

COMITÉ

1440-62

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

JANVIER 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

Librairie Maritime et Coloniale **AUGUSTIN CHALLAMEL**, Editeur
17, RUE JACOB, 17, PARIS

*Publications de la Commission chargée de préparer la participation
du Ministère des Colonies à l'Exposition Universelle de 1900, sous la Présidence de*

M. J. CHARLES-ROUX

DÉLÉGUÉ DES MINISTÈRES DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DES COLONIES

LES COLONIES FRANÇAISES

UN SIÈCLE D'EXPANSION COLONIALE

PAR

MARCEL DUBOIS

Professeur à la Faculté des Lettres de Paris

AUGUSTE TERRIER

Secrétaire Général du Comité de l'Afrique Française

Un fort Volume in-8° 10 francs

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 500.000 FR. — SIÈGE SOCIAL : 4, BOULEVARD DES ITALIENS, PARIS

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

Fondée par de grands propriétaires-viticulteurs de la Gironde, dans le but de réhabiliter les vins de Bordeaux, dont l'antique réputation a été compromise par des fraudes sans nombre, la **Compagnie Générale des Bordeaux authentiques** n'entend pas borner ses efforts à la seule ville de Paris où elle a su grouper, en moins de deux ans, une clientèle d'élite. Devant les agissements d'une fraude colossale, qui en est arrivée à répandre annuellement dans le monde entier, sous le nom de vin de **Bordeaux**, **HUIT MILLIONS** d'hectolitres, alors que le département de la Gironde n'en produit que **DEUX**, la **Compagnie des Bordeaux authentiques** tient à faire connaître, dans nos colonies et à l'étranger :

Qu'elle a imaginé, de concert avec l'Association syndicale des propriétaires de la Gironde, qui compte plus de 4.000 membres, un système de garanties telles que le consommateur peut toujours, au moyen d'un numéro inscrit sur chaque bouteille et chaque barrique, retrouver le nom de la propriété d'où est sortie cette barrique ou cette bouteille, et acquérir la certitude absolue qu'aucune modification, aucune fraude n'a pu altérer le vin depuis le jour où il est sorti de cette propriété.

La Compagnie espère que nos nationaux aux colonies et à l'étranger tiendront compte de l'importance de cette innovation, et que leur concours l'aidera à relever le prestige et la fortune de toute une province de la France. Ils ne perdront pas de vue que, plus l'abus du nom de **BORDEAUX**, plus la fraude augmentent, plus les véritables vins ont de peine à s'écouler. Qu'ils se disent et répètent autour d'eux qu'en raison de cette situation on peut aujourd'hui se procurer d'excellents vins naturels de **BORDEAUX** à des **PRIX EXTRÊMEMENT BAS**.

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

à la **COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES**, 4, boul. des Italiens, PARIS

**RETRO
NEWS**

BULLETIN

DU

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

1902

**RETRO
NEWS**

1961

1961

1961

RETRONews
BULLETIN

DU

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

publié mensuellement

SOUS LA DIRECTION DE M. ROBERT DE CAIX DE SAINT-AYMOUR

AVEC LA COLLABORATION DE MM. JEAN-LOUIS DELONCLE; HENRI DE PEYERIMHOFF DE FONTENELLE;

HENRY BIDOU; CHARLES MOUREY; EDOUARD PAYEN; JEAN IMBART DE LA TOUR;

J.-H. FRANKLIN; RENÉ MOREUX, etc., etc.

ANNÉE 1902

PARIS

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, RUE BONAPARTE, 19

—
190

**RETRO
NEWS**

BULLETIN

DEUX

MM. F

Adress

La propa
10^e liste d
Souvenir
VIDAL.

La quest

Le Mékor

L' « exte

Asie Fra
vigation

Chine : l
merce
cultion
et l'ind
mercia
gation
tion ch
chourie

Corée : l

Japon :

Asie Ru

l'Extrè

Turquie

préside

Mouve

dant l'

— Les

mande

Perse :

Bank

voyage

Afghan

Asie An

dis et

Mahso

l'Angl

produ

1900.

Philipp

Austral

d'œuv

Nomina

Bibliog

Le Sian

L'exten

BULLETIN DU COMITÉ

DE

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, etc., etc.

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

SOMMAIRE

La propagande du Comité.....	1
10 ^e liste des souscripteurs.....	2
Souvenirs de la guerre de Chine, par le L.-C ^{el} VIDAL.....	3
La question du Siam, par ROBERT DE CAIX.....	13
Le Mékong voie de pénétration, par XIENG-LA..	17
L'« extension » de Macao, par R. C.....	22
Asie Française : Le décret sur les primes à la navigation. — L'école d'agriculture de Hué.....	24
Chine : Le chemin de fer du Yunnan. — Le commerce de la Birmanie avec le Yunnan. — L'exécution du protocole de Pékin. — Les Etats-Unis et l'indemnité chinoise. — Le mouvement commercial. — Angleterre et Allemagne. — La navigation dans la région du Yang-tsé. — L'émigration chinoise aux Etats-Unis. — L'or en Mandchourie.....	27
Corée : Entreprises japonaises.....	33
Japon : Le budget.....	33
Asie Russe : La flotte commerciale russe dans l'Extrême-Orient. — La décadence de Kiakhta...	33
Turquie : Les chemins de fer d'Asie Mineure. — La présidence de la Dette publique ottomane. — Mouvement maritime de l'Empire ottoman pendant l'année 1316 (14 mars 1900 — 13 mars 1901). — Les mines en Turquie. — Au sujet des demandes d'emploi.....	35
Perse : Les chemins de fer en Perse. — L'Imperial Bank et la concurrence russe. — Le second voyage du Korniloff.....	42
Afghanistan : La situation en Afghanistan.....	43
Asie Anglaise : Un combat à Mekran. — Les Afridis et l'Afghanistan. — L'expédition contre les Mahsouds. — Les relations commerciales de l'Angleterre et de l'Inde. — Les famines. — La production du charbon dans l'Inde anglaise en 1900.....	43
Philippines : Le développement commercial.....	45
Australie : Le Japon et la question de la main-d'œuvre asiatique.....	45
Nominations officielles.....	46
Bibliographie.....	48

CARTES

Le Siam d'après les traités et les biefs du Mékong.	15
L'extension projetée de Macao.....	23

LA PROPAGANDE DU COMITÉ

Le secrétaire général du Comité de l'Asie française, M. Jouannin, est allé le 10 janvier exposer à la chambre de commerce de Nantes les résultats de la mission Bordat-Courtellemont qui a parcouru en 1901 le golfe Persique, la Mésopotamie, la Perse et une partie de l'Asie Mineure. M. Jouannin, après avoir bien défini l'œuvre du Comité de l'Asie française, a montré, en se fondant sur les renseignements rapportés par MM. Bordat et Courtellemont, quelle place il restait à prendre pour nos négociants dans la Mésopotamie et sur les rivages du golfe Persique. Quantité d'informations pratiques ont pu être données aux membres de la chambre de commerce de Nantes qui avaient répondu en grand nombre à l'appel de leur président et qui se sont montrés disposés à profiter des renseignements qu'ils recevaient en leur donnant une sanction pratique. On pouvait, d'ailleurs, espérer obtenir des résultats positifs en s'adressant aux négociants d'une ville qui s'est toujours distinguée par son esprit d'entreprise et qui a si longtemps marché à la tête du commerce français dans les régions lointaines.

Le soir, M. Bordat a fait, sur son voyage, une conférence très applaudie à la Société de géographie de Nantes.

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.

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.

10^{ME} LISTE DES SOUSCRIPTEURS

<i>Report du Bulletin n° 9.</i> . . .	47.521	50
MM.		
Capitaine Snessareff, à Taschkent.	25	»
Aïtoff, à Paris	12	»
Capitaine Villette, à Dinan.	12	»
Colonel Quévillon, à Bordeaux.	12	»
Cercle des officiers du Mans.	12	»
Cercle militaire de Mécheria.	12	»
Réunion des officiers de Givet.	12	»
Lieutenant Hanoteau, des tirailleurs sénégalais.	12	»
Bibliothèque des officiers du 2 ^e étranger.	20	»
Roger-Dupond, à Tusson.	6	»
Capitaine de Trémont, à Provins.	12	»
Robert, à Paris.	24	»
Bourgeot-Pariset, à Champagne-sur-Vingeanne	12	»
Capitaine de Menil, à Paris.	24	»
Tiéard, ancien inspecteur des forêts.	12	»
Cercle militaire de Poitiers.	15	»
Ecole coloniale.	24	»
P. F. Donche, des PP. Blancs.	12	50
Cercle militaire de Versailles	12	»
Cercle français de Tananarive	12	»
P. Deffarge, à Montévidéo.	100	»
Dussaud, à Paris.	12	»
Béart-Lanz, à Constantinople.	12	»
Venant, à Niort.	12	»
Bibliothèque des officiers du 149 ^e d'infanterie.	12	»
The Assistant quarter master general, Simla.	24	»
Ed. Labour, à Saint-Pathus	12	»
Nutt, à Paris.	12	»
G. Lanier, à Vitry-sur-Seine.	12	»
Lieutenant Michaut, à Paris.	12	»
A. Lambert, à Paris.	12	»
Cercle militaire de Sousse.	10	»
Cercle militaire de Constantine.	20	»
Cercle militaire de Châlons-sur-Marne.	12	»
Cercle des officiers du 133 ^e d'infanterie.	12	»
Mazeran, lieutenant de vaisseau.	25	»
Lieutenant Leclère.	12	»
Janvier de La Motte, sous-lieutenant d'infanterie coloniale.	12	»
<i>A reporter.</i>	48.151	»

<i>Report.</i>	48.151	»
Général Lasserre, à Paris.	15	»
Aubry, notaire.	12	»
Anonyme	2	»
Boudineau, à la résidence supérieure de Pnom-Penh.	20	»
Thiboumery, à Paris.	12	»
Commandant Roulet, à Paris.	25	»
Comte de Fels, à Paris.	100	»
P. Bons d'Anty, consul de France.	50	»
J. Manuel, à Pernambuco.	20	»
Bibliothèque de l'Ecole d'application d'artillerie et du génie.	12	»
Bibliothèque du 2 ^e bureau de l'Etat-Major de l'armée.	12	»
C ^{ie} franç. des chem. de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, à Paris.	12	»
C ^{ie} franç. des chem. de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan, à Hanoï.	12	»
F. Pauly, consulat de France, à Captown.	12	»
O. Butin, industriel, à Paris.	25	»
L. Ohl, à Quang-tchéou-wan.	25	»
Champ-Ricord, à Toulouse.	12	»
Lieutenant de Tinseau, à Rambouillet.	12	»
Ecole militaire d'infanterie, Saint-Maixent.	12	»
D ^r J.-A. Gauthier, médecin sanitaire de France, à Suez.	15	»
De Lapierre de la Rouvière, capit. de frégate en retraite	12	»
Bibliothèque des officiers du 124 ^e d'infanterie.	12	»
Anonyme.	18	»
Lieutenant d'Epinaï, à Laval.	20	»
Général Metzinger, commandant le 15 ^e corps.	12	»
Bibliothèque des officiers du 4 ^e d'infanterie coloniale.	12	»
Lieutenant G. Papillon, à Hanoï.	14	»
Colonel Billet, du 3 ^e spahis	32	»
L. Imbert, à Bordeaux.	15	»
Général Tartrat, commandant la division de Constantine.	20	»
Capitaine Jesson, de l'infanterie coloniale	25	»
Société de géographie commerciale de Nantes.	100	»
Bibliothèque des officiers du 5 ^e colonial.	12	»
Général Pognard, commandant la 1 ^{re} brigade de Tunisie.	12	»
Bouillard, ingénieur en chef, à Pékin.	20	»
Colonel J. Monlezun, à Paris.	12	»
Bibliothèque populaire du quartier Notre-Dame, Amiens.	5	»
Chef du service de la cartographie étrangère, Paris.	8	»
<i>A reporter.</i>	48.929	»

Charles I
Comman
Cercle m
Lieutena
sénéga
C^{ie} d'assu
ports
Chambre
Robert E
Colonel
Expéditi
Péters
Lieutena
Abbé L.
mont.
Réunion
ganem
Biblioth
d'infan
Comman

MM. I
20 févr
date du
13 mar
vrier),
Postes
des Tra
de la G
les fon
tement
l'Asie F
M. le
18 juill
naires
qu'ils n
tion.

LA

Le m
toire de
dix-hu
publiq
elle se
aux jou
ses dé
ses ju
montre
ni de r
les rap
trême-
expédi

<i>Report.</i>	48.929 »
Charles Ed. Simon, à Nantes.	25 »
Commandant Pottier, à Paris.	15 »
Cercle militaire de Toulouse.	12 »
Lieutenant Laron, des tirailleurs sénégalais.	12 »
C ^{ie} d'assurances la Foncière-Transports.	25 »
Chambre de commerce de Nantes.	200 »
Robert Estoublon, à Paris.	12 »
Colonel J. Monlezun (2 ^e versement).	12 »
Expédition des Gazettes de Saint-Petersbourg.	12 »
Lieutenant François, à Saïgon.	12 »
Abbé L. Musy, à Villers-sous-Chalamont.	10 »
Réunion des officiers de Mostaganem.	12 »
Bibliothèque des officiers du 42 ^e d'infanterie.	12 »
Commandant Dilschneider.	12 »
TOTAL.	49.312 »

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.

SOUVENIRS

DE

LA GUERRE DE CHINE

Le moment n'est pas encore venu d'écrire l'histoire des événements qui se sont déroulés, il y a dix-huit mois, dans le nord de la Chine. L'opinion publique fait surtout œuvre d'imagination quand elle se hâte de rendre des arrêts en demandant aux journaux les renseignements qui doivent fixer ses décisions. Elle casse, d'ailleurs, elle-même ses jugements avec bonne grâce quand on lui montre ses erreurs. Nous n'avons ici la prétention ni de réformer l'état d'esprit créé en Europe par les rapports souvent fantaisistes de la presse d'Extrême-Orient, ni d'entreprendre l'étude d'une expédition encore mal connue dans ses détails;

nous chercherons seulement, dans cet article, à rappeler des souvenirs encore très présents à notre esprit et à tirer un enseignement des faits qui ont appelé sur la Chine l'attention du monde entier, dérouter les prévisions de la plupart des chancelleries et soulevé l'indignation des peuples qui se font un titre de gloire de leur civilisation.

Avant d'aborder l'examen du conflit qui a mis aux prises l'Empire chinois avec les grandes puissances du monde entier, il nous a paru nécessaire de tracer en quelques pages les traits principaux de l'organisation sociale du Céleste Empire. Pour saisir les causes d'un mouvement populaire, il est utile de connaître le milieu où il est né et s'est développé; on verra qu'en Chine, comme ailleurs, les révolutions ne sont pas le produit spontané de la colère soudaine de quelques meneurs; elles ont leurs racines dans l'âme même de la nation; une longue série de misères et d'humiliations les préparent, une suprême injure les déchaîne.

LE MOUVEMENT BOXEUR — SES ORIGINES

Il n'est pas un Français possédant quelque culture intellectuelle qui ne soit curieux des choses de Chine; le mystère qui jusqu'à ces dernières années a enveloppé l'Empire du Milieu, les mœurs d'une population paraissant, dans toutes les manifestations de l'existence journalière et de la vie politique, prendre le contre-pied des coutumes européennes, les dissertations sur le péril jaune qui représentent le Chinois comme une sorte de croquemitaine en train d'aiguiser ses dents en de menus festins préparatoires de la grande curée, tout ce qui séduit l'imagination, déconcerte l'esprit de recherche moderne et trouble la quiétude des peuples vieilliss, contribue à faire de la question chinoise un des problèmes les plus intéressants de notre époque.

On a dit que « le peuple chinois avait passé de l'enfance à la vieillesse sans traverser l'âge mûr ». Peut-être trouverait-on, dans son histoire, quelque période où la Chine fut vraiment grande et forte, car la force et la grandeur d'une nation sont choses relatives qui se mesurent par la comparaison que l'on peut faire entre le degré d'avancement de sa civilisation et la condition sociale des autres races à la même époque. En tout cas, il est certain que, depuis longtemps, la Chine est en décadence; elle ne sait plus vouloir, elle n'ose plus penser, elle craint d'agir.

Cette maladie de la volonté dont elle souffre est déjà ancienne; le système autocratique qui est la base même des institutions politiques du pays a énérvé les énergies, transformé la patience productrice en résignation stérile et déterminé un affaissement des caractères. Le ressort trop comprimé s'est rompu. L'esprit auquel il était interdit de s'employer au dehors s'est replié sur lui-même; privé du stimulant que donne le libre échange des idées, il s'est amusé à des études sans portée. Le savoir a tenu lieu de science, le développement de la mémoire s'est fait aux dépens

de la faculté de raisonnement et l'imagination s'est donné libre cours en des compositions poétiques, sortes de barbouillages à l'encre de Chine où la pensée joue un moindre rôle que le pinceau. Dans ces conditions, la faculté d'agir échappait à la race chinoise, par le seul fait de l'affaiblissement de sa volonté et de la paresse de son cerveau.

Aussi voyons-nous, à chaque nouvelle crise, les hommes au pouvoir toujours indécis, souvent affolés, cherchant à sortir d'embarras par quelque subterfuge après avoir vécu d'expédients. Tel était en Chine, avant les derniers événements, l'état moral de l'individu. Il reste à voir comment ont agi sur le développement de la société les facteurs moraux qui ont, au cours des siècles, exercé une influence si déprimante sur l'intelligence et le caractère de chacun des membres de la grande famille chinoise.

La Chine n'est pas soumise, comme on pourrait le croire, au régime absolu tel qu'on entend ce mode de gouvernement appliqué aux peuplades sauvages; l'exercice du pouvoir a son contre-poids dans l'organisation de la collectivité, armée, dans une certaine mesure, contre les abus du mandarinat, par l'esprit de solidarité. Le souverain est, pour les masses, une sorte d'idole; il peut se passer de prestige personnel parce qu'il représente un être surnaturel, un Dieu sans culte bien défini, mais tout-puissant, auquel le peuple obéit par habitude, comme ces fidèles qui s'inclinent devant la Majesté divine sans s'inquiéter des raisons de leur foi aveugle ou des mystères de la religion qu'ils ne sauraient éclaircir.

Parcourant, il y a quelques années, en Mandchourie, une route qui n'avait jamais été suivie par un étranger, je m'arrêtai, pour passer la nuit, dans une auberge de médiocre apparence; à peine suis-je descendu de cheval qu'il se forme autour de moi un rassemblement de badauds, charretiers, paysans, petits marchands, chemineaux, toute la série des pauvres gens qui constitue la clientèle ordinaire des hôteliers chinois dans une des régions les plus misérables de la province de Kirin. Un peu blasé sur ce spectacle, mais non sur l'odeur — moitié ail, moitié encre de Chine — qui se dégage d'une foule au pays du « Royaume fleuri », j'essayai d'écarter doucement les indigènes qui m'entouraient.

Le Chinois, surtout lorsqu'il se trouve pour la première fois en présence d'Européens, est d'une curiosité inlassable; l'étranger lui appartient, comme un phénomène qui doit s'exhiber gratis à la multitude. L'attirail entier du voyageur est l'objet d'un examen minutieux, depuis le chapeau de feutre mou jusqu'à la semelle des chaussures, depuis la sacoche de cuir et l'appareil photographique jusqu'à la carabine à répétition; des doigts innombrables, souples et malpropres jouent une gamme lente sur toutes les parties de l'accoutrement pour permettre à l'esprit de déduire de ce contact indiscret la nature des matières premières qui ont servi à former les objets d'habillement ou d'équipement du « diable d'Occident ».

J'étais prêt à renoncer, de guerre lasse, à une

lutte inégale contre la force d'inertie chinoise, lorsque mon compagnon de route me suggéra l'idée d'impressionner les admirateurs de mon costume en leur disant qu'un certain respect m'était dû en raison de la haute faveur qui m'avait été accordée de voir récemment l'empereur en audience solennelle. Le moyen était médiocre, pourtant je l'essayai; il ne réussit qu'à moitié. Les sages de la bande s'écartèrent aussitôt par petits groupes, discutant mes paroles avec des hochements de tête significatifs. Aucun ne voulut croire que j'avais été admis à contempler la face auguste du Fils du Ciel. Comment des Européens auraient-ils pu forcer la porte du palais qui ne s'ouvre qu'aux princes de la famille impériale et à quelques hauts dignitaires de la Cour et des provinces?

Des étrangers reçus par le souverain! Cela constitue moins pour la masse du peuple un privilège dont certains Occidentaux peuvent, à son avis, faussement se targuer, qu'une profanation interdite par les usages et contraire à la conception orientale des prérogatives de la monarchie. En fouillant au fond de l'âme chinoise, on n'y trouverait aucun sentiment de respect sincère pour la personne de l'empereur. C'est une sorte de crainte superstitieuse qui la domine.

