *sous-lieut.* Mestrel est classé au détachement de Tahiti.

## Section des comptables

**Cochinchine.** — M. Voëgelin, *offic. d'administ. de 3<sup>e</sup> cl.*, est classé à la direct. d'artill. de Cochinchine.

## SERVICE DE SANTÉ

**Chine.** — M. Legendre, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour être attaché à l'hôpital de Tchong-Tou-Fou.

**Tonkin.** — M. Huot, *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour le 18<sup>e</sup> d'infant. colon.

**Cochinchine.** — M. Payen, *pharm.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour l'hôpit. milit. de Saïgon.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Nouvelle-Calédonie.** — M. Lièvre, *commissaire de 1<sup>re</sup> cl.*, est désig. pour continuer ses services à la Nouvelle-Calédonie.

## MINISTÈRE DE LA MARINE

## ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

**Extrême-Orient.** — M. le *vice-amiral* Maréchal est nommé au command. en chef de la force navale des mers d'Orient.

## ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

**Extrême Orient.** — Sont désignés pour embarquer sur le *Pascal* :

MM. le *capit. de frégate* Senès, comme command. ; le *capit. de frégate* Maudet, comme command. en second ; les *lieut. de vaiss.* Chevalier et Cortez ; l'*enseig. de vaiss.* Barthélemy de Saizieu.

Sont désignés pour embarquer sur le *Bugeaud* :

MM. le *capit. de frégate* Coustolle, comme command. ; le *lieut. de vaiss.* Daniel et le *mécanicien ppal de 1<sup>re</sup> cl.* Cogneau.

Sont désignés pour embarquer sur le *Friant* :

MM. le *lieut. de vaiss.* Blaise, comme command. en second ; les *lieut. de vaiss.* Martel et Bonnin ; les *enseig. de vaiss.* Le Citol, Thirion et Amiot ; les *mécanic. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Touchais et Paolantonani.

M. le *lieut. de vaiss.* Crespin est nommé au command. de la canonnière *L'Argus*.

M. le *mécan. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Blanc est désig. pour embarquer sur le *Pascal*.

MM. les *mécan ppaux* Molade, Cabel et Dupont sont désig. pour embarquer sur le *Bugeaud*.

**Cochinchine.** — M. le *capit. de vaiss.* Duroch est nommé au command. de l'arsenal de Saïgon.

M. le *lieut. de vaiss.* Mère, direct. des mouvements du port à Saïgon, est maintenu dans ses fonctions pour une nouvelle période de deux années.

**Océan Indien.** — Sont désignés pour embarquer sur le *Catinat* :

MM. le *capit. de frégate* de Gantès comme command. en second et le *mécanicien ppal de 1<sup>re</sup> cl.* Briant.

**Pacifique.** — Sont désignés pour embarquer sur le *Protet* : MM. le *capit. de frég.* Archimbaud, comme command. ; le *lieut. de vaiss.* Audibert, comme command. en second et le *mécan. ppal* Chafonot.

Sont désignés pour embarquer sur la *Zélée* à Tahiti : MM. les *enseig. de vaiss.* Saggio, Cochin, Roquebert, Bouchard et Tailliez.

M. l'*enseig. de vaiss.* Sourges est désig. pour embarquer sur la *Durance* à Tahiti.

## GÉNIE MARITIME

**Cochinchine.** — M. Champenois, *ingén. en chef de 1<sup>re</sup> cl.* direct. de l'arsenal de Saïgon, est inscrit d'office pour le grade d'officier de la Légion d'honneur.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Extrême-Orient.** — M. le *commis. de 2<sup>e</sup> cl.* Royer-Collard est désig. pour embarq. sur le *Bugeaud*.

**Océan Indien.** — M. Vignole, *commis. de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour embarq. sur le *Catinat*.

**Pacifique.** — M. le *commis. de 2<sup>e</sup> cl.* Desmazières est désig. pour embarq. sur le *Protet*.

## PERSONNEL ADMINISTRATIF

**Indo-Chine.** — M. Zimmerman, *commis de 3<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour l'arsenal de Saïgon.

## SERVICE DE SANTÉ

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

**Océan Indien.** — M. Lecœur, *méd. de 1<sup>re</sup> cl.*, est désig. pour embarq. sur le *Catinat*.

**Pacifique.** — M. le *méd. de 1<sup>re</sup> cl.* Roux-Freissineng est désig. pour embarq. sur le *Protet*.

M. le *méd. de 2<sup>e</sup> cl.* Dufour est désig. pour embarq. sur la *Zélée* à Tahiti.

## MINISTÈRE DES COLONIES

Par décret du 23 avril, ont été nommés : Procureur de la République à Chaudoc (Indo-Chine), M. Carme ; Conseiller à la Cour d'appel de l'Inde, M. Vigne ; Juge au tribunal supérieur de Papeete (Océanie), M. Pietri ; Juge-président du tribunal de Karikal (Inde), M. Bouchard ; Juge de paix à Pondichéry (Inde), M. Rousseau. M. le *lieut. de vaiss.* Mazeran est placé en mission auprès du département des colonies.

## MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'exequatur a été accordé à : M. Albert de Clancy-Rennick, *consul* de Sa Majesté Britannique à Pondichéry et Karikal.

## Bibliographie

**La Sibérie économique**, par CLAUDIUS AULAGNON. Paris, Guillaumin, 1901, in-8°.

Voici un ouvrage important, l'un des plus considérables, assurément, qui aient été écrits sur la Sibérie occidentale. Il importe d'abord d'en fixer le caractère.

C'est un répertoire, très intelligemment fait, et très exactement, de faits économiques. L'auteur, qui est un ancien élève de l'École des Hautes Études commerciales, chargé d'une mission en Sibérie, a recueilli une belle moisson de notes, et de ces notes il a fait un livre, qui est fort intéressant et fort utile. Ce n'est pas du tout une description géographique. On a quelque peine, l'auteur ayant suivi un ordre exclusivement analytique, à reconstituer avec des pages éparses de son livre, la physionomie d'une région. Les descriptions, même les plus utiles, sont absentes ou écourtées. Voyez avec quelle brièveté il parle des courants d'émigration en Sibérie. C'est que ces courants, leurs variations, les lits où ils se fixent, sont de la géographie économique ou, si vous voulez, de la science pure. Le livre de M. Aulagnon est surtout pratique. Il fait visiblement bon marché des finesses scientifiques. Voyez comme sa bibliographie est établie : insuffisante en précision dans les références qu'elle donne, et présentant au surplus des lacunes considérables. Comment n'y trouve-t-on pas un ouvrage aussi important que celui de l'admiral-

tseff, compétent surtout en ce qui concerne précisément la Sibérie occidentale? Comment n'y trouve-t-on pas l'ouvrage de Koversky sur les travaux géodésiques effectués en Sibérie (1896), où M. Aulagnon a pourtant dû voir que les travaux d'arpentage en Sibérie étaient plus avancés qu'il ne paraît l'indiquer. Comment ne trouve-t-on pas sinon la référence complète de tout ce qui a été publié par le Comité sibérien, du moins une indication des comptes rendus de ses séances, avec les rapports qui y ont été lus? M. Aulagnon les connaît assurément. Ils ont été publiés en divers recueils. Et comment M. Aulagnon peut-il sembler dire, alors, que le gouvernement russe n'a rien fait pour la navigabilité du Tchoulym ou de l'Angara, quand ces comptes rendus prouvent manifestement le contraire?

Ce sont là de très petites critiques, des remarques de méthode ou d'usage, qui ne diminuent en rien la valeur de très riches appareils documentaires qui a été réuni par M. Aulagnon. Il a noté avec un soin extrême une foule de faits d'un très grand intérêt pratique, des prix de revient, des chiffres de rendements; il a calculé les avantages et déterminé, en commerçant, les conditions de telle et telle importation. Préoccupé des rapports économiques qu'il pense pouvoir s'établir entre le marché sibérien et les industriels français, il donne à ceux-ci des conseils excellents, sagaces, précis, comme les donnerait le meilleur représentant de commerce. Quand il étudie un problème économique (voyez, par exemple, son remarquable chapitre sur les débouchés de la Sibérie par l'océan Arctique et l'embouchure de l'Ob), il est admirable de netteté, de puissance synthétique, de perspicacité. Son livre vaut donc surtout comme un recueil de renseignements, de conseils, de décisions particulières. Il est très varié et très abondant. En cela, il est impossible à résumer. Ce serait précisément détruire son mérite que de généraliser et d'abstraire là où il a le grand mérite d'être concret, vivant et détaillé. Il faut se reporter au texte même.

Cependant il n'est pas dépourvu d'idées générales. Ces idées sont à peu près identiques à celles que le lecteur a pu trouver dans ce Bulletin. En particulier, en ce qui concerne le rôle du Transsibérien, M. Aulagnon montre parfaitement — comme nous l'avons souvent indiqué — que jamais ce chemin de fer ne pourra prétendre à être la voie de transit entre l'Europe et l'Extrême-Orient. En effet, d'abord, il n'offre pas sur la voie de mer un avantage de rapidité extrêmement marqué.

« Pour venir du centre de la Russie jusqu'à Irkoutsk, les marchandises mettent au moins 40 jours en petite vitesse, 20 jours en grande vitesse. Supposons terminée la ligne mandchourienne (ceci était écrit au commencement de 1901), achevé le tronçon du Baikal. Des transports de marchandises par voie de fer de Berlin à Delny exigent :

En G. V. — Berlin-Moscou 40 à 12 jours.  
Moscou-Delny 30 jours.