Afin d'entretenir cette soumission aveugle, il faut que le dieu s'enferme dans son temple, loin des regards profanes; se montrer serait déchoir. C'est ainsi qu'aux jours de grande cérémonie, les rues de Pékin sont tendues, sur le passage du cortège officiel, de larges toiles bleues qui garantissent le Fils du Ciel contre les regards indiscrets des simples mortels.

Autour du monarque s'agite la foule innombrable des courtisans, race arrogante et méprisable en Chine comme ailleurs, qui se prosternent devant la personne du maître et s'aplatit devant les caprices de sa volonté; en tête de cette catégorie figurent les princes de la famille régnante; les uns, comme le prince Tching, et jadis le prince Kong, s'occupent des affaires publiques et acquièrent parfois une perception assez exacte des nécessités de la politique chinoise dans ses rapports avec la politique étrangère; si leur mentalité ne se modifie guère dans le sens du progrès tel que nous l'entendons en Europe, du moins ils apportent, dans les séances de Tsong-Li-Yamen, plus de modération dans la forme, plus de courtoisie dans les manières, plus d'esprit de conciliation. Ils forment le groupe des opportunistes de la Cour.

Les autres — inoccupés ou chargés d'emplois aussi insignifiants que décoratifs — se livrent aux intrigues de palais, font et défont la réputation des hauts fonctionnaires ou bien cherchent à se faire illusion sur leurs propres mérites dans l'exercice de sinécures honorifiques, telles que le commandement nominal de l'armée des Bannières (dévolu autrefois au prince Touan), la garde des tombes impériales, etc.; famille encombrante par sa vanité, gênante par ses prétentions et surtout dangereuse par son influence dans les conseils.

Les g
quelque
les princ
de Koua
à sa gu
d'autre
durant

A ce
seurs, d
au Trôn
tionnair
sur les
périlleu
fois sa t
sincère
fait bie
à autre,
bien pu
querait
que gén
comédi
pour lu
à l'abso

Au-d
grouilla
secréta
prétori
tia viv
l'entou
la corr
aux yar
plupart
considé
river à
publiq
le lettr
sa char
Chine,
l'auber
d'accès
Ting-C
leurs n
portan

Au
trouvo
mémo
avec l
l'avan
associé

Tel
le fonc
les de
la tou
parten
d'espr
broyé
admin
tion c
lieux,
aux l
probit
supér
Plic
naires

Les grands mandarins de la Cour possèdent quelquefois, auprès du maître, plus de crédit que les princes de son entourage; l'ancien précepteur de Kouang-Soua, pendant plusieurs années, dirigé à sa guise l'esprit de son élève; nul n'ignore d'autre part le rôle joué par Li-Hong-Chang durant un quart de siècle.

A ce groupe on doit rattacher celui des censeurs, dont le devoir est d'adresser des rapports au Trône sur la gestion administrative des fonctionnaires de l'empire et même des observations sur les actes du souverain, besogne ingrate et périlleuse où le redresseur de torts jouerait parfois sa tête, souvent son emploi, s'il était toujours sincère ou simplement maladroit. Pourtant, il faut bien le dire, le censeur apporte, de temps à autre, dans ses fonctions, un souci apparent du bien public qui étonne les Européens et provoquerait même leur admiration s'ils ne savaient que généralement les remontrances sont une pure comédie jouée par les intéressés devant le public, pour lui donner l'illusion d'une justice supérieure à l'absolutisme du chef de l'Etat.

Au-dessous de cet état-major on trouve la foule grouillante des petits employés, interprètes, secrétaires, huissiers, gardiens, etc., et l'armée prétorienne des soldats des Bannières, menu fretin vivant des miettes laissées par les parasites de l'entourage de l'empereur. En haut comme en bas la corruption est la même, s'étendant du palais aux yamens de la capitale et des provinces; la plupart des hommes qui détiennent le pouvoir considèrent leur mandat comme un moyen d'arriver à la fortune. Pour être admis aux fonctions publiques ou obtenir un poste plus rémunérateur, le lettré doit, à beaux deniers comptants, acheter sa charge aux hommes influents. Tout se paie en Chine, depuis le seau d'eau où s'abreuve, devant l'auberge, le cheval du voyageur, jusqu'au droit d'accès dans les consulats, à la porte desquels les Ting-Chai prélèvent sur les indigènes, à l'insu de leurs maîtres, des sommes variables suivant l'importance des visiteurs.

Au début de la carrière administrative nous trouvons, comme facteurs du succès, un effort de mémoire et un exercice de calligraphie, combinés avec le favoritisme, et, plus tard, les titres à l'avancement reposent trop souvent sur l'intrigue associée à l'exploitation de la vénalité officielle.

Tel est, esquissé seulement en quelques traits, le fonctionnement du mandarinat; son action sur les destinées de l'empire a quelque analogie avec la toute-puissance des bureaux dans certains départements des Etats européens. Tout homme d'esprit élevé et de caractère énergique est vite broyé dans les engrenages de la grande machine administrative; contre lui s'organise la conspiration de la médiocrité, parti redoutable en tous lieux, qui emploie plus d'ingéniosité à faire échec aux hommes de talent qu'il ne lui faudrait de probité intellectuelle pour s'élever à un niveau supérieur.

Pliée sous le joug de cet état-major de fonctionnaires, l'armée des contribuables vit, presque tout

entière, dans une sorte d'indifférence à l'égard de la caste privilégiée qui tire ses principales ressources de l'exploitation du peuple. Le chiffre du casuel dépasse parfois celui des émoluments réguliers. Par suite d'une perversion de la conscience, émoussée par le système d'administration en vigueur, le mandarin éprouve plus de jouissance à percevoir des taxes pour son propre compte qu'il n'aurait de plaisir à recevoir du Trésor des sommes équivalentes à ses revenus illégitimes.

Il sort de la légalité pour rentrer dans ses débours. On ne peut pas dire cependant que la population chinoise soit écrasée sous le poids de l'impôt; il n'est pas de pays où celui-ci soit plus léger. Sir Robert Hart a calculé qu'il ne dépassait pas annuellement 0,50 tael, soit 1 fr. 75 par tête d'habitant, y compris les profits illégaux réalisés par les mandarins.

La masse des contribuables est formée par les marchands et par le peuple. Le grand commerce constitue en Chine une classe puissante, forte par son organisation et ses capitaux. C'est une bourgeoisie naissante, qui ne s'inquiète pas encore des droits de l'homme, encore moins de ceux du citoyen, mais qui lutte avec ténacité pour les intérêts du commerçant. A cette catégorie appartiennent les « compradors » des grandes maisons étrangères de banque, d'exportation et d'importation, les marchands en gros de soie et de thé, les chefs des établissements de crédit indigènes, etc., hommes habiles, soucieux de la parole donnée, hardis dans leurs transactions, et suffisamment frottés de civilisation européenne pour adapter leur esprit aux méthodes de négoce des Occidentaux. Ils forment l'aristocratie de l'argent, sans morgue, mais non sans vanité, faisant sonner très haut leurs sacs de piastres ou leurs lingots, fortement syndiqués en vue d'une action commune contre les exactions des mandarins et exerçant sur l'administration chinoise une influence occulte entretenue par une générosité qui achète au plus juste prix les consciences à vendre. A côté de ces grandes maisons de commerce (dont plusieurs, comme celles des marchands de soie de Pékin, font quotidiennement 2.000 taëls (7.000 francs) d'affaires) se dressent le petit magasin du boutiquier et l'échoppe de l'artisan. Celui-ci, cordonnier, tailleur, vannier, etc., travaille avec lenteur, cause avec abondance, discute longuement avec l'acheteur, se repose dix fois par jour en buvant du thé avec ses employés, et finalement arrive à gagner la petite somme d'argent qui lui assure l'existence journalière. Comme l'ouvrier des villes, il est parvenu à résoudre pratiquement le problème des « trois-huit ». Son ingéniosité est extrême; un simple fumiste, originaire de Canton, qui n'avait jamais manié que des tuyaux de poêle, est devenu en quelques semaines un très habile réparateur de bicyclettes; il avait, dans ce nouveau métier, amassé une petite fortune quand la guerre est venue mettre fin à son commerce; il a dû sans doute reprendre son travail à Tientsin, car il n'est pas de désastre qui décourage

le Chinois, il sait tirer parti de toutes les ruines.

Dans sa boutique, le détaillant mène une existence semblable à celle de l'artisan dans son atelier; qu'il soit grainetier, épicier, marchand de légumes ou de produits pharmaceutiques, il n'a d'autre horizon que celui de la rue étroite, qui mesure parcimonieusement la lumière aux fenêtres de papier de son magasin, d'autre idéal que le maigre profit d'un commerce sans imprévu, d'autres distractions que d'insignifiants bavardages avec les clients. Si médiocre que soit son aisance, elle est un objet d'envie pour l'ouvrier et le paysan qui, l'un et l'autre, doivent gagner à la sueur de leur front leur maigre pitance, pâtée de sorgho ou de petit millet, à peine suffisante pour refaire les muscles en vue du travail du lendemain.

Cette classe de pauvres gens, la meilleure et la plus intéressante qui soit en Chine, constitue la véritable force du pays. C'est elle qui, grâce aux cultivateurs, aux mineurs ou aux carriers, arrache au sol toutes ses richesses; c'est elle qui fournit les vigoureux bateliers dont les rames fouettent jour et nuit l'eau des lacs, des rivières et des canaux; c'est encore chez elle que se recrute l'armée innombrable des coolies, dont le torse nu et bronzé ruisselle de sueur sous le poids des sacs de riz dont ils ne mangeront pas, des caisses de dollars dont ils ne verront même pas la couleur ou des balles de thé dont les déchets serviront, au jour de gala, à aromatiser l'eau chaude qui constitue leur boisson habituelle.

Pour comprendre les origines de la révolte des Boxeurs, il était nécessaire de passer en revue l'organisation et le fonctionnement de la vie chinoise; toutes les classes de la société ont eu leur part d'action ou de responsabilité dans cette crise. La Cour a d'abord laissé monter le flot révolutionnaire qui devait la débarrasser des étrangers, puis elle a suivi le courant dont la vitesse l'effrayait, mais qu'elle ne pouvait plus arrêter. Les grands commerçants qui trafiquent avec l'Europe, ont pris peur et se sont tus, donnant même des subsides aux Boxeurs pour sauver leurs biens du pillage; chez les petits marchands dominait la crainte ou l'indifférence et enfin le peuple, à la fois crédule et philosophe, se laissait bernier par les orateurs des villages et des faubourgs, enrôler par les recruteurs de la secte, mener au combat par des chefs braves et fanatiques. Un grand nombre de paysans et d'ouvriers ont suivi le mouvement pour échapper à la monotonie d'une vie de privations, pensant que, misère pour misère, il valait mieux s'abandonner à leur goût d'aventures que de ruiner leur santé en des besognes exténuantes sans l'espoir d'un sort meilleur. D'autres ont fui, désertant bourgs et hameaux, pour échapper aux exigences des Boxeurs et à la vengeance des étrangers.

Tous ont accepté, sans résistance sérieuse, la loi du plus fort. En Mandchourie, les mêmes villageois qui faisaient le coup de feu avec les rebelles contre un parti russe forcé de battre en retraite sur la Corée, apportaient des vivres aux Cosaques dès que les Boxeurs avaient disparu.

En Chine comme ailleurs, pendant les périodes révolutionnaires, ce sont d'infimes minorités qui mènent la masse et continuent à la diriger tant que leur habileté parvient à lui faire croire qu'elle suit son impulsion naturelle. Il ne faudrait pas toutefois se montrer trop sévère pour les meneurs, qu'il s'agisse de la Cour ou des mandarins. Certes, les crimes ou les attentats dont le gouvernement s'est rendu complice sont abominables, mais il faut avouer que les étrangers avaient bien préparé l'explosion de haine qui a entraîné une partie de la Chine du Nord dans une guerre sans merci.

La Chine avait toujours voulu rester fermée aux hommes de l'Occident; dans son ignorance de l'histoire des autres peuples, elle croyait qu'il suffit de clore sa demeure pour arrêter la curiosité ou s'opposer aux visées ambitieuses du voisin. Or, dès son premier contact avec les Européens, elle doit ouvrir certains ports à leur commerce, laisser leurs bateaux à vapeur remonter ses grands fleuves, donner accès à leurs produits sur ses principaux marchés. Elle ne subit de ce fait aucun dommage matériel; elle est assurément mécontente de l'ingérence des étrangers dans ses affaires, mais les traités conclus avec l'Europe vont donner un nouvel essor à son commerce.

Puis vient la guerre du Tonkin; un grand royaume tributaire se détache de l'Empire. Dix ans après, les victoires des Japonais lui enlèvent un autre pays vassal, la Corée qui devient indépendante. De plus, une île, fertile et riche, Formose, lui échappe. Jusqu'ici le continent chinois reste intact. Mais les appétits ont grandi autour d'elle et voilà que l'Allemagne n'hésite pas à mettre la main sur le meilleur port du Chantoung, situé à quarante-huit heures de navigation de l'embouchure du Pei-ho.

Cette fois c'en est trop, le palais retentit de bruits de guerre, les têtes s'échauffent et il ne faut rien moins que l'intervention des mandarins les plus influents pour retenir dans l'inaction les énergies qui s'éveillent.

L'émiettement du territoire se poursuit alors sans obstacle, la Russie obtient Port-Arthur, l'Angleterre Wei-hai-wei et la France Kouantchéou-ouan. L'Italie, peu de temps après, demande la baie de San-moun; c'est la fin d'un monde, les convoitises déchaînées ne s'arrêteront plus. La Cour affolée se lamente, crie et n'agit pas. Le peuple commence à comprendre et se révolte. Si le souverain continue à livrer la terre des ancêtres, il doit être renversé du trône. Autour de l'impératrice, les patriotes s'agitent, mot nouveau qui incarne un sentiment de fraîche date, encore superficiel chez la plupart, mais qui a des racines profondes dans l'âme de quelques chefs populaires.

D'ailleurs, dans les provinces, les mandarins ne cessent d'adresser des suppliques à l'empereur pour entreprendre une croisade contre les étrangers. Quelques missionnaires n'ont-ils pas essayé de s'immiscer dans l'administration intérieure du pays en défendant leurs ouailles contre les

exactions des fonctionnaires? Les chrétiens, par le fait de leur foi nouvelle, ne sont-ils plus Chinois et les lois de l'empire n'existent-elles pas pour eux?

Et les chemins de fer dont on impose la construction au gouvernement de Pékin, et les mines que l'on veut exploiter, et les commandes de canons que toutes les nations se disputent, sauf à accuser plus tard tel ou tel pays d'avoir fourni des armes aux troupes impériales contre les Européens? La Chine ne s'appartient plus, elle n'est plus maîtresse chez elle; la servitude finit par peser aux plus serviles. Puisque le peuple ressent l'humiliation dont souffre l'orgueil de la Cour, celle-ci fera cause commune avec les prétendus rebelles, qui deviendront les francs-tireurs de la dynastie.

Les premiers succès des Boxeurs grisent les plus sages; la crise de folie, qui précède la plupart des conflits armés, gagne presque tous les cerveaux. Après avoir expulsé les éléments étrangers qui troublent sa quiétude séculaire, la Chine se refermera et pourra désormais vivre heureuse dans un glorieux isolement, rêve de tous les peuples qui espèrent voir refluer les lauriers du passé sans s'être occupés de l'éducation militaire de ceux auxquels ils demandent d'en cueillir de nouveaux.

La race chinoise a récolté les fruits amers de la défaite, parce qu'elle a semé le mépris de l'armée; elle commence à s'apercevoir qu'elle s'est trompée quand elle a confondu dans une même réprobation la guerre qui est un fléau, et ceux qui sont appelés à la faire pour défendre la patrie menacée. Cette sorte d'erreur coûte cher à ceux qui la commettent; si l'antimilitarisme règne encore longtemps en Chine, un jour viendra où les nations guerrières feront peser sur le pays conquis et démembré, un joug autrement dur que celui sous lequel vivent ces lettrés orgueilleux qui, en quelques coups de pinceau, s'efforcent de détruire le prestige des chefs et la confiance du soldat.

ORIGINES DE LA GUERRE

La crise était née et s'était développée dans des conditions si mal connues des étrangers que nul n'avait pu en prévoir l'éclosion assez à temps pour être en état d'en déterminer toute la portée et, encore moins, de l'enrayer.

Dès la fin de mars 1900, c'est-à-dire deux mois avant le commencement des troubles, Mgr Favier avait bien, il est vrai, senti les dangers qui menaçaient les Européens; les lettres de ses missionnaires, ses relations avec certains dignitaires de la Cour, son expérience de la vie chinoise, acquise au cours de trente-sept années d'apostolat, lui donnaient plus de facilité qu'à tout autre pour mesurer l'importance du mouvement qui se préparait. Toutefois il a franchement avoué qu'il n'aurait jamais cru à l'entrée en ligne des troupes régulières. Plus tard Mgr Favier jeta le cri

d'alarme dans les termes les plus pressants; le ministre de France, bien renseigné sur les événements, fut un des rares diplomates qui aient compris l'imminence du péril et sa gravité. Les sceptiques se contentaient de sourire quand le vieil évêque leur disait: « Messieurs, si vous ne voulez pas me croire et si vous ne prenez pas des mesures de protection, c'est votre tête que vous jouez. »

Jusqu'au dernier moment, cependant, on pouvait supposer que la révolte des Boxeurs serait limitée à quelques troubles locaux; le brigandage qui sévit en permanence dans un grand nombre de provinces, l'insurrection récente des mahométans du Kansou facilement réprimée, l'agitation répandue dans un grand nombre de districts par les multiples sociétés secrètes dont l'organisation s'étend sur tout l'empire (sans qu'un même lien les ait toutefois réunies dans une action commune), tout cet ensemble de données faisait croire à ceux qui avaient vu avorter tant d'essais de soulèvement que la Chine était à l'abri d'une révolution capable de bouleverser l'état actuel des choses, et, surtout, de mettre en péril la vie de la totalité des étrangers dispersés dans les différentes provinces.

Au commencement de l'hiver 1899-1900 parut un décret impérial ordonnant aux vice-rois, gouverneurs et commandants des places de guerre, de s'opposer par la force à toute tentative de débarquement; les peines les plus sévères étaient réservées aux mandarins qui attendraient des ordres de la Cour pour tirer le premier coup de canon contre les envahisseurs; ces instructions devaient être tenues secrètes, mais avaient été facilement divulguées en raison du grand nombre de fonctionnaires auxquels elles s'adressaient. Cette attitude nouvelle, prise par le gouvernement de Pékin, eût été inquiétante si l'on ne se fût souvenu des vaines menaces dirigées si souvent par la Cour contre les étrangers, menaces qui n'avaient jamais été suivies d'un commencement d'exécution. C'était cependant là un symptôme que les hommes au courant des affaires de Chine ont dû noter; toutefois, à cette époque, la situation n'avait, par elle-même, rien d'alarmant; elle devint réellement inquiétante quand on vit l'impératrice peupler son entourage et même le Tsong-Li-Yamen de mandarins imbus des idées les plus rétrogrades et tenant les propos les plus outrageants contre les représentants des nations étrangères.

C'est à ce moment que commença la véritable croisade contre les hommes de l'Occident, croisade qui trouva son « Pierre l'Ermitte » dans la personne du prince Touan, père de l'héritier nouvellement désigné (septembre 1898) de la couronne impériale. Ce Mandchou, à l'esprit borné, était, à sa manière, un patriote; il était persuadé qu'après l'expulsion des étrangers l'âge d'or règnerait en Chine. Son caractère s'était aigri à la suite de passe-droits dont il se prétendait victime. Lorsque l'empereur Sien Fang mourut après la guerre de 1860, il laissa un fils mineur qu'il avait

eu de son mariage avec l'impératrice Si-Tai-Ho, la vieille douairière actuelle. Les frères du monarque défunt étaient connus sous les noms de cinquième, sixième et septième princes. La régence fut confiée au sixième prince au détriment du cinquième qui était le père du prince Touan. A la mort du sixième prince, le septième fut appelé à lui succéder et, plus tard, quand le fils de Sien-Fang, l'empereur Toun-Dje, vint à mourir, Kouang-Sou, le souverain actuel, fils du septième prince, monta sur le trône. Le cinquième prince, ne pouvant se résigner au rôle effacé que lui imposait la régence de ses deux frères, s'exila volontairement à Moukden, où il passa, avec sa famille, la plus grande partie de sa vie. On comprend que toutes ces vicissitudes aient fait du prince Touan un mécontent et qu'une fois appelé au pouvoir, il ait donné libre carrière aux suggestions de sa nature orgueilleuse.

Pendant son absence, la Chine s'était un peu éveillée de son long sommeil; les traités conclus avec les puissances étrangères depuis la guerre de 1860 avaient, dans une certaine mesure, modifié sinon les sentiments, du moins l'esprit des hauts mandarins; ceux-ci, quoique évoluant sans cesse autour du trône, se trouvaient de temps à autre amenés à un contact forcé avec les Européens. De cet échange de visites officielles (qu'il s'agit des conférences du Tsong-Li-Yamen avec les ministres, des entretiens du directeur général des douanes, sir Robert Hart, avec certains fonctionnaires de l'administration impériale, des réceptions offertes par l'impératrice aux femmes des diplomates ou de l'audience annuelle accordée par le souverain aux représentants des puissances) devait résulter, dans les milieux de la Cour, une sorte d'adaptation superficielle aux mœurs de l'Occident. Les étrangers restaient toujours des gêneurs et même des ennemis; on nous détestait, au palais, comme par le passé, mais on commençait à nous comprendre. Le gouvernement sentait la force d'expansion du monde civilisé dans sa lutte pacifique avec la Chine; il voyait aussi, mais moins clairement, la puissance militaire des nations que l'empire aurait à combattre s'il voulait se soustraire à l'obligation d'appliquer les traités. Le prince Touan, longtemps éloigné de la Cour, avait vécu dans une atmosphère spéciale, toute chinoise. Il ne connaissait pas plus l'Europe que le premier des Tsing au moment de la conquête. Sans doute, grisé par la désignation de son fils comme prince héritier, il crut qu'il allait faire revivre la vieille Chine avec ses antiques traditions et son exclusivisme d'autrefois.

Les dures leçons de l'expérience étaient restées ignorées de lui ou bien il n'y avait pas pris garde parce qu'il n'en avait pas souffert. En arrivant au pouvoir, il apportait une conception attardée, mais séduisante pour son entourage, des conditions de la vie politique de la Chine; c'était la voix des sages des anciens temps qui se faisait entendre et prêchait la confiance en soi à ceux qu'une série d'humiliations avait démoralisés.

L'instant était d'ailleurs propice pour faire

appel aux sentiments de haine contre l'étranger, l'empire se désagrégeait sous la poussée des autres pays qui s'attribuaient des territoires, la plupart taillés dans les meilleures parties de la Chine.

L'influence du prince Touan s'étendait au delà des limites assignées à un conseiller qui émet son opinion dans la discussion des affaires publiques; elle eut pour premier effet de modifier complètement le haut personnel des mandarins placés auprès de l'impératrice et même de transformer le Tsong-Li-Yamen en une assemblée de fanatiques prêts à toutes les folies pour satisfaire leurs rancunes contre les étrangers.

Le vrai péril était là, dans ce conseil constitué auprès de la souveraine et formant une petite coterie, dont l'élément sage et modéré était exclu. La plupart de ces nouveaux venus, vivant entre eux, dans une atmosphère de colère sourde, hors de tout contact avec les Européens, avaient fini par se persuader qu'un soulèvement général de la Chine dirigé contre les hommes d'Occident, était une œuvre, sinon facile, du moins réalisable.

A ce moment-là, personne à la Cour ne mesurait toute la portée du mouvement que l'on se plaisait à encourager, sauf peut-être quelques fanatiques faisant partie de la clientèle du prince Touan qui ne démasquaient pas encore leurs batteries.

C'est ainsi que l'entrée en scène des Boxeurs se trouva favorisée par l'état d'esprit qui régnait à la Cour.

La société secrète des Boxeurs a son origine dans le Chantoung; les terribles inondations périodiques du fleuve Jaune jettent dans la misère, presque chaque année, un nombre considérable de riverains: les uns, patients et énergiques, vont chercher en Mandchourie des moyens de subsistance que leur assurent leur aptitude aux travaux des champs et les vastes terrains inexploités d'un pays fertile; les autres se révoltent contre la destinée, se joignent aux bandes de brigands qui désolent le sud-ouest de la province ou bien cherchent, dans leur affiliation aux sociétés secrètes, un emploi à leur activité et une diversion à leur misère.

C'est ainsi qu'est née la secte des Boxeurs ou plutôt qu'elle s'est rajeunie (car elle existe depuis un siècle); d'abord sans but politique bien défini, elle a été amenée peu à peu à préciser son programme sous la pression des événements dont le Chantoung a été le théâtre au cours de ces dernières années. La mainmise des Allemands sur Kiao-tchéou donna un objectif à cette association; le Chinois sent très vivement les humiliations, quelle que soit sa résignation apparente. Son orgueil se révolte aisément contre la force qui le domine et contre sa propre faiblesse qui lui enlève toute velléité de résistance immédiate. A la Cour comme dans la province du Chantoung, l'invasion allemande excita de vives colères; à cette époque, un des instructeurs européens de l'armée du général Yuan-Chi-Kaï fut mêlé aux délibérations de son chef avec le gouvernement de Pékin et vint

consulter un de ses amis à Tientsin sur la conduite à tenir en cette circonstance critique. Un certain nombre de mandarins, appartenant à l'entourage de l'impératrice, voulait dépêcher des troupes contre les envahisseurs; Yuan lui-même, quoique enclin à éviter toute compromission, semblait partisan d'une action militaire; toutefois, avant de s'engager dans une lutte qui pouvait tourner mal pour la Chine, il demanda à l'instructeur dont je viens de parler ce qu'il pensait d'une mobilisation de l'armée de Siao-tchan (1). Le conseiller du général Yuan lui répondit qu'il était impossible d'entreprendre une expédition pareille avec une troupe dépourvue de colonnes de vivres et de munitions; même un succès obtenu dans ces conditions amènerait de terribles représailles le jour où l'Allemagne aurait renforcé sa petite garnison de Kiao-tchéou. Yuan finit par se laisser convaincre, mais il eut beaucoup de peine à calmer l'ardeur du parti de la guerre qui s'agitait autour de l'impératrice. Le vertige qui s'est emparé, il y a dix-huit mois, des hommes au pouvoir, les a amenés à engager la lutte contre toutes les grandes puissances de l'Europe, de l'Asie et de l'Amérique, alors que, la situation militaire de la Chine étant à peu près la même, le gouvernement n'avait pas osé, deux ans auparavant, déclarer la guerre à une seule nation qui s'emparait d'une portion de son territoire.

Un autre fait montre la persistance du ressentiment de la Cour contre ceux qui avaient donné le signal du démembrement du continent chinois.

Lorsque Li-Hong-Chang quitta le Tsong-Li Yamen pour aller prendre possession de la vice-royauté de Canton, les hasards du voyage le mirent en rapport avec un Européen qui occupait une haute situation en Chine; celui-ci, parlant des troubles qui désolaient la province du Chantoung, demanda à Li-Hong-Chang d'user de son influence pour faire cesser le brigandage et mettre fin à la persécution qui redoublait contre les missionnaires et leurs chrétiens. Le vieux vice-roi lui répondit : « Tant que les Allemands occuperont Kiao-tchéou, il y aura des troubles dans le Chantoung. »

Et, de fait, la situation devenait de plus en plus grave; la crise, dépassant les limites de la province, commençait dès l'automne (1899) à inquiéter nos missionnaires du Tchili sud-est. Jusqu'à cette époque et même pendant tout l'hiver, on considéra ce mouvement soit comme une recrudescence de la piraterie, soit comme une tentative insurrectionnelle locale dont la Chine avait donné tant d'exemples, sans que la sécurité des Européens dans les ports ouverts eût été menacée.

L'imminence du danger commença à frapper certains esprits lorsqu'on vit quelques mandarins, favoris de l'impératrice, encourager la levée en

masse des Boxeurs; ceux-ci, n'ayant plus dès lors à dissimuler leurs projets, inscrivent sur leurs bannières : « Sauvons la dynastie ! Mort aux étrangers ! »

Flottant entre des sentiments divers, partagée entre le désir de satisfaire sa vieille rancune contre ceux qui avaient pris Kiao-tchéou ou s'étaient fait adjuger Port-Arthur, Wei-hai-wei et Kouan-tcheou-ouan et la crainte des armées européennes déjà maîtresses une fois de sa capitale, l'impératrice semblait se ranger plus volontiers du côté des fanatiques qui prêchaient la guerre sainte contre les « barbares de l'Occident ». Aussi, comme je l'ai dit plus haut, la vit-on renouveler complètement le personnel des hauts fonctionnaires qui, soit à la Cour, soit au Tsong-Li-Yamen, menaient les destinées de l'Etat.

A un moment donné, sentant les dangers du mouvement qui entraînait son entourage à la suite des Boxeurs, elle voulut réagir; il était trop tard. Un grand mandarin, sommé par elle de disperser les rebelles, lui répondit : « Moi aussi, je suis Boxeur. » En outre, le prince Touan donnait l'hospitalité à Pékin, dans sa propre demeure, aux principaux chefs de l'association, qui savaient pouvoir désormais compter sur son haut patronage.

La souveraine, ainsi prise à son propre piège, n'essaya plus de lutter contre la tourmente qui soufflait sur toute la Chine du nord et devait conduire l'empire aux abîmes.

On a maintes fois reproché aux représentants des puissances à Pékin d'avoir manqué de clairvoyance et de s'être laissé surprendre par les événements. L'accusation est mal fondée; d'abord l'opinion publique n'a pas su établir de distinction entre les mérites des différents diplomates chargés d'éclairer leurs gouvernements sur la situation en Chine; de plus, la politique de la Cour a des dessous si déconcertants que les prévisions des hommes les plus perspicaces viennent habituellement se tromper aux fluctuations d'un parti qui ignore la veille ce qu'il fera le lendemain.

Les premiers coups de feu furent tirés le 28 mai sur les ingénieurs français et belges de la ligne de Pao-ting-fou; même à ce moment il n'était pas certain que le gouvernement se laisserait entraîner à suivre les Boxeurs jusqu'au bout; on pouvait espérer que, conscient de ses propres intérêts, il prendrait des mesures efficaces, quoique tardives, pour mettre un terme aux méfaits d'une bande de rebelles.

Du reste, quel diplomate aurait voulu quitter Pékin au moment où il était urgent de négocier avec le Tsong-Li-Yamen et d'amener la Cour à prendre des mesures énergiques en vue du rétablissement de l'ordre? Quel gouvernement étranger aurait cru à la possibilité d'un siège des Légations? Quel ministre des affaires étrangères aurait prescrit à ses agents d'abandonner la capitale?

Où prendre, d'autre part, sans délai, des troupes en quantité suffisante pour parer à l'éventua-

(1) L'armée du général Yuan (8.000 hommes), formée d'excellentes troupes instruites à l'euro-péenne, était, à cette époque, cantonnée à Siao-tchan, à 35 kilomètres à l'ouest de Tientsin; Yuan l'emmena avec lui à Tsi-nan-fou, quand il fut nommé gouverneur du Chantoung.

lité d'une trahison unique dans l'histoire des peuples?

En somme, l'explosion de la folie furieuse qui a saisi l'entourage de l'impératrice et la souveraine elle-même a été le résultat d'un mouvement populaire (auquel, pour être juste, il faut reconnaître un mobile patriotique) et du déchaînement d'une colère, longuement contenue, se donnant libre cours, auprès du trône, sous la poussée des succès obtenus par les Boxeurs au début des hostilités. Je noterai ici, en passant, une réflexion que chacun a faite et qui fut, dans une certaine mesure, un réconfort au milieu de la tourmente : si le gouvernement avait attendu l'hiver pour mettre à exécution le guet-apens et ordonné de détruire la ligne de Tientsin à Chan hai-kouan (qui assure, pendant la mauvaise saison, l'unique communication avec l'extérieur), les Russes eussent été les seuls à pouvoir amener des renforts sur les points menacés par la route de terre de Port-Arthur à Tientsin, mais ce mouvement de troupes eût exigé plusieurs semaines et les armées régulières chinoises auraient eu facilement raison des quelques détachements de marins chargés de nous protéger.

OPÉRATIONS

La campagne de Chine comprend deux périodes bien distinctes, caractérisées l'une par la lutte soutenue contre les Boxeurs, l'autre par les attaques dirigées contre les réguliers marchant à la suite des rebelles.

Les premières victimes de la guerre furent les employés du chemin de fer de Pékin à Hankéou, qui durent quitter précipitamment leurs demeures, près de la capitale, pour se frayer un chemin, dans la direction de Tientsin, au milieu des bandes de fanatiques acharnés à leur poursuite.

Cet exode, assez facile au début, devint, après le deuxième jour, une retraite très pénible, non seulement à cause des agressions incessantes des Boxeurs, mais surtout en raison de la présence de femmes et d'enfants qui ralentissait les mouvements de la colonne. Le départ s'était d'abord effectué en sampan, sur le cours d'eau qui met la ligne de chemin de fer en communication avec Tientsin; puis, abandonnée par les bateliers et les serviteurs chinois, la petite troupe avait dû débarquer pour échapper à l'ennemi qui tenait l'une des rives. Dans la confusion créée par la trahison des sampaniers, une des barques, entraînée par le courant et manœuvrée par des mains inexpérimentées, vint aborder à proximité des Boxeurs; les Européens qui l'occupaient furent aussitôt saisis, massacrés, puis mutilés.

Le reste de la colonne, sans trop s'écarter des bords de la rivière, marcha jour et nuit, ne s'arrêtant que pour repousser les attaques des rebelles et reprenant, exténué, mais les cœurs toujours vaillants, la route de Tientsin.

Cette retraite de quelques ingénieurs et modestes

employés du chemin de fer franco-belge est certainement une des plus belles pages du drame dont elle forme la préface et qui devait se terminer à la délivrance des Légations.

Bien que l'histoire soit toujours dépendante de l'imagination de celui qui l'écrit et des sources d'informations de ceux qui la préparent, il faut espérer qu'un jour cet épisode de la guerre de Chine comptera parmi les plus glorieux faits d'armes de la campagne. L'héroïsme n'est d'ailleurs pas le don d'une collectivité, c'est la vertu de celui qui met en action, par son exemple, les plus nobles sentiments de l'âme humaine, et, à ce titre, on peut dire que les chefs improvisés de la petite colonne ont mérité l'admiration des hommes qui ont entendu, de la bouche de nombreux témoins, le récit détaillé de leurs aventures.

Tandis que cette poignée d'Européens s'ouvrait la route à coups de fusil, les habitants de Tientsin, ayant appris leur départ et les premières attaques dirigées contre eux, cherchèrent à leur porter secours.

Une vingtaine de cosaques, commandés par un lieutenant, auxquels s'étaient joints deux jeunes officiers russes et quelques Français, se portèrent en toute hâte sur la route où ils espéraient rencontrer la colonne des employés du chemin de fer.

La direction choisie empêcha leur expédition d'aboutir, mais ils se heurtèrent à un parti de rebelles armés seulement de lances et de sabres qui les attendirent très courageusement de pied ferme. Au cours de la charge exécutée par les Cosaques contre un ennemi très supérieur en nombre, un lieutenant tomba de cheval et fut aussitôt entouré par un groupe de Boxeurs qui se mirent à le larder de coups de lance; quelques soldats réussirent à le dégager, tandis que le reste du peloton sabrait si bien l'ennemi que celui-ci se décidait à battre en retraite.

Dans ce combat qui rappelle, tant au point de vue de l'armement qu'à celui des conditions de la lutte, certains épisodes des guerres du temps de la chevalerie, il n'y eut du côté des Européens que trois hommes hors de combat.

Les Boxeurs avaient laissé une quarantaine des leurs sur le terrain. Cette disproportion entre les pertes des deux partis est due aux écarts faits, dans le combat corps à corps, par les chevaux des cosaques qui, effrayés à la vue des longues lances aux flammes rouges, se jetaient de côté et mettaient ainsi leurs cavaliers hors d'atteinte.

Quant aux Boxeurs, ils furent surtout frappés par les sabres russes au cours de leur retraite.

Le succès de cette petite expédition n'eut aucun retentissement parmi les bandes de rebelles groupées autour de Tientsin et dans la cité chinoise elle-même. Des Boxeurs venaient déjà rôder autour des concessions. Si, à ce moment-là, ils avaient tenté, avec le gros de leurs forces, un coup de main contre les Européens, la garnison de Tientsin, composée de quelques centaines de matelots, aurait pu difficilement leur tenir tête.

Le consul de France fit les démarches les plus pressantes auprès du vice-roi pour qu'il arrêtât le

mouvement insurrectionnel et assurât la protection des édifices religieux de la ville chinoise. Yu-Lou répondit que l'on pouvait compter sur ses bonnes dispositions. Le soir même, les rebelles mettaient le feu à la cathédrale; cette église, déjà incendiée lors des massacres de Tientsin en 1870, puis reconstruite par les soins des Lazaristes et inaugurée au mois de juin 1897, aurait dû être respectée si la loi n'eût été un vain mot pour les Boxeurs. A quelques pas du monument, en effet, une stèle de marbre avait été élevée, portant le décret impérial qui plaçait la cathédrale sous la protection des autorités chinoises.

En présence de cet acte de vandalisme commis malgré les déclarations officielles du Yamen, il n'y avait plus à douter de la complicité ou de l'impuissance du vice-roi.

La situation devenait par ailleurs très critique; les premiers renforts russes environ (2.000 hommes) avaient beaucoup de peine à se maintenir à la gare de Tientsin, séparée seulement des concessions par la rivière et dont l'occupation par l'ennemi auraient rendu intenable la ville européenne.

D'autre part, les nouvelles de Pékin étaient alarmantes; les Boxeurs avaient détruit, en partie, la ligne de chemin de fer qui relie Tientsin à la capitale; les Ministres, voyant l'imminence du danger, demandaient l'envoi immédiat de troupes nombreuses, mais, dès le 4 juin, la marche des trains était suspendue, puis reprise, et enfin arrêtée définitivement trois jours après.

Le 10 juin la ligne télégraphique était coupée et, dès lors, on pouvait considérer tous les étrangers habitant à Pékin comme prisonniers dans leurs demeures.

C'est sous la pression de ces événements que fut organisée la colonne de secours, commandée par l'amiral Seymour.

Le consul de France à Tientsin s'était catégoriquement prononcé contre cette expédition, dont certains résidents prévoyaient l'insuccès en raison de la hâte avec laquelle elle était entreprise. La colonne partit sans convoi de vivres, sans grande réserve de munitions, comme s'il s'agissait d'une simple marche militaire, dont une partie devait d'ailleurs se faire en chemin de fer.

Par suite de l'impossibilité de se procurer des renseignements exacts sur l'état de la région dans laquelle on allait s'engager, un grand nombre d'officiers croyaient être le jour même sous les murs de la capitale et quelques-uns disaient combien il était ennuyeux de mettre 6 ou 7 heures à accomplir un parcours de 120 kilomètres que l'on effectuait habituellement en trois heures d'express.

La colonne de l'amiral Seymour, comprenant des détachements de marins de tous pays, avait un effectif d'environ 2.000 hommes; elle fut embarquée dans six trains successifs qui bientôt s'échelonnèrent entre Tientsin et Lang-fang sur une distance de 60 kilomètres.

Dès l'arrivée à Yang-tsoun (27 kilomètres de Tientsin), les difficultés commencèrent: les Boxeurs

avaient détruit la voie par places, au point de rendre les réparations longues et pénibles. On est généralement porté à croire que la désorganisation d'une ligne de chemin de fer est une opération compliquée, nécessitant pour être irrémédiable l'intervention d'hommes du métier. Les Chinois, en cette circonstance, ont montré une fois de plus combien la haine rend industrieux les hommes les plus ignorants; rails enlevés, puis tordus en arc de cercle, traverses brûlées, éclisses et boulons jetés dans les mares, locomotives démontées pièce par pièce et renversées sur le côté; tout ce que le génie du vandalisme peut inventer avait été mis à exécution par les Boxeurs. Leur manœuvre était d'ailleurs fort habile; en supprimant la communication par voie ferrée entre Tientsin et Pékin, ils restaient maîtres de la capitale et isolaient l'une de l'autre les deux grandes villes du Petchili.

Les rapports officiels, publiés par les journaux, ont raconté avec une extrême sobriété les détails de cette épopée que l'histoire enregistrera comme un des faits d'armes les plus extraordinaires de notre temps.

Il n'y a pas lieu de revenir ici sur les menus faits de cette expédition, nous nous contenterons de la résumer en quelques lignes pour en faire ressortir les traits principaux et en tirer la leçon que comporte l'étude de toute opération militaire.

Lorsque l'amiral Seymour, débarquant de son bateau, arriva à Tientsin pour prendre le commandement de la colonne internationale, il ne pouvait être qu'imparfaitement renseigné sur la situation dans le nord de la Chine. Quelques vieux résidents trouvaient son projet irréalisable, non qu'ils eussent eux-mêmes des informations détaillées sur l'état de la ligne et l'importance des rassemblements de rebelles entre Tientsin et la capitale, mais une sorte d'instinct, que donne une longue fréquentation du peuple chinois, leur faisait sentir les difficultés insurmontables avec lesquelles l'amiral Seymour allait se trouver aux prises.

Malgré les avertissements de ces conseillers, l'amiral Seymour n'hésita pas un instant et se décida à marcher sans retard au secours des légations. On a dit que son ambition était d'arriver le premier à Pékin et de jouer ainsi le rôle de sauveur à l'exclusion de tout autre chef militaire. Peut-être cette arrière-pensée a-t-elle traversé son cerveau, mais la noblesse de son caractère est trop connue de ceux qui l'ont approché pour supposer qu'il se soit arrêté à une aussi mesquine conception de son devoir.