En P. V. — Berlin-Moscou 20 à 30 jours.  
Moscou-Delny 60 jours.

soit donc respectivement 40 et 80 à 90 jours; de Paris, ces transports exigeraient environ 50 jours en G. V., 100 jours en P. V.

Et même... « en supposant une rapide accélération de la vitesse des trains... et en admettant des convois directs de marchandises depuis la frontière allemande ou autrichienne à la vitesse commerciale de 25 kilomètres à l'heure (G. V.), la durée du trajet jusqu'à Delny ou Vladivostok serait de 20 jours, réalisant une avance de 10 à 15 jours sur les paquebots. Quelles seront les marchandises pour lesquelles la rapidité du transport sera un avantage assez sensible pour compenser la différence du fret? »

En effet, la différence du fret sera considérable. « Si nous appliquons au transport des marchandises le tarif

extrêmement réduit d'un centième de kopeck par poud (inférieur aux tarifs usités sur le Transsibérien), nous obtenons un prix de 96 kopecks le poud (pour le trajet de Königsberg à Vladivostok), soit 155 fr. 80 la tonne, c'est-à-dire deux fois et demie la valeur du fret maritime... »

Ajoutez enfin que la Russie, qui serait évidemment le pays le plus tenté de profiter de la voie de terre, n'a guère d'autres échanges avec la Chine que l'importation du thé, lequel transitera toujours par le Transsibérien, parce qu'il paie des droits de douane beaucoup moins forts à Irkoutsk que par la voie de mer à Odessa. Il faut donc convenir que le principal rôle du Transsibérien n'est pas d'être un instrument de transit mondial, comme on l'a trop dit, mais d'être l'artère qui d'une part vivifie la Sibérie et qui d'autre part la rattache à la circulation générale de la Russie.

Ce rôle, M. Aulagnon l'a admirablement montré : l'organe, dit-il très justement, a créé la fonction. La vie est venue dès que le chemin de fer a été établi. Il cite des chiffres dont beaucoup ont déjà été cités ici. Dans le tableau qu'il fait, il montre un peu d'optimisme. Non qu'il ne sache pas voir les faiblesses et les lacunes. La critique qu'il fait du Transsibérien, de ses études trop sommaires, de ses rails trop légers, de son ballast trop étroit et trop faible, sont les plus justes et les plus vives qu'on ait faites. Mais M. Aulagnon montre quelque confiance dans l'avenir. On est même surpris de le voir quelquefois toucher d'une main si légère à de très graves et terribles questions. Il dit d'un mot que le chemin de fer ruine le régime des monopoles; et il n'ajoute rien de plus. Mais c'est une révolution immense! Le régime du monopole, partout établi en Sibérie, a fait peser sur ce pays le plus dur des jougs. Et s'il en est délivré, cela ne peut se faire sans une crise, sur laquelle nous aurions bien voulu quelques détails. Et le peuple sibérien lui-même? J'entends bien qu'il remplace l'araire et la herse par quelques machines un peu plus perfectionnées. Mais est-ce suffisant? M. Aulagnon constate lui-même l'inertie sauvage du Sibérien. Il obéit, dit-il, à la loi du moindre effort... Alors suffit-il qu'il ait acheté une charrue et une batteuse pour qu'on croie qu'il va secouer sa torpeur de Slave? Il y a là une foule de questions que l'avenir seul peut résoudre. Il serait très prématuré de se prononcer, même sur la signification exacte des chiffres des statistiques. Mais enfin M. Aulagnon nous a donné sur ces problèmes les données les plus précises, les plus intelligemment présentées qu'il soit possible de posséder en ce moment. Et il convient de l'en remercier.

H. B.

**Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales (1860-1902)**, par HENRI CORDIER, professeur à l'École des langues orientales, 3 vol. in-8° avec carte de la Bibliothèque d'histoire contemporaine (2 vol. parus; le 3° paraîtra en mars 1902), chez Félix Alcan, éditeur.

Les deux premiers volumes de ce très important ouvrage — dont il sera parlé plus longuement ici même lorsque paraîtra le troisième et dernier volume — comprennent les événements de 1860 à 1875 et de 1875 à 1887. Le but est de nous faire connaître les bases de l'histoire diplomatique du Céleste Empire. L'auteur, devant qui se sont ouvertes bien des portes fermées au public, a pu faire une ample moisson de documents; la communication des plus importants ou des moins connus d'entre eux mérite la reconnaissance de tous ceux qui s'intéressent aux questions, plus actuelles que jamais, de l'Extrême-Orient.

Le Gérant : A. MARTIAL.