Esprit réfléchi et de sens droit, retenu par sa raison, entraîné par le goût du danger, ému par la perspective du péril qui menaçait les diplomates et leurs familles, l'amiral se lança résolument dans cette aventure sans se laisser décourager par le pessimisme malheureusement trop justifié des hommes d'expérience qui voulaient le retenir.

Au début de la marche sur Pékin, la colonne internationale ne rencontra que de légers obstacles, mais quatre jours après son départ, le train de tête

était obligé de s'arrêter et les marins devaient descendre de wagon pour faire le coup de feu contre les Boxeurs; cette première résistance vaincue, il fallait avancer lentement en réparant la voie dont la destruction apparaissait de plus en plus complète au fur et à mesure que l'on se rapprochait de Pékin; puis c'étaient des nouvelles assez rassurantes des Légations qui faisaient envisager l'éventualité d'un mouvement par voie de terre vers la capitale, projet bientôt reconnu inexécutable en raison du manque de moyens de transport pour les munitions, les malades et les blessés. En même temps les bruits les plus alarmants sur la situation des Européens à Tientsin venaient jeter le trouble dans les esprits, augmenter l'incertitude des chefs et finalement provoquer l'ordre de la retraite. Les rebelles étaient déjà sur la ligne de communication de la colonne, qui allait être obligée de s'ouvrir un chemin par la force pour revenir à son point de départ. A Yangtsoun, où la ligne franchit le Pei-ho, on dut abandonner les trains, la circulation étant devenue impossible sur cette même voie ferrée qui, quelques jours auparavant, avait servi au transport des troupes. Les rares caisses de munitions et les nombreux blessés furent placés sur des jonques, tandis que les hommes valides cheminaient sur les bords du fleuve. La colonne n'était plus, dès lors, maîtresse de ses mouvements, elle s'était liée à une ligne de communication dont elle ne pouvait pas s'écarter; elle perdait sa liberté de manœuvre. Lorsque les coups de canon des escadres alliées contre les forts de Takou décidèrent le gouvernement à faire entrer en ligne l'armée du Petchili, les marins de l'amiral Seymour eurent à lutter contre un double adversaire, les Boxeurs désormais bien armés et leurs nouveaux alliés, les soldats chinois du général Nieh.

Rebelles ou réguliers, fanatiques ou mercenaires, tous se battaient avec ardeur, enorgueillis des premiers succès remportés contre les troupes ennemies et persuadés que cette croisade prenait le caractère d'une guerre d'extermination, dont aucun étranger ne sortirait vivant. Et, de fait, la colonne internationale devait donner l'assaut à chacune des petites localités situées sur le bord de la rivière. Multiplier sans cesse les efforts, un obstacle abattu en retrouver un autre au delà du premier, s'abreuver à la rivière où flottaient déjà de nombreux cadavres, subsister de quelques poignées de riz trouvées dans les villages, coucher à la belle étoile avec des alertes de nuit incessantes, enfin vivre avec la pensée constante d'un retour dans la cité presque impossible à réaliser, tel fut le sort de la colonne Seymour pendant les dix jours qui s'écoulèrent entre le début du mouvement de retraite et son arrivée dans les concessions sous la protection des renforts russes accourus de Tientsin.

Les pertes étaient considérables : 290 hommes hors de combat, dont 60 tués. Tel fut le résultat matériel de cette expédition, entreprise hâtivement, mais énergiquement conduite, qui a failli aboutir à un désastre.

De l'avis de tous, l'amiral Seymour, grâce à son énergie et à un tact parfait, a réussi à maintenir la cohésion dans les rangs d'une troupe composée de soldats appartenant à huit nationalités différentes. Payant constamment de sa personne, il a parfois entraîné ses marins à l'assaut dans des conditions extrêmement périlleuses.

On lui a reproché d'avoir subordonné sa marche sur Pékin au fonctionnement de la voie ferrée. Aurait-il dû lier ses mouvements à celui d'un convoi fluvial? L'inconvénient eût été à peu près le même. Assurément la marche par voie de terre était la solution la meilleure, elle permettait de modifier l'itinéraire suivant les circonstances. En un mot, elle donnait aux chefs la liberté de manœuvrer contre un adversaire ignorant des avantages de la concentration en vue du combat. Mais le premier effet du mouvement boxeur à Tientsin avait été la fuite précipitée des résidents chinois des concessions européennes; ceux-ci avaient emmené charrettes, pousse-pousse, chevaux et mules; les moyens de transport habituels faisaient tellement défaut par suite de cet exode, qu'il était difficile pendant le siège de trouver un véhicule pour convoier à travers la ville les vivres destinés à nos troupes.

Que serait-il arrivé si la colonne Seymour avait pu parvenir jusqu'aux murs de la capitale? Est-il vrai, comme on l'a affirmé, que les autorités chinoises étaient disposées à lui en ouvrir les portes? Il paraît que certains membres du gouvernement, en apprenant le départ de Tientsin des troupes internationales, se rendirent chez sir Claude Macdonald pour lui demander de prendre des mesures en vue d'assurer un casernement aux marins qui allaient arriver. Sans doute, à ce moment-là, ignoraient-ils les succès des Boxeurs; peut-être songeaient-ils à faire tomber dans un piège la petite troupe qui, se présentant sous les murs de Pékin sans autre artillerie que des pièces légères de débarquement, aurait été bien embarrassée de faire brèche dans les murailles ou de forcer les portes. Si la colonne Seymour avait réussi à pénétrer dans la ville, il est certain que l'appoint d'un pareil renfort eût singulièrement facilité le rôle de la défense. Le cercle d'investissement du quartier des Légations aurait pu être beaucoup élargi.

On peut se demander, toutefois, si une augmentation d'effectif de 2.000 hommes environ (dont 230 blessés), dépourvus de vivres, tout en agrandissant le rayon des mouvements offensifs, n'aurait pas accru les difficultés du ravitaillement au point d'obliger la garnison ainsi renforcée à des sorties de grande envergure, qui auraient sans doute coûté cher à l'ennemi, mais occasionné des pertes très importantes à l'assaillant. Il est superflu de discuter plus longtemps sur des hypothèses; on doit, en tout cas, admirer la vaillance de la petite troupe, l'énergie de ses officiers et en particulier du commandant des marins français, ainsi que les vertus militaires du chef de l'expédition. Ce fut la seule fois, dans la première partie de cette campagne, que tout le monde, sans ex-

ception, consentit à obéir aux instructions d'un commandant unique. Si, d'une part, le résultat immédiat de l'échec de la colonne Seymour fut de donner aux Chinois une confiance absolue dans le succès final de leur guet-apens, on peut dire que, même s'il y a eu des fautes commises, les leçons d'héroïsme ne sont jamais perdues.

Les marins auront le droit d'inscrire cette courte mais héroïque épopée dans leur livre d'or.

L.-C^o VIDAL.

(La fin au prochain numéro.)

LA QUESTION DU SIAM

Le *Times* est venu, d'une manière assez inattendue, nous rappeler, le 19 décembre, qu'il existe une question du Siam. Dans une dépêche de Bangkok, sans doute inspirée par le palais, il a montré qu'à la suite des événements de 1893, il existait une situation incertaine et qui devrait bien cesser dans les provinces de Siem-Réap et de Battambang, dit que nous devrions mettre fin à notre occupation de Chantaboun, et renoncer à étendre notre protection à de si nombreux habitants du Siam, le tout moyennant l'abandon par le Siam des territoires du royaume de Luang-prabang situés sur la rive droite du Mékong. Nous ne croyons pas que le Siam puisse nous faire là un bien sensible cadeau puisque, déjà à l'heure actuelle, le roi de Luang-prabang administre sous notre contrôle et sans aucune participation des Siamois la moitié occidentale de son royaume. Mais il ne s'agit pas, pour l'instant, de discuter les termes possibles d'un nouvel arrangement avec le gouvernement de Bangkok. La question du Siam existe certes, mais à l'état latent : nous ne pourrions rien faire de plus contraire à nos intérêts que d'être pris de la hâte de la résoudre. C'est peut-être même pour nous inciter à nous presser, à désirer une solution que rien ne nous impose, que le correspondant du *Times* a lancé sa dépêche si semblable à un ballon d'essai. Certes il y a une situation incertaine entre nous et le Siam, mais ni le désir bien naturel à nos agents de « faire quelque chose », ni cette horreur instinctive qu'à notre tempérament juridique pour tout *status* mal déterminé, ne doivent nous donner l'idée de nous précipiter vers une solution. Une pareille situation imprécise est aussi commode pour une politique bien conçue, surtout lorsqu'elle a affaire à un Etat comme le Siam, que « le doute est un oreiller commode pour une tête bien faite », selon le dire de Montaigne. Elle est même d'autant plus confortable qu'à l'arrangement franco-siamois qui l'a créée s'est superposé un accord franco-anglais nous donnant toute liberté d'action pour faire

tourner son incertitude à notre profit dans toute la zone où elle existe.

Sans doute notre politique passée au Siam n'a été admirable ni par son intelligence ni par son énergie, mais du moins nous devons profiter des avantages qu'elle a pu nous procurer. Elle nous donne un rôle facile vis-à-vis du gouvernement de Bangkok, nous crée des droits très étendus sur les territoires siamois de la rive droite du Mékong. Par la manière dont nous les exercerons, nous pouvons donner aux Siamois les meilleures raisons de chercher à s'entendre avec nous. Il nous est donc possible d'amener le gouvernement de Bangkok à nous proposer son prix pour l'évacuation de Chantaboun et pour notre modération dans la partie droite de la vallée du Mékong. Nous pouvons même, au besoin, le décider à l'augmenter. Ce n'est donc pas à nous à prendre l'initiative de pourparlers : peut-être même, si le Siam a rompu le silence par l'intermédiaire du *Times*, c'est parce que nous avons à Bangkok, dans M. Klobukowski, un ministre qui a un sens trop net des avantages de notre situation. Raison de plus pour ne rien y changer : c'est au Siam de parler, à nous de le décider par notre manière d'agir à faire des ouvertures. Mais nous n'avons pas à changer pour un rôle de demandeur le rôle de défendeur muni de gages que nous nous trouvons avoir au Siam, et qui est le seul qui permette de discuter utilement avec des Asiatiques.

Nous croyons bon, après avoir posé ces points, de publier le texte des deux actes internationaux qui sont la base de notre situation au Siam : le traité franco-siamois du 3 octobre 1893, et la convention annexe ; la déclaration franco-anglaise du 15 janvier 1896. La carte jointe à cet article, et qui facilite aussi la lecture de l'étude sur le Mékong qui le suit, permet de se rendre compte de la portée de ces deux arrangements.

Traité conclu à Bangkok, le 3 octobre 1893, entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté le roi de Siam, pour mettre un terme aux contestations survenues entre les deux pays et consolider les relations d'amitié.

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement siamois renonce à toute prétention sur l'ensemble des territoires de la rive gauche du Mékong et sur les îles du fleuve.

ART. 2. — Le gouvernement siamois s'interdit d'entretenir ou de faire circuler des embarcations ou des bâtiments armés sur les eaux du Grand Lac, du Mékong, et de leurs affluents, situés dans les limites visées à l'article suivant.

ART. 3. — Le gouvernement siamois ne construira aucun poste fortifié ou établissement militaire dans les provinces de Battambang et de Siem-Reap et dans un rayon de vingt-cinq kilomètres sur la rive droite du Mékong.

ART. 4. — Dans les zones visées par l'article 3, la police sera exercée, selon l'usage, par les autorités locales avec les contingents strictement nécessaires. Il n'y sera entrete-
nu aucune force armée régulière ou irrégulière.

ART. 5. — Le gouvernement siamois s'engage à ouvrir, dans un délai de six mois, des négociations avec le gou-

vernement français, en vue du règlement du régime douanier et commercial des territoires visés à l'article 3, et de la révision du traité de 1836.

Jusqu'à la conclusion de cet accord, il ne sera pas établi de droits de douane dans la zone visée à l'article 3. La réciprocité continuera à être accordée par le gouvernement français aux produits de ladite zone.

ART. 6. — Le développement de la navigation du Mékong pouvant rendre nécessaires, sur la rive droite, certains travaux, ou l'établissement de relais de batellerie et de dépôts de bois et de charbon, le gouvernement siamois s'engage à donner, sur la demande du gouvernement français, toutes les facilités nécessaires à cet effet.

ART. 7. — Les citoyens, sujets ou ressortissants français pourront librement circuler et commercer dans les territoires visés à l'article 3, munis d'une passe délivrée par les autorités françaises. La réciprocité sera accordée aux habitants desdites zones.

ART. 8. — Le gouvernement français se réserve d'établir des consuls où il le jugera convenable dans l'intérêt de ses ressortissants, et notamment à Korat et Muong-nan.

ART. 9. — En cas de difficulté d'interprétation, le texte français fera seul foi.

ART. 10. — Le présent traité devra être ratifié dans un délai de quatre mois à partir du jour de la signature.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs susnommés ont signé le présent traité en duplicata et y ont apposé leurs cachets.

Fait au palais de Vallabha, à Bangkok, le 3 octobre 1893.

(L. S.)

LE MYRE DE VILERS.

(L. S.)

DEVAWONGSE VAROPRAKAR.

Une convention dont voici le texte était annexée au traité précédent :

CONVENTION

Les plénipotentiaires ont arrêté, dans la présente convention, les différentes mesures et les dispositions qu'entraîne l'exécution du traité de paix signé en ce jour, et de l'ultimatum accepté le 5 août dernier.

ARTICLE PREMIER. — Les derniers postes militaires siamois de la rive gauche du Mékong devront être évacués dans le délai maximum d'un mois à partir du 5 septembre.

ART. 2. — Toutes les fortifications de la zone visée à l'article 3 du traité en date de ce jour devront être rasées.

ART. 3. — Les auteurs des attentats de Tong-xieng-kham et de Kammoun seront jugés par les autorités siamoises; un représentant de la France assistera au jugement et veillera à l'exécution des peines prononcées.

Le gouvernement français se réserve le droit d'apprécier si les condamnations sont suffisantes, et, le cas échéant, de réclamer un nouveau jugement devant un tribunal mixte dont il fixera la composition.

ART. 4. — Le gouvernement siamois devra remettre à la disposition du ministre de France à Bangkok ou aux autorités françaises de la frontière tous les sujets français, annamites, laotiens de la rive gauche et les Cambodgiens détenus à un titre quelconque; il ne mettra aucun obstacle au retour sur la rive gauche des anciens habitants de cette région.

ART. 5. — Le Ban-Bien de Tong-xieng-kham et sa suite seront amenés par un délégué du ministre des Affaires étrangères à la Légation de France, ainsi que les armes et le pavillon français saisis par les autorités siamoises.

ART. 6. — Le gouvernement français continuera à occuper Chantaboun jusqu'à l'exécution des stipulations de la présente convention et, notamment, jusqu'à complète évacuation et pacification, tant de la rive gauche

que des zones visées à l'article 3 du traité en date de ce jour.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait double au palais de Vallabha, à Bangkok, le 3 octobre 1893.

(L. S.)

LE MYRE DE VILERS.

(L. S.)

DEVAWONGSE VAROPRAKAR.

Ce traité a été conclu à la suite des opérations de 1893 et surtout de l'arrivée, le 13 juillet, devant Bangkok, des deux canonnières, *l'Inconstant* et la *Comète*, qui avaient franchi les passes de la Ménam. Le Siam nous avait, en effet, poussés à une action énergique par une série d'agressions à la suite desquelles ses avant-postes avaient été portés jusqu'à quarante kilomètres de Hué et dont la plus grave fut l'enlèvement de notre pavillon à Tong-xieng-kham.

Le traité du 3 octobre 1893 n'a pas été exécuté d'une manière satisfaisante par les Siamois. Ils n'ont pas complètement renoncé à l'action qui leur était interdite dans la zone de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong; en outre, ils n'ont pas exercé la police dans les provinces de Battambang et de Siem-Réap « selon l'usage » qui n'admettait pas l'emploi d'autres autorités que des autorités indigènes, c'est-à-dire cambodgiennes.

Depuis 1893, les relations franco-siamoises étaient restées dans un grand état d'incertitude et elles inquiétaient les Anglais qui craignaient de nous voir nous établir dans la vallée de la Ménam. Ils engagèrent des négociations et profitant de ce que nous avions le désir de leur voir évacuer le territoire de Muong-sing qu'ils avaient occupé, sans doute dans ce but, sur la rive gauche du Mékong dans les Etats Chans, ils nous firent signer, le 15 janvier 1896, les déclarations suivantes :

I. — Les gouvernements de France et de Grande-Bretagne s'engagent à ne faire pénétrer dans aucun cas, ou sous aucun prétexte sans le consentement l'un de l'autre, leurs forces armées dans la région comprenant les bassins des rivières Petchaboury, Mékong, Ménam et Bang-pakong (rivière de Pétrou) et de leurs affluents respectifs, ainsi que le littoral qui s'étend depuis Muong-bang-tapan jusqu'à Muong-pasé, et comprenant ainsi tout le territoire situé au nord du bassin de la Ménam, entre la frontière anglo-siamoise, le fleuve Mékong et la limite orientale du bassin du Mé-ing. Ils s'engagent en outre à n'acquiescer dans cette région aucun privilège ou avantage particulier dont le bénéfice ne soit pas commun à la France et à la Grande-Bretagne, à leurs nationaux ou ressortissants, ou qui ne leur serait pas accessible sur le pied de l'égalité.

Ces stipulations, toutefois, ne seront pas interprétées comme dérogeant aux clauses spéciales qui, en vertu du traité conclu le 3 octobre 1893 entre la France et le Siam, s'appliquent à une zone de vingt-cinq kilomètres sur la rive droite du Mékong et à la navigation de ce fleuve.

II. — Rien dans la clause qui précède ne mettra obstacle à une action dont les deux puissances pourraient convenir et qu'elles jugeraient nécessaire pour maintenir l'indépendance du royaume de Siam. Mais elles s'engagent à n'entrer dans aucun arrangement séparé qui permette à une tierce puissance de faire ce qu'elles s'interdisent réciproquement par la présente déclaration.

III. — A partir de l'embouchure du Nam-huok remontant vers le Nord jusqu'à la frontière chinoise, le thalweg



INDO-CHINE



du Mékong formera la limite des possessions ou sphères d'influence de la France et de la Grande-Bretagne. Il est convenu que les nationaux et les ressortissants d'aucun des deux pays n'exerceront une juridiction ou autorité quelconque dans les possessions ou les sphères d'influence de l'autre pays. Dans la partie du fleuve dont il s'agit, la police des îles séparées de la rive britannique par un bras dudit fleuve appartiendra aux autorités françaises tant que cette séparation existera.

L'exercice du droit de pêche sera commun aux habitants des deux rives.

Fait à Londres, le 15 janvier 1896.

(L. S.)

(L. S.)

A. DE COURCEL.
SALISBURY.

Les autres articles du traité avaient trait au Yunnan, au Se-tchouan et aux pays du Niger.

Par l'effet de cet arrangement le Siam était implicitement divisé en trois zones : l'une au centre comprenant la vallée de la Ménam et au nord quelques petites vallées affluentes du Mékong était neutralisée, en ce qui concerne du moins la France et l'Angleterre ; l'autre, au nord-ouest, et dans le Malacca restait ouverte aux entreprises de l'Angleterre propriétaire du pays voisin ; tandis que la troisième, à l'est, était ouverte à celles de la France à laquelle le traité de 1893 donnait déjà des droits sur cette région.

Comme on le voit, et bien que l'arrangement de 1896 ait manifestement marqué un recul de notre pays devant l'Angleterre au Siam, nous n'avons pas renoncé à la théorie que le Mékong est, jusqu'à son entrée en Chine, un fleuve français. Si nous acceptons d'interdire à notre action militaire les vallées de ses affluents dans la petite région comprise entre la limite orientale du bassin du Mé-ing et la frontière anglo-siamoise — ce qui était d'ailleurs une renonciation très fâcheuse — nous y conservons les droits résultant de la clause du traité de 1893 relative à la zone de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong. Et, même dans la partie où le fleuve devait servir de limite entre les possessions anglaises et françaises, nous conservons la police de ses îles.

Cet arrangement franco-anglais nous laisse toute latitude d'agir dans la partie occidentale du bassin du Mékong en aval du Mé-ing et nous avons donc toute liberté, au point de vue international, d'y adopter la politique que nous jugerons la meilleure pour faire respecter le traité du 3 octobre 1893. Cela ne veut pas dire que nous devions fatalement agir d'une manière hostile au Siam. Nous devons lui laisser le choix de trouver en nous, dans le bassin du Mékong, soit des collaborateurs bienveillants, soit des ayants-droit intransigeants, selon qu'il nous traitera plus ou moins bien, en particulier dans la vallée neutralisée de la Ménam qui est la partie véritablement riche et vitale du royaume siamois.

A cet égard, nous avons très sérieusement à nous plaindre de son attitude. Il affecte de nous ignorer. Un fait le prouve trop clairement : sur 190 étrangers appelés par le gouvernement de Bangkok à son service, on compte 95 Anglais, 42 Allemands, 35 Danois, et seulement 2 Fran-

çais, dont l'un est un ingénieur employé en sous-ordre et l'autre un simple subalterne.

De plus, le Siam fait le jeu de la politique envahissante du vice-roi des Indes, responsable en grande partie des incidents de Mascate et de Koueït, à un degré qui ne peut nous inspirer que la plus médiocre confiance à son égard et peu de désir de chercher une entente avec lui. A l'heure qu'il est, la police de Bangkok est faite par 1.500 soldats sikhs envoyés des Indes et commandés en grande partie par des officiers britanniques du cadre régulier. On peut se demander si ce n'est pas là une violation voilée de la neutralité stipulée par la déclaration anglo-française de 1896. On peut aussi trouver étrange que le Siam semble croire le voisin britannique, auquel il laisse ainsi prendre un pied chez lui, moins dangereux que le voisin français, au risque de soulever ainsi entre les maîtres de l'Inde et ceux de l'Indo-Chine des difficultés qui finiraient certainement par se régler sur son dos. Quoi qu'il en soit, le gouvernement de Bangkok s'est souvent servi de ces Sikhs pour pourchasser les protégés que nous avons incontestablement le droit de faire, parmi les Laotiens d'origine et les Cambodgiens, aux termes de l'article IV de la convention annexe au traité du 3 octobre 1893. Parfois même ces poursuites ont pris une forme et une extension — elles ont été poussées jusque dans la Légation de France, — que le gouvernement siamois fera bien, dans son intérêt, d'éviter à l'avenir.

Le gouvernement de Bangkok se plaint du nombre de ces protégés : l'occupation de Chantaboun lui pèse. Il doit pourtant reconnaître que nous ne saurions rien modifier à l'état de choses actuel aussi longtemps qu'il ne nous donnera pas en échange des garanties et des avantages substantiels. Nous le répétons, nous n'avons aucun désir d'entrer en conflit avec lui, mais l'incertitude actuelle ne nous gêne guère. C'est à lui, et non à nous, de chercher ce qu'il est disposé à faire pour nos compatriotes dans la vallée de la Ménam et pour nos droits généraux dans celle du Mékong, afin d'obtenir une « novation », comme on dit en style juridique, des titres et des états de fait sur lesquels sont actuellement fondées nos relations avec lui.

Comme nous l'avons déjà dit, dans cette affaire, nous sommes « défenseurs » et ce rôle ne nous déplaît pas. Nous n'avons pas à en sortir, comme on doit bien s'en convaincre à Bangkok et aussi en France, où d'aucuns pourraient préconiser une précipitation parfaitement inutile. Pour l'instant nous n'avons qu'à attendre, à user des droits que nous confère le traité de 1893 et de la latitude que nous laisse la déclaration de 1896. Nous ne les violerons certes pas au détriment de nos co-signataires, mais pas non plus au nôtre en ne nous en prévalant pas. Et c'est la seule attitude qui nous convienne en présence de cette « Question du Siam » dont on vient, d'une manière si inattendue, de nous rappeler l'existence.

ROBERT DE CAIX.

LE MÉKONG VOIE DE PÉNÉTRATION

Les Anglais, avec quelque justesse d'expression, ont pu maintes fois qualifier notre politique coloniale de *dog's policy*, faisant allusion à l'attitude du chien du jardinier qui monte la garde autour d'une écuelle pleine, défend que quelqu'un y touche, mais n'en profite pas lui-même. Nous désirons souvent, en effet, acquérir des territoires que nous obtenons au prix d'énormes sacrifices de toute sorte, et, dès qu'ils sont en notre possession ou que les puissances ont reconnu la prépondérance légitime de notre influence dans ces régions, nous ne faisons plus rien pour en tirer profit. Il est à craindre que si le bon droit de nos revendications, au sujet des différents bassins de la rive droite du Mékong, est enfin reconnu, nous ne retirions jamais de cette zone les bénéfices que nous pouvions légitimement espérer, parce qu'actuellement nous n'avons fait aucun effort sérieux pour rendre facile à la navigation cette magnifique voie du Mékong. Francis Garnier, dont dernièrement le gouvernement célébrait avec tant de pompe l'inauguration de la statue à Saint-Etienne, et que les hommes d'Etat offraient dans leurs discours à l'exemple des jeunes générations, avait pourtant signalé dès sa première exploration l'énorme importance du fleuve au point de vue commercial et politique ; et il l'avait remonté jusqu'au Tangho, au nord de Xieng-sen, à plus de 20°30' de latitude Nord.

Des exemples de l'importance d'une bonne voie fluviale, au point de vue de l'essor donné au commerce, peuvent être pris partout. En restant dans la région qui nous occupe nous pouvons citer Battambang. Ainsi que le faisait remarquer, naguère, un excellent article de la *Dépêche coloniale*, tout le commerce de cette ancienne province du Cambodge, pourtant très voisine du Siam, se fait par Pnom-penh, Saïgon, Cholon, grâce à un bras de rivière en communication avec le Mékong, et dans lequel la navigation est possible, même pour de puissants vapeurs, pendant une certaine partie de l'année. Nous voyons aussi que, dans toute la partie du Cambodge voisine du fleuve, le transit est excessivement actif et profite exclusivement au commerce français, grâce encore à ce que le Mékong est navigable pour les vapeurs jusqu'à Khône, pendant une grande partie de l'année. Un service des messageries fluviales, plus que triplé par de nombreuses chaloupes chinoises, met presque constamment les principales villes cambodgiennes en communication directe avec nos grands centres commerciaux de Cochinchine.

Au-dessus de Khône le fleuve devient plus difficile par places ; nous n'avons rien fait pour pouvoir le rendre plus navigable, aussi nous n'avons pu changer le cours du commerce qui continue à

se faire par les voies terrestres et dont Bangkok est le grand centre d'approvisionnement. Ces voies terrestres n'offrent pas de très grandes difficultés ni d'autre inconvénient qu'une sérieuse perte de temps ; la ligne de partage des eaux entre les affluents du Mékong et ceux de la Ménam ne présente que de faibles mouvements de terrain. Le commerce par terre ne se fait que dans la saison sèche, le pays étant très plat, les marécages, les inondations dues aux débordements des rivières rendent les voyages à peu près impraticables pendant la saison des pluies ; ce serait au contraire la saison la plus favorable pour la navigation par le Mékong, à cause de la hauteur des eaux. Il existe néanmoins un certain mouvement commercial sur le Mékong, il est complètement dirigé vers les exportations et se fait au moyen d'énormes radeaux portant souvent plus de 12 tonnes. Mais comme ces radeaux, constitués de bambous assemblés généralement vendus au lieu de destination, ne remontent pas, les marchands qui les ont frétés, vont, après avoir réalisé le prix de leur cargaison, acheter au Siam les articles européens d'importation.

A partir de l'île de Khône, toute la région des principautés laotiennes est inondée ainsi de marchandises anglaises, allemandes, belges, japonaises et même autrichiennes ; nos marchandises font totalement défaut, ou, si par hasard on rencontre des étiquettes françaises pour les vins, liqueurs et conserves, leur origine est bien suspecte. Cette absence de produits français s'explique facilement par le fait que dans le grand marché actuel de toutes ces régions, Bangkok, il n'y a pas une seule maison de commerce française et que d'un autre côté nous ne pouvons importer nos marchandises au Laos que par une seule voie, celle du Mékong, laquelle est actuellement trop coûteuse. Nos négociants ne pourraient certainement lutter contre les prix, vraiment surprenants de bon marché, auxquels sont vendus sur place les articles étrangers provenant de la vallée de la Ménam et qui suivent les routes de Bangkok, Korat, Ouboné, Bassac ; Bangkok, Outharadit, Paklag, Nong-khay ; Xieng-maï, Muong-nan, Pakta, Xieng-khong, Xieng-sen.

A partir de cette dernière ville, la rive gauche est alimentée par des marchandises toujours anglaises, allemandes, birmanes, venant de Rangoun, Moulmein, Mandalay, Soa, et que les indigènes vont chercher ou apportent de Xiengtoung, la capitale des Etats chans anglais. Le Laos français, très ouvert du côté du Siam ce qui a d'ailleurs amené l'orientation commerciale actuelle, est au contraire défendu contre la pénétration de nos autres possessions indo-chinoises, par l'énorme dorsale appelée chaîne Annamitique qui, commençant dès le sud de la Cochinchine, se termine dans le Haut-Tonkin et le Haut-Laos, en une région très tourmentée. Les principales routes qui permettraient de relier à nos grandes villes asiatiques les régions laotiennes, sont les suivantes : Savannaket, Hué, Tourane par Ailao ;

Vinh Pak-in-boun, Vien-tiane et le Tra-ninh; Luang-prabang à Hanoï par les Hoa-pans; Van-bu, Song-la, Dien-bien-phu à Luang-prabang et Muong-sai; Hanoï à Luang-prabang par la rivière Noire, Hanoï à Muong-hou aussi par la rivière Noire. Aucune de ces routes, dans l'état actuel, ne peut constituer de véritables voies commerciales. Elles sont très dures, la plupart impraticables pendant la saison des pluies; le peu de densité de la population, la rareté des villages ne permettent pas de constituer des convois importants. D'ailleurs, la constitution des convois par terre pour le transport des marchandises est une opération fort onéreuse. Une caisse de 25 kilos rendue à Luang-prabang coûte à peu près 5 piastres, quand elle arrive. Telles qu'elles sont, ces routes suffisent à peine au ravitaillement des différents postes administratifs du Laos; la meilleure de ces voies, la plus courte, la plus encombrée aussi, est celle de Vinh à Pak-in-boun; mais elle aboutit au Mékong, à In-boun, et à partir de là les marchandises, à destination du Haut-Laos, doivent suivre la voie du fleuve.

Il existe bien aussi, de Khône à Luang-prabang, un service des messageries fluviales qui doit assurer les transports jusqu'à cette dernière localité; ce service n'est fait, par des chaloupes à vapeur, que sur un faible parcours total. Les vapeurs sont en trop petit nombre, de tonnage trop faible, pour pouvoir assurer le transport rapide des marchandises, sans les faire stationner, pendant un certain temps, dans des magasins, des hangars généralement mal conditionnés.

Dans les conditions les plus favorables, aux hautes eaux, le service se fait de la façon suivante: en vapeur de Khône à Pak-sé-done, en pirogue de Pak-sé-done à Pakmoun, en vapeur de Pakmoun à Viane-tiane, en pirogue de Viane-tiane à Luang-prabang. Pendant les basses eaux les transbordements sont nombreux: on compte treize changements de moyens de transports (vapeur ou pirogues). Pendant cette saison il faut tabler sur une moyenne de soixante-dix jours pour atteindre Luang-prabang, et cela pour un voyageur qui n'a presque pas de bagages. Dans d'excellentes conditions de rapidité, les caisses mettent quatre mois, à dater de leur départ de Saïgon. A partir de Luang-prabang aucun service régulier n'existe, l'administration se charge des transports et constitue des convois de pirogues quand besoin s'en fait sentir, sauf pour le service postal qui est régulier. Il est encore besoin de dix-huit à vingt-jours pour aller de Luang-prabang à Xien-khong et Xieng-sen. Enfin au nord de ce dernier point il ne monte plus que des pirogues pour le service de la canonnière *Lagrandière*, en station près de la frontière.

Malgré tous ses efforts, en raison du service incessant de pirogues nécessaire sur une grande partie du fleuve, la Compagnie des Messageries fluviales ne peut suffire à assurer le service des transports dans de bonnes conditions de sécurité et de rapidité. Le batelage nécessité pour la montée des biefs demande trop de piroguiers indigènes. Ils sont difficiles à recruter, car dans les

conditions où il se fait, les Laotiens considèrent le service des piroguiers comme une corvée, malgré qu'il soit très convenablement rétribué, et font tout leur possible pour l'esquiver. Ils désertent les berges, s'établissent même sur la rive droite. Aussi, souvent est-on obligé de prendre comme bateliers des montagnards ou des gens insuffisamment expérimentés, dont l'inexpérience est la principale cause d'accidents, pertes de pirogues ou de marchandises. Aussi bien ce service de batelage, à cause du trop grand nombre d'hommes qu'il emploie, et de la population clairsemée des provinces où on les recrute, est très préjudiciable aux intérêts économiques du pays: il enlève trop de bras aux travaux plus utiles.

Somme toute, actuellement il n'y a pas de route aisée, offrant, en toute saison, les conditions de sécurité et de rapidité indispensables, qui mette en communication les différents points de la vallée du Mékong avec les grands centres commerciaux de l'Indo-Chine française. Les seules routes usuelles, suivies par les indigènes, aboutissent toutes dans la vallée de la Ménam, et comme là notre situation commerciale est nulle, tous les articles que les marchands en rapportent sont de provenance étrangère.

Le gouvernement ne s'est pas préoccupé assez de cette question, prétextant qu'au Laos il n'y avait pas de colons et de commerce français; d'un autre côté nos colons et nos commerçants ayant pu juger, par des études faites sur place, des entraves qu'amène ce manque de communications directes, ne voulaient pas venir s'installer dans des provinces aussi déshéritées à ce point de vue, et dans lesquelles ils auraient eu à lutter tout d'abord contre une concurrence redoutable. Gouvernements et colons tournent ainsi dans un cercle vicieux d'où il paraît bien difficile de sortir.

Le gouvernement général de l'Indo-Chine avait bien formé le projet de relier Savannaket à Hué et Tourane par une voie ferrée; mais quand ce projet sera-t-il exécuté, et quel en sera le coût? D'ailleurs pour qu'une telle ligne puisse subsister et faire ses frais, ne faut-il pas qu'elle puisse exporter ou importer à Savannaket un stock suffisant de marchandises, que ces marchandises puissent trouver des débouchés certains, un écoulement facile? Ne faut-il pas alors, par conséquent, que Savannaket soit relié par une route sûre et aisée à d'autres centres importants? D'autre part, un système de routes assez complet pour permettre pendant toute l'année l'échange de nos marchandises à travers tout le Laos coûterait un prix énorme. Les mouvements très prononcés du terrain, la grande quantité de rivières et de ruisseaux, changés en torrents pendant la saison des pluies, les profonds ravinelements, les larges éboulements qui se produisent en cette saison sous la poussée des eaux, nécessiteraient beaucoup de travaux d'art, établis très solidement. Les dépenses ne s'arrêteraient pas aux premiers frais d'établissement; elles seraient constamment élevées par suite des réparations perpétuelles. Le budget de l'Indo-Chine n'y suffirait pas. Des essais de routes, faits

un peu partout, de Muong-sing au Darlac, dans toute la région montagneuse, permettent de juger quelles seraient les dépenses de ce chef. Le Mékong, rendu navigable, seule voie naturelle, donnerait la prospérité à ces pays que son cours ou celui de de ses affluents traverse.

La vallée de la Ménam est riche; le royaume de Siam est prospère, parce qu'il est parcouru du nord au sud par un fleuve d'accès aisé et dont le cours est navigable sur une grande longueur. S'il pouvait en être ainsi du Mékong, la merveilleuse vallée qu'il arrose, d'une grande richesse, d'une fertilité remarquable, serait pour des sociétés d'exploitation, pour des commerçants, des industriels actifs et avisés une grande source de prospérité : l'importance de la libre navigation sur le Mékong, pendant une partie ou toute l'année, est primordiale.

Une question capitale se pose donc : le Mékong peut-il être rendu navigable sans dépenses trop considérables, hors de proportion avec le but à atteindre ? Nous pouvons répondre hardiment : oui. Des observations faites pendant une descente accomplie au moment des plus basses eaux ont permis de se rendre compte des difficultés à vaincre, d'apprécier la nature des obstacles qui jusqu'ici rendent ce fleuve difficile ; pas tant néanmoins qu'on a bien voulu le faire croire. Tout d'abord, la meilleure preuve qu'aucune impossibilité matérielle ne s'oppose à la navigation, c'est qu'une canonnière a pu remonter le fleuve entièrement. Sans doute dans les conditions où cette montée s'est effectuée, par suite du peu de connaissance du fleuve et de son régime, c'était un tour de force. Mais il faut se rappeler aussi que les canonnières qui ont servi à faire l'expérience, trop faibles de machine, n'avaient pas une vitesse considérable (en service 10 milles au maximum) et que, de plus, non munies d'un gouvernail à vapeur, mues par une seule hélice, elles n'avaient pas d'assez grandes facultés d'évolution, surtout dans une eau presque toujours animée d'un certain courant. Mais, en dehors de toute considération, le seul fait à retenir est que, partie de Khône, une d'elles, le *Lagrandière*, est arrivée tout près de la frontière chinoise où actuellement elle stationne, ayant effectué tout ce chemin sans sortir de son élément naturel, l'eau, et par ses seuls moyens.

Avant d'aborder l'étude rapide des différents biefs qui se partagent le Mékong, depuis Khône jusqu'à Xieng-sen, il paraît naturel de dire un mot des obstacles qui rendent le fleuve difficile en certains endroits. Ces obstacles sont dus, presque uniquement, aux accidents du lit, accidents représentés par des masses rocheuses, quelquefois de fortes dimensions, de profil bizarre et irrégulier, allant en s'évasant ou se rétrécissant et projetant de-ci de-là de fortes pointes ou promontoires. Ces masses contre lesquelles les eaux, lancées par un fort courant, viennent frapper, causent des tourbillons, entonnoirs souvent très dangereux. Le chenal laissé entre les roches, forcément d'un dessin lui aussi très irrégulier, présente des coudes fort brusques dus aux diverses pointes et promon-

toires, est presque toujours très étroit, souvent même rendu dangereux par des roches noyées qui en obstruent le milieu. Les eaux, constamment contrariées dans leur course, rejetées d'arête en arête, cherchent en bondissant une issue pour s'échapper. Elles s'entrechoquent violemment, se heurtent de tous côtés, en causant un violent ressac, vraie mer démontée; elles se creusent ou se gonflent, soit par la superposition de leurs tourbillons, gouffres dangereux parfois, soit par l'effort des masses liquides inférieures qui, engagées dans des culs-de-sac de roches, sous la pression des masses qui les suivent animées d'un fort courant, ne trouvent d'autre issue pour s'échapper que de soulever les nappes supérieures.

Dans cette perpétuelle agitation, la navigation, au moment des grandes crues et des forts courants, est très dangereuse, impossible même souvent. Le danger ou l'impossibilité ne sont pas dus tant à la violence du courant qui, dans tout le Mékong, n'est jamais insurmontable, mais exclusivement au fait que le navire, soumis à l'influence d'un élément continuellement et profondément agité, sollicité en même temps par les attractions ou les répulsions de plusieurs tourbillons qui agissent en différents points de la coque immergée, ne peut plus gouverner. Dans une telle eau, le gouvernail ne mord pas; et à cause de l'étroitesse de certaines passes, des roches au milieu desquelles le navire se meut, l'incapacité à gouverner d'un bâtiment à vapeur, même pendant un temps très court, peut devenir fatale. Les pirogues qui, elles aussi, remontent le fleuve dans ces parages, doivent suivre les berges ou ces masses rocheuses pour trouver un point d'appui aux perches qui les font mouvoir; elles ont à franchir de fortes dénivellations causées par la lame formée par la rencontre du courant et des grosses roches ou des pointes avancées. Ces dénivellations, analogues à celles qui se forment à l'avant d'un navire lancé à grande vitesse (par suite du même principe de déplacement), sont souvent assez fortes pour empêcher le passage.

Dans toute la partie du Mékong qui nous intéresse, de l'île de Khône à Xieng-sen, il n'existe que deux endroits où les rapides sont produits par des différences de niveau dans toute la largeur du lit, l'un appelé Keng-maï, entre Vien-tiane et Paklay, l'autre nommé Keng-sa, dans la série des rapides de Kemmarat. Les sauts du fleuve, qui résultent de la présence de ces seuils ne sont pas très considérables; aux hautes eaux, et même aux demi-eaux, ces seuils sont suffisamment couverts pour ne pas présenter de difficultés; ils ne sont impraticables, pour la navigation à vapeur, qu'aux très basses eaux. Tous les autres rapides qui d'ailleurs changent de position, de force, suivant l'étiage du fleuve, selon que les roches qui leur donnent naissance sont plus ou moins immergées, ne sont dus qu'à la présence de masses rocheuses. Faites disparaître ces masses, et les effets qu'elles produisent disparaîtront avec elles. On n'aura plus à lutter que contre la force du courant, lequel aux endroits les plus rapides, lorsque

les roches qui les encombrant n'existeront plus, n'atteindra pas sept milles à l'heure.

Pour assainir le fleuve, le dérochement de tous les rapides sérieux s'impose. Ce ne serait pas le seul travail à effectuer, il y aurait nécessité d'établir dans certains endroits assez nombreux, soit un système d'amers à terre, toutes les fois qu'on le pourrait, soit des tourelles en maçonnerie munies de voyants, afin d'avertir des dangers ou d'éclairer les chenaux à suivre. Mais les dépenses indispensables à l'achèvement de ces travaux, une fois faites, seraient définitives; les frais d'entretien seraient très minimes et ne consisteraient que dans le remplacement ou la réparation, de loin en loin, de quelques signaux.

A part les endroits indiqués plus haut, Keng-sa et Keng-mai, la profondeur, même aux plus basses eaux, est partout suffisante. En sondant à la perche, il n'a pas été trouvé, dans les chenaux suivis pendant une descente effectuée en avril et mai, au moment de la profondeur minima, moins de 3 mètres; dans beaucoup d'endroits, la profondeur dépasse 40 mètres. Au nord de Xieng-lap, alors que le Mékong se trouve à près de 2.500 kilomètres de son embouchure, il n'a pas été trouvé de fond avec une ligne de sonde de 60 mètres. Des résultats assez significatifs ont été obtenus dernièrement après une étude attentive du fleuve et en repérant soigneusement la route; le *Hai-phong*, chaloupe à roue, a pu remonter de Ban-dang à Ban-muong, à une époque où sa montée était considérée comme impraticable par suite du prétendu manque d'eau. Il serait nécessaire, par conséquent, de procéder, pendant la période des basses eaux, à une étude approfondie du fleuve, d'en dresser, à une échelle suffisante, une carte exacte, afin de déterminer les chenaux et, par des dérochements judicieux, de corriger les irrégularités qui les rendent, pendant certaines périodes, impraticables.

Il serait facile, pour les besoins d'une navigation à la vapeur active et régulière, de former dans le grand nombre d'indigènes bons piroguiers et connaissant bien le fleuve, des patrons pilotes; il ne faudrait pas exiger d'eux la connaissance d'une grande étendue du Mékong, mais seulement la connaissance complète approfondie d'une petite région (100 kilomètres à peu près) et dans laquelle ils navigueraient toujours.

L'objection consistant à dire qu'il est imprudent de faire de grands dérochements dans un fleuve, qu'on peut en changer considérablement le régime et amener des catastrophes, n'est pas sérieuse. Cette objection, avec calculs à l'appui, a déjà été faite lorsqu'il s'est agi d'énormes travaux de dérochements, entre autres pour ceux qui ont consisté à détruire le grand banc situé dans le port de New-York; mais le succès des opérations en a fait justice. Que peut faire dans un cours d'eau du débit du Mékong l'enlèvement de quelques millions de mètres cubes de roches, qui, d'ailleurs, seraient rejetés dans le fleuve, en petits débris inoffensifs? Une telle œuvre demanderait certainement beaucoup de temps à parachever, car

on ne pourrait travailler que pendant une certaine période de l'année, mais le résultat à obtenir est magnifique et donnerait une réelle prospérité à toute la riche vallée du Mékong. Les sommes engagées ne seraient pas disproportionnées au but à atteindre, elles seraient facilement récupérées par l'exploitation des richesses que le manque de communications laisse actuellement improductives. La dépense s'élèverait à une quarantaine de millions, et pourrait être bien moins considérable si on s'attachait à rendre le fleuve navigable, seulement pendant une partie de l'année, de juin à novembre. Ce serait déjà un important résultat, si pendant ces six mois la navigation commerciale pouvait s'établir de Xieng-sen à Khône.

Nous allons rapidement examiner les différentes régions du Mékong dans tout son cours français. Nous laissons de côté la partie du fleuve située au nord de Xieng-sen jusqu'au Nam-la, frontière de nos possessions avec les provinces des Sip-song-pan-nas, ou royaume de Xieng-hong. Cette partie est trop difficile, les travaux susceptibles de la mettre en état de navigabilité coûteraient trop cher, le pays n'est pas assez riche dans l'état actuel pour légitimer une telle dépense; la navigation y est d'ailleurs très rare, et les indigènes ne se livrent pas volontiers au batelage.

En partant de Xieng-sen et descendant le Mékong, nous trouvons un premier bief, de Xieng-sen à Pakta (110 kilomètres), facile, dont l'assainissement coûterait peu; quelques dérochements de peu d'importance.

De Pakta à Luang-prabang (294 kilomètres), la région est plus difficile; des rapides d'importance variable existent nombreux, mais peu sont véritablement dangereux. Le Keng-lé en tout état des eaux, et le Keng-khone-dine aux très basses eaux, sont les obstacles les plus redoutables; les travaux de dérochement seraient nombreux, il faudrait aussi faire du balisage. Somme toute, région coûteuse à modifier.

Le bief Luang-prabang à Vien-tiane (480 kilomètres) se divise en deux parties au point de vue de l'importance et du genre de travaux nécessaires. Dans la première, de Luang-prabang au Keng-houng, de nombreux rapides dus à la présence de grosses masses rocheuses, qu'il faudrait faire disparaître; région coûteuse nécessitant beaucoup de dérochement et un peu de balisage. La seconde partie, du Keng-houng à Vien-tiane, dans laquelle les îles commencent à se faire nombreuses, demanderait surtout du balisage. Les dépenses ne seraient pas trop fortes. Dans cette région se trouve le Keng-mai qui constitue, ainsi qu'il a été déjà dit, un barrage sérieux. Mais si on reculait devant la dépense à faire, on pourrait facilement installer un transbordement en ce point au moyen d'un petit Decauville à terre, pour le transport rapide des marchandises. Il n'y aurait pas besoin d'un service de pirogues, le rapide ne présentant pas une zone dangereuse de plus de 60 mètres, et la rive gauche étant d'un accès facile.

A partir de Vient-tiane commence le magnifique bief de Vient-tiane à Savannaket (560 kilomètres). Aucun travail à entreprendre pour la navigation à partir des demi-hautes eaux, très peu à faire pour rendre ce bief navigable aux toutes basses eaux. Le dérochement du Kengkabao, qui doit être effectué d'ailleurs cette année par les soins de l'administration, et quelques balises à placer de-ci, de-là, suffiraient. Dépenses presque nulles.

Un peu au-dessous de Savannaket, dans le bief Savannaket-Bassac (120 kilomètres), commence la région dite des rapides de Kemmarat. Aux basses eaux, le Keng sa, dont nous avons déjà parlé, constitue un obstacle considérable, les travaux pour le supprimer seraient très durs, très difficiles et fort coûteux; à partir des premières hautes eaux, cet obstacle n'existe plus. Comme pour le Keng-maï, on pourrait, aux toutes basses eaux, établir sur la rive gauche, d'accès facile, un transbordement par voie de terre. La distance entre les deux points de transbordement serait plus longue que dans le cas du Keng-maï, à peu près un kilomètre. En dehors de ce rapide, les autres de la série dite de Kemmarat seraient atténués, dans de notables proportions, par des travaux de dérochement faciles aux basses eaux. En descendant ces rapides aux toutes basses eaux, aucun n'a paru infranchissable à la montée, pour un navire disposant d'une vitesse au-dessus de 40 nœuds et évoluant bien. La descente serait beaucoup plus dangereuse. Pour franchir ces rapides, la saison la plus dangereuse est celle des demi-eaux montantes, à cause de la présence de hautes murailles rocheuses. Les dépenses néanmoins s'élèveraient à un fort chiffre. Un bon balisage devrait être établi, car les chenaux sont nombreux et pas tous bons. La région difficile se termine un peu en avant de l'embouchure de la Sé-done, et aucune difficulté n'existe plus jusqu'à Bassac, ou Ban-muong, en face, sur la rive gauche, résidence de l'administrateur français de la province.

Enfin, dans la dernière région de Bassac à Khône (100 kilomètres), nous ne trouvons plus d'obstacles sérieux; dans cette partie du fleuve, il n'existe pas de rapides importants. Le Mékong coule, par places, sur d'énormes plateaux rocheux, dans lesquels sont creusés des chenaux capricieux. Il faudrait déterminer ces chenaux sérieusement, car en dehors d'eux les fonds ne sont pas suffisants aux toutes basses eaux. Le plus grand travail consisterait à les élargir et les régulariser: actuellement ils présentent, en beaucoup d'endroits, des coudes trop brusques, ont souvent trop peu de largeur pour permettre les évolutions à un navire de quelque importance. Nous voyons donc qu'aucune difficulté matérielle insurmontable ne se présente. Il y aurait à faire des travaux considérables, mais considérables seulement par leur multiplicité, non par la difficulté de leur exécution; surtout en choisissant, au moyen d'une étude sérieuse préalable, les périodes les plus opportunes.

Pour bien comprendre la nécessité de cette œuvre, la mise en état de navigabilité du Mékong, et montrer l'emploi avantageux des sommes qu'on y consacrerait, il faut avoir présente à l'esprit l'importance économique que la réussite d'une telle œuvre donnerait à une contrée immense jusqu'ici fermée à nos entreprises et dont nous laissons les richesses improductives.

La libre navigation du Mékong ne donnera d'ailleurs pas que des avantages économiques, nous en retirerions de grands avantages politiques. Les fleuves ne sont pas seulement des voies commerciales commodes; ces « routes qui marchent » sont aussi le meilleur moyen de pénétration, le chemin le plus sûr pour introduire la civilisation en même temps que les produits commerciaux, et acquérir de l'influence sur les populations. Les peuples qui savent s'en servir et ne reculent pas devant les dépenses momentanées exigées pour rendre possible la libre circulation sur leurs eaux, ne tardent pas à recueillir le fruit de ces sacrifices par le rayonnement de leur influence politique et commerciale. Si, depuis le temps que nous sommes les maîtres de l'embouchure du Mékong et de son cours inférieur, nous avons voulu porter une partie de nos efforts, d'une façon constante, sur la navigabilité du fleuve, il n'y aurait probablement pas à l'heure actuelle de question siamoise dans la zone ouverte politiquement à notre influence. Grâce aux entreprises que nous aurions pu établir dans cette zone, aux liens dont nous aurions pu entourer ses habitants en les intéressant à nos affaires, le gouvernement siamois n'aurait jamais pu se livrer aux intrigues qui ont amené le traité de 1893, ni nous conduire à la situation qui nous est faite actuellement.

Quoique nous nous y prenions un peu tard, nous pouvons encore faire tourner cette situation à notre avantage, si d'ailleurs notre diplomatie veut bien y contribuer. Actuellement, dans le royaume de Siam, nous sommes dans une posture moins bonne; il ne nous est plus possible de nous établir avantageusement dans la vallée de la Mènam: nos rivaux nous barrent la route. Mais, à l'exclusion de toute autre puissance, nous pourrions nous installer sur la rive droite du Mékong, d'où de là il serait facile de rayonner dans toute notre zone d'influence. Pour que cette infiltration puisse se faire, pour que des colons, des commerçants, consentent à venir diriger des exploitations, il faut au moins que des communications régulières, rapides et sûres les maintiennent en relations avec les ports de commerce de l'Indo-Chine; elles ne peuvent se faire que par le Mékong qui baigne Pnom-penh et coule non loin de Saïgon.

Le gouvernement général de l'Indo-Chine dépense actuellement des sommes énormes pour installer un système de voies ferrées qui doit aboutir au Yunnan, peut-être plus loin. Le Mékong, lui aussi, mène en plein cœur du Yunnan. La navigation peut être rendue possible jusqu'un peu au-dessus du 23^e parallèle-nord, du moins dans l'état actuel des connaissances que l'on a sur le fleuve. Mais, en dessous de 23^e parallèle, le cours

du fleuve coupe la route des caravanes qui, venant du Yunnan rive gauche, passent sur la rive droite, non loin de Xieng-houng par 22°30'. De Xieng-houng, ces caravanes traversent les Sip-song-pan-nas, les Etats Chans et vont jusqu'en Birmanie porter leurs échanges. Au retour, les unes enlèvent tout le coton brut que ces pays produisent; les autres se chargent de cotonnades anglaises ou de filés de coton provenant des Indes et de la Birmanie. Une somme bien inférieure à celle qu'il faudra dépenser pour établir le chemin de fer du Yunnan, suffirait pour assainir le Mékong et permettre la navigation commerciale jusqu'à Xieng-houng.

Mais, sans vouloir aller aussi loin, du premier coup, la question importante, vitale même pour l'essor de notre Laos français, est d'entreprendre des travaux qui assurent la libre navigation jusqu'à Xieng-sen. Le réseau de chemin de fer indo-chinois laisse complètement de côté le Laos et le Haut-Tonkin. Actuellement, étant données les charges énormes que l'Indo-Chine s'est imposées, avec raison d'ailleurs, pour aboutir à la construction d'un réseau ferré qui, d'ici longtemps, ne sera pas en pleine exploitation, nous ne pensons pas que la colonie puisse faire face aux dépenses considérables qu'entraîneraient les travaux du Mékong. Il importerait néanmoins que le problème de la navigation du Mékong fût résolu le plus vite possible. Cette œuvre pourrait être confiée à une compagnie ou à des compagnies qui, en remboursement des fortes dépenses qu'elles se verraient obligées de faire, pourraient bénéficier, pendant un temps à déterminer, de certains privilèges ou concessions. Quel que soit le système adopté, une prompt solution s'impose. Après l'achèvement des travaux de dérochement, le Mékong serait navigable couramment pour des bâtiments à vapeur calant 4 m. 50 et jaugeant plus de 100 tonnes; ces navires devraient être munis de deux hélices, sous voûte, leur assurant une vitesse de route d'au moins 12 nœuds, d'un bon appareil à gouverner et de faible différence de tirant d'eau pour en assurer les qualités évolutives. Nous avons, avec la vallée du Mékong, des territoires magnifiques. Sachons en tirer profit au plus tôt.

XIENG-LA.

L'« EXTENSION » DE MACAO

Il semble avéré que les Portugais ont fait le projet de donner à leur petite colonie de Macao une « extension » analogue à celle dont Hong-kong a bénéficié en 1898, lorsque le district chinois de Kao-loung a été joint à la colonie britannique. Certains faits ne permettent pas de douter des visées du Portugal. Le 2 décembre arrivait à Hong-kong, à bord du *Yarra* des Messageries maritimes, M. de Azevedo Castello Branco, naguère gouverneur civil du district de Lisbonne et aujourd'hui envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. Portugaise en Chine. Sa mission

paraît bien avoir un objet spécial et important : le Portugal a déjà en effet en Chine M. de Horta, gouverneur de Macao, accrédité comme plénipotentiaire auprès de la Cour de Pékin avec laquelle il a conduit plusieurs négociations. M. de Horta aurait pu être envoyé à bien moins de frais à Pékin puisque les journaux portugais, qui attribuent une grande importance à la mission de M. de Azevedo, disent que ce dernier, qui ne doit rester qu'un an en Chine, reçoit personnellement 20.000 livres, et pour les frais divers de sa mission une allocation supplémentaire de 10.000 €. Il y a là une dépense qui, faite par un pays ayant des finances peu prospères, attire naturellement l'attention. Cette dernière est encore augmentée par ce qu'on dit de la mission de M. de Azevedo. Cet envoyé extraordinaire viendrait représenter le Portugal dans les conférences internationales qui doivent s'ouvrir à Pékin et défendre « les intérêts considérables qui l'unissent à la Chine et qui, d'après la presse portugaise, ont besoin d'être fermement établis et clairement reconnus ». Ce langage pompeux, qui répond d'ailleurs à de si maigres réalités, voudrait dire — certains journaux ont été en effet plus explicites — que M. de Azevedo doit négocier un agrandissement du territoire de Macao.

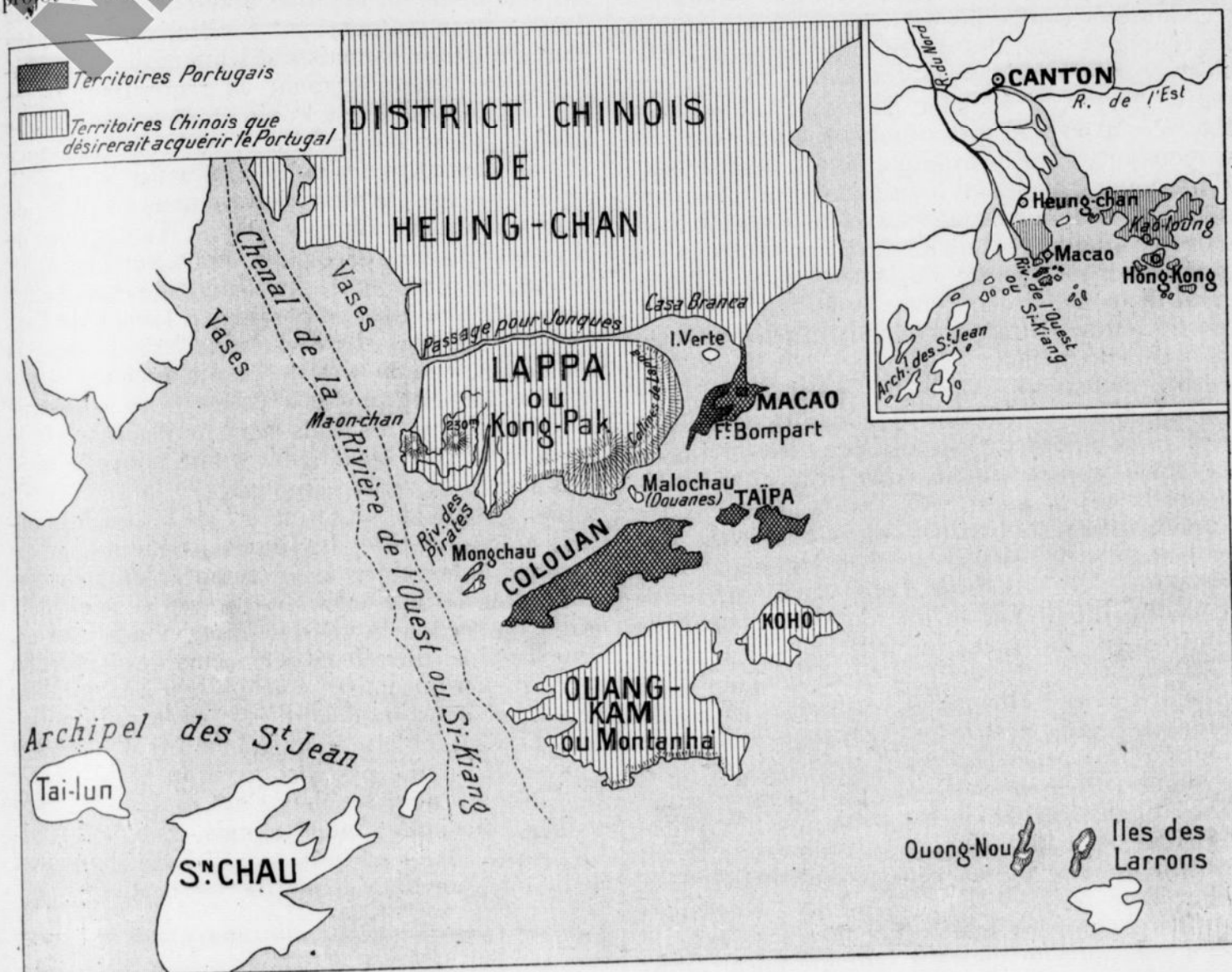
D'autres faits confirment cette opinion. Il y a environ trois mois, 300 soldats portugais ayant débarqué à Macao, le journal de la colonie, *O Porvir*, laissa entendre que cette petite troupe était destinée à assurer l'ordre dans les nouveaux territoires que le Portugal espérait obtenir de la Chine dans le district de Heung-chan. Un journal chinois, la *Kong Tchong Pao* (Gazette universelle) de Changhaï, a violemment dénoncé ce projet. « Ainsi, disait-il, un Etat aussi faible que le Portugal ose insulter la Chine comme s'il était aussi puissant que l'Angleterre... Le Portugal n'a pas d'argent pour acheter des territoires et pas de soldats dont on puisse parler... Un seul navire et trois cents soldats à Macao, cela ne nous fait pas peur et ne nous amènera pas à céder une portion de notre territoire. Le Portugal est si pauvre qu'à maintes reprises on a dit qu'il cherchait à vendre Macao pour en retirer quelque argent. Sûrement, nous n'allons pas nous abaisser devant un tel Etat. » Ce langage n'a pas été du goût du *O Porvir* qui a vigoureusement répondu, sans doute sous l'inspiration des autorités portugaises de Macao. Il avouait d'ailleurs nettement les ambitions portugaises sur le territoire de Heung-chan, ce qui impliquait sans doute la volonté d'acquiescer du même coup les îles adjacentes. « Le désir du Portugal, disait-il, n'est pas une vaine ambition s'attachant simplement à accroître le territoire de Macao; il y a de bonnes raisons qui plaident en faveur d'une délimitation convenable de ses frontières, parmi lesquelles le souci d'améliorer et de mieux contrôler les conditions fiscales et économiques du port de notre colonie... La cession du district qui entoure Macao constituerait un facteur pacifique important pour les puissances occidentales et enlèverait au vice-roi des deux Kouang

le souci de la suppression de la piraterie... Avec le district agricole de Heung-chan ou telle portion de ce district qu'on jugerait bon de céder à Macao, on créerait un Etat tampon dont l'existence pourrait être utile à la Chine. »

Toute cette phraséologie ne signifie pas grand chose, sinon qu'à Macao on reconnaît l'existence du projet d'extension. Si l'on veut bien consulter la

que sont installées les stations des douanes maritimes chinoises qui contrôlent la circulation des jonques à l'embouchure du Si-kiang ; l'estimation de ce mouvement a été de 13.573.069 Haïkouan taëls (le taël vaut 3 fr. 75) pour l'année 1900.

Les positions que le Portugal prétend occuper sont donc très importantes. Elles le paraissent encore davantage si l'on observe (voir le carton



carte ci-jointe on comprendra toute l'importance de la question. Tout d'abord les territoires que réclamerait le Portugal ont une valeur intrinsèque. Le district de Heung-chan aurait, d'après les évaluations, plus de 300.000 habitants. Il comporte deux divisions administratives avec des mandarins civils et militaires. Quant à l'île de Lappa, qui en dépend administrativement et qui serait certainement le premier territoire demandé par le Portugal, elle compte 26 villages et porterait près de 100.000 habitants. Les îles de Ouong-kam et de Koho ont seulement une valeur stratégique. On doit d'ailleurs reconnaître cette dernière qualité à Lappa, dont le littoral est longé de très près par le chenal de l'embouchure principale de la rivière de l'Ouest, comme disent les Anglais, le Si-kiang chinois. La possession de cette île rendrait les Portugais maîtres de l'entrée de la grande voie de navigation dont les ramifications s'étendent jusqu'à peu de distance des frontières du Tonkin. Actuellement c'est sur la côte de Lappa

joint à notre carte) qu'elles sont symétriques à celle de Hong-kong, et qu'elles tiennent la bouche occidentale du Si-kiang comme Hong-kong tient la branche orientale qui vient de Canton. Combinées, ces deux positions investissent le delta de Canton. Et la situation réciproque du Portugal et de l'Angleterre permet de croire qu'elles le seraient, en effet. Il n'y a pas là deux situations symétriques qui se contre-balaient parce qu'elles sont entre des mains rivales et également fortes, comme c'est le cas de Port-Arthur et de Wei-hai-wei. Malgré tant de brutalités, malgré surtout l'ultimatum anglais de 1890 qui fit perdre aux Portugais une grosse partie de leurs colonies d'Afrique, le Portugal reste le « Staunch Ally » ce qui, dans la pratique, se traduit par l'humble serviteur de l'Angleterre. Bien que nous n'ayons aucune mauvaise volonté à son égard, nous sommes donc obligés de considérer avec une forte suspicion ses ambitions dans une partie de la Chine qui nous intéresse si fort.

On peut même croire que, dans l'espèce, il n'agit que sur l'instigation de l'Angleterre, comme son « homme de paille », et se demander si c'est bien lui qui, en dernière analyse, fait face aux dépenses considérables entraînées par la mission de M. de Azevedo. Nous avons vu que les ambitions dont nous venons de parler sont publiquement déclarées à Macao; or la presse de Hong-kong, généralement si informée et si prompte à s'enflammer contre les entreprises étrangères, ne les dénonce pas, les mentionne à peine. Elle s'est bornée à publier la traduction des articles du *O Porvir*, à signaler l'arrivée à Macao de l'*Africa*, avec cinq gros canons, à donner des correspondances sur la mission de M. de Azevedo. Mais, comme obéissant à un mot d'ordre, les journaux de la colonie britannique se sont abstenus de montrer quelles étaient les ambitions portugaises et la situation très forte que la possession de Lappa et du district de Heung-chan donnerait aux maîtres de Macao. Cette réserve peu ordinaire se commente d'elle-même.

Non seulement l'Angleterre, qui s'est assuré constamment à Lisbonne des appuis difficiles à expliquer, agit fort à son aise dans les territoires portugais — son action à Lourenço-Marquês depuis le début de la guerre du Transvaal le prouve d'une manière suffisante — mais encore on peut se demander si elle ne se considère pas déjà comme appelée à hériter à plus ou moins brève échéance d'une partie du domaine portugais d'outre-mer. En 1898, un peu après que nous n'avions pas su profiter d'une occasion pour nous entendre avec l'Allemagne, ce dernier pays conclut avec l'Angleterre un traité resté secret, mais dont on sait cependant qu'il prévoyait ce qu'il adviendrait des possessions portugaises — au début on ne parlait, il est vrai, que de celles d'Afrique — dans certaines éventualités. Il est possible que les Anglais comptent un jour se prévaloir de ce traité à Macao. Peut-être se considèrent-ils comme les acquéreurs désignés, dans le cas d'une vente de Macao à laquelle faisait allusion, ainsi que nous l'avons vu plus haut, la *Kong-Tchong-Pao* de Changhaï. Les Anglais peuvent fort bien trouver bon de faire agrandir Macao, sous le drapeau en apparence neutre et peu compromettant du Portugal, pour devenir ensuite les maîtres de biens acquis plus facilement sous cette étiquette rassurante.

Nous ne pouvons donc considérer les ambitions du Portugal autour de Macao comme celles d'une puissance amie ou du moins inoffensive, et il nous importe de ne pas nous prêter, fût-ce seulement par notre neutralité bienveillante, à la réalisation de projets qui peuvent rendre l'Angleterre maîtresse de l'embouchure occidentale, comme elle l'est déjà de l'orientale, de la grande voie d'eau qui donne accès dans une partie de la Chine qui intéresse à un si haut point les maîtres du Tonkin. L'obligation où nous sommes de nous préoccuper de cette question nous est une nouvelle raison de regretter, qu'au moment des « prises à bail » nous ayons jeté notre dévolu sur Kouang-tchéou-

ouane au lieu d'agir plus à l'est, en ayant un but politique plus défini, que nous aurions atteint en prenant pied sur le littoral à la hauteur des îles Saint Jean. Nous eussions acquis là une situation symétrique de celle de Hong-kong, couvrant de beaucoup plus loin notre sphère d'influence éventuelle. Nous n'avons pas à revenir sur cette erreur, et ce serait une folie que de rouvrir la série des empiètements sur la Chine. Mais encore faut-il que d'autres n'en prennent pas l'initiative. Nous pouvons d'ailleurs, connaissant leurs projets, en compromettre singulièrement la réalisation. Notre diplomatie peut agir à Pékin et nous pensons que ce n'est pas en vain qu'elle y trouve une puissance alliée exerçant une si grande influence sur la politique chinoise. De plus, rien ne nous empêche de faire savoir aux Chinois que si l'extension de Macao était accordée, nous nous verrions dans l'obligation de prendre immédiatement pied dans l'archipel des îles Saint-Jean, à l'ouest de l'estuaire occidental du Si-kiang. Certes, nous le répétons, nous ne pouvons avoir aucun désir de le faire. La politique des « prises à bail » a donné d'assez mauvais résultats pour ne pas inspirer le désir de la voir recommencer une nouvelle série et s'aggraver. Nous estimons que la seule politique raisonnable en Chine est de laisser les Chinois à leurs vieilles traditions pacifiques, en se bornant à les aider à développer les richesses naturelles de leur pays. Les puissances n'ont déjà que trop secoué la vieille Chine et nous devons être les plus convaincus défenseurs de sa paix. La seule raison qui puisse nous obliger à la troubler serait une question d'équilibre posée par l'initiative d'autrui, et la meilleure manière d'empêcher l'ouverture d'une pareille question et de décider les Chinois à ne pas céder, c'est de bien les convaincre, ainsi que tout le monde, que toute faiblesse de leur part entraînerait immédiatement de la nôtre un acte d'énergie. — R. C.

ASIE FRANÇAISE

Le décret sur les primes à la navigation.

— Nous avons annoncé dans notre dernier bulletin que le Conseil supérieur de l'Indo-Chine avait, au cours de sa dernière session et sur la proposition du gouverneur général, voté des primes à la navigation française dans les mers d'Extrême-Orient. Le dernier courrier nous a apporté le texte de l'arrêté qui détermine dans ses détails le taux de cette prime et les conditions que doivent réaliser les navires qui désireront en bénéficier; nous le publions ci-après *in extenso*, en raison de l'importance particulière de ce document.

Le gouverneur général de l'Indo-Chine,

Vu le décret du 21 avril 1891;

Vu l'arrêté du 2 juin 1884, portant promulgation du décret du 4 avril 1884 sur l'hypothèque maritime et la francisation des navires en Cochinchine;

Vu l'arrêté du 18 septembre 1888, portant promulgation du décret du 6 août 1837 qui rend applicables aux colo-

nies la loi du 10 juillet 1885 et le décret du 18 juin 1886 sur l'hypothèque maritime :

Vu l'arrêté du 30 décembre 1888, promulguant en Annam et au Tonkin les codes français et les textes de la législation particulière à la Cochinchine ;

Vu l'arrêté du 22 septembre 1900, déterminant les limites de la navigation maritime dans le Donai et la rivière de Saïgon ;

Vu l'arrêté du 20 novembre 1900, déterminant les limites de la navigation maritime dans le Cua-cam et le Cua-nam-trieu ;

Vu l'arrêté, du 23 août 1901, portant formation d'une commission chargée de déterminer les conditions dans lesquelles pourraient être accordées des primes à la navigation française en Extrême-Orient ;

Sur la proposition du directeur des douanes et régies et du directeur de l'agriculture et du commerce ;

Le Conseil supérieur de l'Indo-Chine entendu,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. — Il est alloué à tout vapeur de mer, en bois, fer ou acier naviguant sous pavillon français, jaugeant net 100 tonneaux et au-dessous, âgé de moins de vingt ans et naviguant dans la zone d'Extrême-Orient définie à l'article 3 ci-après, une allocation dite *prime de navigation*, calculée proportionnellement à l'âge du vapeur, à son tonnage et aux parcours effectués.

ART. 2. — La liquidation et le paiement de la prime de navigation sont faits par les soins du service des douanes et régies de l'Indo-Chine. A cet effet, chaque vapeur prétendant à l'allocation de la prime devra obligatoirement être immatriculé, soit dans un port de l'Indo-Chine ouvert aux opérations de douane, soit à Quang-tchéou.

Un arrêté du gouverneur général de l'Indo-Chine fixera les dispositions d'ordre et de comptabilité pour l'immatriculation des vapeurs, le mode de constatation des parcours, la liquidation et le paiement des primes.

ART. 3. — Ne sont admis, pour l'attribution de la prime, que les parcours effectués en mer, à l'intérieur de la zone comprise entre le 7° 15' de latitude sud, le 58° de latitude nord, le 98° de longitude est et le 140° de longitude ouest.

Sont considérés comme voyages de mer les trajets effectués dans les eaux maritimes des fleuves, rivières ou canaux, à la condition que le vapeur ait accompli, à la mer, hors des eaux territoriales, un parcours minimum de 10 milles.

Tout voyage, effectué en dehors des limites extrêmes fixées au premier paragraphe du présent article, ne donnera droit à la prime que pour la partie du parcours accompli dans la zone ainsi déterminée.

ART. 4. — Pour la première année d'âge du vapeur, la quotité de la prime est fixée à 1 fr. 10 cent. de jauge nette et par 1.000 milles marins parcourus. La première année compte du jour de l'achèvement à flot jusqu'au 31 décembre de l'année postérieure à celle de cet achèvement.

Pour les années suivantes, la prime décroît annuellement de 2 centimes pendant la première période quinquennale, de 6 centimes pendant la deuxième et la troisième période quinquennale, et de 8 centimes pendant la quatrième et dernière période quinquennale.

La prime de navigation, par tonneau et par 100 milles, doit donc être décomptée comme suit :

	Francs
Première année d'âge (comptant du jour de l'achèvement à flot au 31 décembre de l'année suivante)	1 10
Deuxième année d'âge	1 08
Troisième année d'âge	1 06
Quatrième année d'âge	1 04
Cinquième année d'âge	1 02
Sixième année d'âge	0 96

	Francs
Septième année d'âge	0 90
Huitième année d'âge	0 84
Neuvième année d'âge	0 78
Dixième année d'âge	0 72
Onzième année d'âge	0 66
Douzième année d'âge	0 60
Treizième année d'âge	0 54
Quatorzième année d'âge	0 48
Quinzième année d'âge	0 42
Seizième année d'âge	0 34
Dix-septième année d'âge	0 26
Dix-huitième année d'âge	0 18
Dix-neuvième année d'âge	0 10
Vingtième année d'âge	0 02

Après la vingtième année d'âge ainsi calculée, les vapeurs n'ont plus droit à aucune prime.

L'âge des navires transformés est déterminé par la date de mise en service de la coque.

ART. 5. — Les vapeurs francisés ont droit, du jour de leur francisation, à la prime afférente à leur âge calculée comme il est dit ci-dessus, quel que soit cet âge, au moment de la francisation, pourvu qu'il soit inférieur à la limite extrême de vingt ans.

ART. 6. — Pour avoir droit à la prime de navigation, les armateurs des vapeurs naviguant sous pavillon français doivent :

1° Justifier de l'origine française ou de la francisation de ces vapeurs ;

2° Justifier de la propriété française pour les deux tiers de la valeur du bateau. (La déclaration sera faite sous serment devant le juge. L'acte de prestation de serment sera déposé au port d'immatriculation, avec un état des inscriptions hypothécaires) ;

3° Justifier du jaugeage du vapeur (registered tonnage) ;

4° S'engager à composer l'équipage, sauf cas de force majeure, d'après les indications ci-après :

Vapeurs de 100 à 500 tonneaux nets

Un capitaine au long cours ou un maître breveté au grand cabotage français.

Vapeurs de 501 à 1,000 tonneaux

Un capitaine au long cours français et un officier breveté français.

Vapeurs de 1,001 tonneaux et au-dessus.

Un capitaine au long cours français, un officier breveté français et un maître d'équipage français.

Machines au-dessous de 500 chevaux effectifs

Un mécanicien français.

Machines de 500 chevaux et au-dessus

Deux mécaniciens français.

Aucune condition de nationalité n'est imposée pour les autres hommes de l'équipage.

ART. 7. — N'ont pas droit à la prime de navigation instituée par le présent arrêté :

1° Les vapeurs immatriculés dans un port autre que l'un des ports de l'Indo-Chine ouverts aux opérations de douane, Quang-tchéou excepté ;

2° Les vapeurs affectés aux services subventionnés par l'Etat français ou par la colonie ;

3° Les vapeurs affectés aux services publics ou à la navigation de plaisance ;

4° Les vapeurs immatriculés dans un port de l'Indo-Chine, mais effectuant des voyages réguliers entre les ports étrangers à la colonie, à moins qu'ils n'aient, au moins une fois par trimestre, fait escale dans un ou plusieurs ports indo-chinois, en y débarquant ou embarquant des marchandises atteignant, au total, un tiers de leur jauge nette.

ART. 8. — Les armateurs ou Compagnies de navigation,

effectuant actuellement des services subventionnés, pourront être admis au bénéfice de la prime de navigation par substitution avec leurs conventions actuelles.

Les vapeurs recevant de la métropole une prime de navigation ne pourront pas prétendre à la cumuler avec la prime indo-chinoise. Les propriétaires devront opter pour cette dernière avant d'obtenir l'immatriculation de leurs navires dans un port de l'Indo-Chine.

ART. 9. — Les armateurs ou Compagnies de navigation souscrivant l'engagement d'exploiter, pendant cinq ans au moins, sur des parcours non desservis par des vapeurs d'un âge et d'un tonnage déterminés, pourront obtenir, pour cette période, à la condition que chacun des parcours comporte au moins une escale dans un des ports de l'Indo-Chine ou du territoire de Quang-tchéou, une subvention annuelle fixe, correspondant à la moyenne des primes auxquelles auraient droit des vapeurs affectés à ce service particulier pour les parcours effectués.

Le mode de paiement de la subvention annuelle et les conditions imposées pour le fonctionnement du service, le remplacement des vapeurs perdus ou immobilisés, le cautionnement à fournir en garantie de l'exécution des engagements souscrits, feront l'objet d'un contrat administratif spécial à chaque exploitation.

ART. 10. — La prime à la navigation fixée à l'article 4 ci-dessus sera majorée, en fin d'année, de 2 1/2 % pour chacune des sorties effectuées de l'un des ports de l'Indo-Chine, sous les réserves suivantes :

1° Dans un même voyage, les sorties de deux ports indo-chinois, distants de moins de 300 milles, comptent pour une seule sortie ;

2° En aucun cas, la majoration totale ne pourra dépasser 45 % de la prime (dix-huit sorties dans l'année, du 1^{er} janvier au 31 décembre) ;

3° La sortie n'est comptée, pour l'attribution de la majoration, que si le vapeur a pris un chargement de la moitié au moins de sa jauge nette totale. Les chargements partiels, faits en cabotage dans les ports indo-chinois distants de 300 milles, comptent, pour composer le total indiqué ci-dessus, si la cargaison est destinée à un port étranger à l'Indo-Chine ou à un port indo-chinois distant de plus de 300 milles des escales de chargement.

La majoration ci-dessus est calculée sur l'ensemble des primes actuellement acquises par le vapeur et non pas seulement sur la prime acquise au cours du voyage ayant comporté une sortie de l'un des ports de la colonie.

La liquidation et le paiement ne peuvent en être faits en cours d'année.

ART. 11. — Le paiement de la majoration peut être consolidé par l'augmentation de la subvention annuelle prévue à l'article 9 pour les vapeurs effectuant un service régulier. L'augmentation est proportionnelle au nombre de voyages réglementaires comportant une sortie d'un port de l'Indo-Chine dans les conditions indiquées à l'article précédent.

ART. 12. — La durée d'application du présent arrêté est fixée à quatre ans, à compter du 1^{er} janvier 1902. Les vapeurs admis à la prime de navigation conserveront leur droit à cette prime, dans les conditions du présent arrêté, quelle que soit la date de leur immatriculation, pourvu qu'elle soit antérieure au 31 décembre 1906.

ART. 13. — Toutefois, le gouvernement général de l'Indo-Chine ne s'engage, par les présentes, que jusqu'à concurrence d'un crédit annuel de 1 million de francs affecté aux primes à la navigation sous pavillon français. Ce chiffre atteint, les primes pourront être réduites ou supprimées pour les nouveaux bateaux présentés à l'immatriculation.

ART. 14. — La limite maximum du crédit annuel, obligatoirement affecté aux primes à la navigation française, fixée à 1 million de francs à l'article précédent, pourra

être élevée à un chiffre supérieur, suivant les besoins constatés et les dispositions budgétaires, par des arrêtés nouveaux.

ART. 15. — Le directeur des douanes et régies et le directeur de l'agriculture et du commerce de l'Indo-Chine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Hué, le 14 novembre 1901.

PAUL DOUMER.

Par le gouverneur général :
Le directeur des douanes et régies,
FRÉZOULS.

Le directeur de l'agriculture
et du commerce,
G. CAPUS.

L'École d'agriculture de Hué. — L'École d'agriculture qui a été fondée à Hué, par ordonnance royale, à la fin de l'année 1898, est assurément au nombre des œuvres dont la réussite contribuerait le plus, en formant des chefs de culture indigène, à faciliter aux Européens établis en Annam la mise en valeur de leurs exploitations agricoles. Pourtant cette institution ne semble pas avoir, jusqu'à présent du moins, et pour diverses raisons, donné des résultats très appréciables malgré les efforts du personnel qui avait été chargé de l'organiser. Le dernier numéro du *Bulletin économique* de l'Indo-Chine contient à cet égard des renseignements intéressants.

Le recrutement de l'École, y lisons-nous, a rencontré au début de réelles difficultés. Les premiers élèves, choisis parmi les lettrés, désertèrent presque tous. On sait que cette classe de la société annamite considère le travail manuel comme avilissant.

Instruite par ces premiers déboires, la direction de l'École chercha ses élèves ailleurs. Au commencement de l'année scolaire 1900-1901, le choix s'était porté de préférence sur d'anciens boys parlant et comprenant le français. Ce recrutement n'a cependant fourni que des sujets médiocres, trop âgés et pères de famille, ayant par suite des occupations qui les empêchaient de suivre les cours régulièrement et avec fruit.

Toutefois, il paraît que, sur ces derniers, six ont fait preuve d'une grande assiduité aux différentes parties de l'enseignement. Ces six élèves, que rien n'a découragés, feront, dans un an, d'excellents chefs de culture et pourront rendre d'utiles services aux colons qui les emploieront.

Les Annamites aiment la terre, sont bons cultivateurs et se mettent rapidement au courant des diverses opérations agricoles. La direction de l'École, en faisant cette observation, ajoute qu'elle espère obtenir de meilleurs résultats en prenant ses sujets parmi les jeunes gens de quinze à seize ans sortant de l'école primaire.

Le programme de l'enseignement théorique qui est donné à l'École comprend les matières ci-après, dont l'énumération permet de se rendre compte du sens dans lequel l'institution a orienté ses efforts :

Notions générales de botanique.

Agriculture. — Les engrais ; leur emploi. Utili-

sation des différents instruments agricoles. Assolement : son utilité. Exemple de quelques rotations.

Arboriculture. — Arbres fruitiers : leur amélioration. Hybridation, semis, plantation, taille, greffe.

Culture potagère. — Différents légumes dont on utilise les racines, les tiges, les feuilles, les fruits, les fleurs.

Langue française. — Notions et exercices de grammaire. Thèmes et versions. Une heure de conversation par jour sur les travaux de l'École.

Arithmétique élémentaire. — Règle de trois simple. Système métrique. Notions d'arpentage et de nivellement, mesure des surfaces.

CHINE

Le chemin de fer du Yunnan. — Le paquebot des Messageries maritimes parti le 29 décembre pour l'Extrême-Orient a emmené M. Getten, récemment nommé directeur de la Compagnie du chemin de fer du Yunnan. M. Getten va accomplir une courte mission pendant laquelle il étudiera sommairement le tracé du chemin de fer que piquettent actuellement les ingénieurs de la Compagnie, et il s'abouchera avec les autorités chinoises de Yunnan-sen pour assurer le recrutement de la main-d'œuvre.

Contrairement aux bruits qui avaient récemment couru, les relations sont absolument bonnes entre la population et les autorités yunnanaises et les missions françaises qui opèrent en ce moment dans la province.

Une des inquiétudes formulées au sujet du chemin de fer du Yunnan paraît donc devoir être vaine. D'autre part, on peut espérer que la construction du chemin de fer sera poursuivie dans les meilleures conditions possibles de bon marché. M. Getten, qui doit contrôler les travaux de la compagnie qui s'est chargée de la construction, est en effet rompu à l'établissement économique des voies ferrées en pays neuf; il a acquis autrefois une expérience des régions de l'Extrême-Orient en étant un des premiers organisateurs du service des travaux publics au Tonkin. Depuis lors il a construit 650 kilomètres de chemins de fer dans la République Argentine. Enfin, au moment où la Compagnie des chemins de fer du Yunnan l'a pris pour directeur, il était ingénieur en chef des ponts et chaussées du département d'Oran où il a construit la voie ferrée au sud d'Aïn-Sefra dans des conditions de bon marché et d'adaptation auxquelles nos confrères du Comité de l'Afrique française ont rendu à plusieurs reprises un hommage mérité. Aucun choix ne pouvait donc être meilleur que celui de M. Getten, et il est un sûr garant que les travaux du chemin de fer du Yunnan seront menés dans l'esprit le plus pratique.

Le commerce de la Birmanie avec le Yunnan. — Les chiffres qui viennent d'être publiés relativement au commerce de la Birmanie avec le Yunnan justifient ce que lord Curzon a dit récemment sur le peu d'utilité qu'il y aurait à établir un chemin de fer, d'ailleurs extrêmement coûteux vu les difficultés naturelles à surmonter, entre la Birmanie et la vallée du Yang-tsé par le Yunnan.

Pendant les dernières années, les importations totales de la Birmanie au Yunnan ont été de 4.775.000 francs, et les exportations du Yunnan en Birmanie se sont élevées à 5.350.000 francs. C'est là un mouvement commercial tout à fait insuffisant pour justifier la construction d'une ligne ferrée dans un pays aussi montagneux. La plus grosse partie (95 0/0) de ce commerce suit la route traditionnelle de Bahmo à Talifou par Teng-yueh, c'est-à-dire que le transit est presque nul sur la route de Kounloun-Ferry par laquelle on proposait de faire entrer le chemin de fer sur le territoire chinois.

Il est à remarquer que si les paroles de lord Curzon ont fait abandonner, du moins pour une longue période, toute idée de chemin de fer de Birmanie au Sé-tchouan, les Anglais ne renoncent pas à gagner du terrain sur la partie occidentale du Yunnan, et le *Times*, commentant la statistique peu encourageante que nous publions plus haut, dit que l'on peut du moins pousser le chemin de fer birman jusqu'à Teng-yueh, à 350 kilomètres environ de Bahmo. Un journal anglais estime que les difficultés et les dépenses seraient très modérées, et que le chemin de fer en question développerait sans doute sensiblement le commerce de la Birmanie avec les cantons chinois voisins.

Il n'est pas douteux, ainsi que nos lecteurs ont pu le voir par le compte rendu que nous avons publié dans notre dernier bulletin d'une conversation avec M. Jacques Faure, qui vient de traverser ces régions, que la vallée du Té-ping où se trouve Teng-yueh est un pays riche et qui pourrait sans doute nourrir une population nombreuse; mais elle est séparée de la Birmanie par une chaîne de montagnes extrêmement considérable, et il est probable que pour atteindre la haute vallée facile du Té-ping, il faudrait des ouvrages d'art absolument hors de proportion avec les bénéfices à réaliser.

Si les Anglais font donc un jour le chemin de fer de Kounloun à Teng-yueh, c'est moins dans un but commercial que pour reculer en fait les frontières de la Birmanie, et la simple annonce d'un projet de cette nature, même venant après les paroles de lord Curzon, nous montre tout l'intérêt qu'il y a à continuer sans aucun retard l'étude et les travaux de notre chemin de fer de Lao-kaï à Yunnan-sen.

Le retour de la cour à Pékin. — La cour céleste a fait sa rentrée à Pékin le 7 janvier avec tout le cérémonial habituel; le cortège était d'une splendeur tout asiatique et la ville impériale avait

été remise à neuf pour recevoir l'empereur. Tous les palais, les pagodes et les temples, réparés et repeints, resplendissaient; on avait même, sur certains points, remplacé des constructions détruites pendant la dernière crise par des édifices en toile et en carton. Selon l'usage, sur presque toute la longueur du parcours, des toiles bleues cachaient le cortège à la vue des profanes, et du sable avait été répandu sur toute la voie que devait suivre le Fils du Ciel en retournant à son palais. Depuis quelque temps, d'ailleurs, on s'occupait de rendre le retour aussi agréable que possible à l'empereur et à l'impératrice en arrangeant les choses de manière à ce qu'ils pussent croire qu'ils avaient quitté la veille leur palais et que rien n'avait été changé pendant leur absence. Les mandarins et les brocanteurs chinois rachetaient le plus possible des objets pillés, et, dans bien des cas, on a remis des meubles et des objets en « simili » à la place des pièces authentiques qui n'avaient pu être retrouvées.

Cependant, bien que le protocole chinois ait été observé dans une très large mesure étant donné les événements, et malgré la haie formée sur plusieurs kilomètres par des soldats agenouillés, la rigueur antérieure du cérémonial a été atténuée sur bien des points, et contrairement aux précédents, beaucoup d'étrangers et même de Chinois ont pu contempler le cortège impérial. Le correspondant du *Times* à Pékin, le Dr Morrison, dont les informations ne sauraient être mises en doute, surtout en pareille matière, déclare que les étrangers ont eu plus de facilité pour assister à la cérémonie qu'on ne leur en eût laissé dans la plupart des cours européennes : « Le cérémonial suivi à la porte du Chien-men où l'empereur et l'impératrice douairière entrèrent dans le temple pour faire des actions de grâces pour la bonne issue de leur voyage, n'a été rien moins que révolutionnaire si on le considère selon toutes les coutumes chinoises. Le mur couronnant la porte était couvert d'Européens, diplomates, officiers, missionnaires, dames, photographes et correspondants. Lorsque le cortège arriva, il s'arrêta et l'empereur et l'impératrice descendirent de leur chaise. L'empereur marcha vers le temple du dieu de la guerre et des centaines d'étrangers pouvaient le contempler du haut du mur, des douzaines d'appareils photographiques furent braqués sur le Fils du Ciel... L'impératrice regarda en haut : juste au-dessus d'elle étaient le ministre allemand et les secrétaires de sa légation ainsi qu'un grand nombre d'officiers américains et leurs femmes. L'impératrice considéra les étrangers, s'inclina profondément, avança de quelques pas, s'inclina de nouveau en réponse aux salut des étrangers ; elle retourna ensuite à sa chaise, regardant toujours en haut vers le demi-cercle des figures étrangères et ne cessant de saluer. Pendant ce temps, les soldats chinois et les bannets mandchous, les petits fonctionnaires étaient réunis en grand nombre autour de la chaise et agenouillés. Mais, cependant, par-dessus le mur qui entourait la place, on pouvait voir des centaines de figures de coolies chinois qui, enhardis

par la présence des étrangers, se permettaient de jeter un coup d'œil sur leurs maîtres. Cet incident contrastait de la manière la plus flagrante avec l'ancien régime sous lequel ni les diplomates, ni les indigènes ne pouvaient regarder le passage des personnages impériaux dans la rue. »

D'après le correspondant du *Times*, l'impératrice aurait donné à tous les assistants l'impression d'une personne très effrayée de rentrer à Pékin où elle paraissait craindre d'être l'objet de quelque mesure de rigueur de la part des étrangers. « L'expression de la figure de l'impératrice semblait, dit le Dr Morrison, presque suppliante, tandis qu'elle se tournait vers les étrangers, et donnait l'idée qu'elle ne retournait à Pékin qu'avec une certaine crainte pour sa sûreté. » Ailleurs le correspondant du *Times* écrit : « On continue à apprendre des faits démontrant l'inquiétude qu'éprouvait l'impératrice en rentrant dans sa capitale ; sa première remarque en arrivant à la station du Machia-Pou fut celle-ci : « Où sont les soldats étrangers ? » Apercevant les correspondants des journaux, elle s'inclina devant eux d'une manière obséquieuse. » D'ailleurs, certaines innovations extraordinaires, vu le protocole ancien de la cour chinoise, ont été faites, montrant à quel point l'impératrice voulait se ménager les bonnes grâces des étrangers. Quand l'empereur débarqua du train, tous les Chinois se prosternèrent et restèrent à genoux jusqu'à ce qu'il fût assis dans sa chaise, mais l'impératrice fit venir le directeur de la Compagnie et l'ingénieur en chef qui avait conduit la machine et les présenta à l'empereur qui les remercia.

Peut-être le correspondant du *Times* exagère-t-il en attribuant des inquiétudes aussi grandes à l'impératrice, mais il est certain que son retour à Pékin ne lui apparaissait pas d'une sécurité absolue, et que si la cour est revenue dans la capitale, c'est qu'il lui était impossible de s'installer définitivement ailleurs. Il faut d'abord noter que les Chinois sont des gens d'habitude ; d'autre part, le gouvernement, dont toute la centralisation rayonnait depuis deux siècles sur Pékin, ne pouvait changer facilement de siège. A Sin-ngan-fou, la cour était en relations relativement faciles avec la vallée du Yang-tsé, mais par contre, ses communications avec les provinces de la Mandchourie étaient fort malaisées. D'autre part, l'approvisionnement d'une masse pareille à celle qui accompagne le Fils du Ciel était compromis. La cour chinoise ne se compose pas en effet de quelques fonctionnaires, elle est toujours escortée de tous les soldats des bannières mandchoues et représente un personnel compliqué et nombreux qui fait un peu songer aux déplacements des rois mérovingiens. Une des contributions du pays est encore payée en nature, c'est le tribut du riz, et il arrivait fort malaisément à Sin-ngan-fou. Il en eût été de même de la plupart des villes situées à l'intérieur en dehors de celles qui sont sur le Yang-tsé, c'est-à-dire à peine moins à portée d'une action étrangère que ne l'est Pékin ; c'est ce qui explique que la cour soit rentrée aussi précipitamment dans sa capitale ; elle ne pouvait vivre loin à l'intérieur.

et quant à se rapprocher du littoral, elle devait préférer Pékin à tout autre séjour.

Il est d'ailleurs certain que les assurances les plus formelles lui avaient été données par les représentants des puissances, et qu'elle avait été suffisamment rassurée par la signature du protocole de Pékin.

L'exécution du protocole de Pékin. —

Ainsi que nous l'avions fait prévoir en nous fondant sur les habitudes bien connues des Célestes, et aussi sur l'évidence des faits, l'exécution du protocole paraît assurée en ce qui concerne le paiement des annuités promises par la Chine, tandis que, pour les autres articles, l'acte de Pékin est exposé à rester lettre morte.

Sir Robert Hart annonce qu'il a entre les mains la somme nécessaire pour payer la première annuité chinoise. Certes, le gouvernement céleste ne se l'est pas procurée sans taxer assez lourdement le pays. Il est vrai qu'à l'heure actuelle les impôts chinois sont extrêmement légers, puisque, en admettant que la Chine compte 400 millions d'habitants, chacun d'entre eux n'aurait à payer que 25 centièmes de taël par tête, ce qui est un taux d'imposition inférieur à celui qui est pratiqué dans tous les pays, entre autres au Japon où chaque contribuable doit donner au trésor 7 dollars mexicains. Mais il ne faut pas oublier que pour basse qu'elle soit, la taxation chinoise répond aux ressources actuelles du pays, où la population est dans l'ensemble fort pauvre; si la vie est à bon marché, ce n'est pas en effet sans que les salaires soient bas en proportion, c'est-à-dire que, d'une manière générale, les Célestes ont fort peu d'argent à verser au trésor, et la moindre augmentation des impôts se fait sentir dans un pays où l'on se sert de coupures monétaires aussi faibles que la sapèque, dont une seule permet d'acheter quelque chose sur le marché. Priver les Chinois d'une sapèque, c'est donc les empêcher de satisfaire à quelqu'un de leurs besoins; aussi les charges nouvelles imposées aux contribuables du Céleste Empire par l'obligation de payer 20 millions de taëls de plus par an sont-elles sensibles; elles le sont d'autant plus qu'elles n'ont pas été réparties d'une manière égale sur toutes les provinces. De cette somme, les cinq provinces du Kiang-sou, du Kiang-si, du Nganhoui, du Hou-nan, du Hou-pé et du Sé-tchouan, qui doivent déjà fournir 5 millions de taëls par an pour le paiement du dernier emprunt de guerre, sont obligées de payer maintenant 9 millions pour satisfaire aux obligations de la nouvelle indemnité chinoise. Cependant, étant donnée la rigoureuse probité avec laquelle le gouvernement chinois, comme d'ailleurs les commerçants chinois, ont l'habitude de faire face à leurs obligations, c'est une assurance que, malgré la lourdeur des charges qui en résultent, les annuités promises par le protocole de Pékin seront rigoureusement versées.

Par contre, en ce qui concerne les châtements et l'interdiction de l'importation des armes pen-

dant une certaine période, le protocole reste à l'état de lettre morte. On signale de nouveau des personnages notoirement coupables pendant la dernière insurrection des Boxeurs et dont les châtements ont été parfaitement illusoire: quelques-uns, condamnés au bannissement, ont en réalité fait des voyages triomphaux dans certaines provinces reculées de l'Empire. Quant à l'importation et à la fabrication des armes, le correspondant du *Times* à Pékin, le Dr Morrison, qui vient de faire un voyage d'étude dans la vallée du Yang-tsé, s'exprime de la manière suivante:

« Les agents allemands sont aussi actifs maintenant qu'ils l'étaient avant la crise et l'on ne peut douter qu'ils reçoivent de nombreuses commandes d'armes. D'ailleurs, tout le matériel nécessaire à la fabrication des armes et des munitions peut être acheté à Changhaï: le fer vient du Hou-nan ou du Hou-pé; le cuivre, l'étain et le zinc du Yunnan et du Kouei-tchéou; des milliers de tonnes de plomb sont importées d'Australie soi-disant pour servir à la confection des boîtes qui contiennent le thé; on importe l'acide sulfurique du Japon et l'on peut même le fabriquer à Changhaï. Quant au bois nécessaire pour la crosse des fusils, il vient des forêts de Mandchourie ou arrive du Japon sous forme de soi-disant traverses de chemin de fer.

« Dans l'état actuel des choses, la Chine ne dépend plus de personne pour fabriquer des armes; elle a les matériaux nécessaires, et ses artificiers consommés n'ont plus besoin de direction européenne. L'arsenal de Changhaï peut produire des armes de toutes sortes, jusques et y compris des canons de 12 pouces. Maintenant, il fabrique des canons à tir rapide de 8, 6 et 5 pouces; 2.500 ouvriers sont employés sans cesse à la confection des petites armes, des canons et aussi de la poudre sans fumée. On produit des obus pour les pièces de tout calibre, et de l'arsenal peuvent sortir 30.000 cartouches de fusil par jour. L'acier qu'il fait lui-même est égal aux meilleures qualités européennes et coûte de 30 à 35 francs moins cher la tonne que l'acier importé.

« Et cette activité ne se constate pas seulement à Changhaï; à Cheng-tou, à Nankin, les arsenaux travaillent avec la même ardeur; il en est de même à Han-yang près de Han-kéou. Dans une seule salle j'ai pu voir 2.500 fusils Mauser complètement terminés; 12.500 autres étaient sur le point de l'être, avec 1.000 cartouches à poudre sans fumée par fusil. L'arsenal de Han-yang peut produire 1.000 mausers au moins par mois. »

Il faut ajouter, d'après le Dr Morrison, que les Chinois ne se bornent pas à fabriquer des armes, mais que de plus ils préparent des soldats capables de s'en servir. Le vice-roi de Han-kéou emploie en ce moment un grand nombre d'instructeurs japonais pour former ses troupes, et 30 officiers chinois instruits par les Japonais viennent de partir pour le Japon où ils assisteront aux grandes manœuvres.

Sans doute ne faudrait-il pas s'exagérer la solidité des troupes que la Chine va pouvoir à bref

déjà mettre sur pied; ce n'est pas en quelques années qu'un pays peut se donner le moral et surtout le corps d'officiers nécessaire, alors que pendant des siècles il a tenu la profession militaire en profond mépris. Mais les efforts faits par les Célestes n'en sont pas moins le symptôme qu'ils commencent à se lasser de la violence dont ils ont été sans cesse l'objet depuis 40 ans de la part des différentes puissances européennes, et surtout depuis que l'Allemagne a pris l'initiative des « cessions à bail » en s'installant dans les circonstances que l'on sait à Kiao-tchéou. Les nouvelles données par le Dr Morrison nous sont une nouvelle preuve des excellentes raisons que toutes les puissances sans exception ont de ménager la Chine, du moment où elles se sont décidées pour la conservation de l'intégrité territoriale du Céleste Empire. De plus, le fait que les instructeurs japonais sont largement employés pour la reconstitution de l'armée chinoise nous prouve que le rêve fait au Japon d'une sorte de *risorgimento* asiatique sous la direction des Japonais n'est pas sans rencontrer quelque encouragement et même sans avoir un commencement de réalisation. Il y a là toute une série de symptômes intéressants et qui méritent de n'être pas perdus de vue, d'autant que les Occidentaux se sont montrés prodigieusement ignorants des mouvements profonds qui se produisent en Extrême-Orient.

Les Etats-Unis et l'indemnité chinoise. —

Le *New-York Herald* a reçu de son correspondant de Washington la nouvelle que le gouvernement des Etats-Unis a pris la décision d'épargner à la Chine le paiement de 48 millions de dollars sur une indemnité totale de 25 que les Américains avaient d'abord demandée. L'administration fédérale serait en effet convaincue que 7 millions suffiront à couvrir les dépenses du gouvernement et les indemnités justement réclamées par les particuliers américains lésés pendant les derniers désordres de Chine.

Cette nouvelle n'a pas reçu de confirmation officielle, mais il est à remarquer qu'elle n'a non plus été démentie d'aucun côté; on peut donc la considérer comme vraie, d'autant qu'elle répond parfaitement à l'attitude adoptée par les Etats-Unis envers la Chine depuis le commencement de la crise de l'an dernier. Nous avons eu plusieurs fois l'occasion en effet de montrer que le gouvernement de Washington s'était appliqué à ménager les Célestes, et il faut convenir que, étant donné qu'il apparaît de plus en plus improbable que l'on partage la Chine, une pareille attitude est la plus raisonnable que l'on puisse adopter à l'égard d'un pays qui doit continuer à vivre et qui peut même causer aux puissances avec lesquelles il sera en mauvais termes des embarras, sinon même certains dangers.

A cette occasion, nous nous demandons si le gouvernement français ne ferait pas bien de suivre jusqu'à un certain point l'exemple qui lui a été donné par Washington. Dans le discours que M. Caillaux a prononcé à la Chambre et dont nous

avons reproduit la principale partie dans notre bulletin de décembre, le ministre des finances annonçait que, grâce à la supériorité du crédit de la France sur celui de la Chine, le trésor français gagnerait sur l'escompte des annuités de l'indemnité chinoise. On sait en effet que la somme due par la Chine porte intérêt à 4 0/0, tandis que l'emprunt fait par la France pour se procurer immédiatement la somme que la Chine s'est engagée à payer ne porte intérêt qu'à 3 0/0. Peut-être donc serait-il à la fois convenable et politique de ne pas profiter de cette situation et de permettre à la Chine, en cas de paiement intégral et régulier des annuités promises par elle, de lui retourner à la fin de l'opération la différence entre les intérêts payés par elle et les intérêts de l'emprunt français de 265 millions. La question pourrait, en tous cas, être examinée et certaines promesses faites, sur ce point, à la Chine pourraient faciliter nos relations avec elle pendant la période qui va suivre.

Le mouvement commercial. — Dans le rapport que le secrétaire statistique des douanes maritimes chinoises a publié sur le commerce de l'an dernier figure une revue générale du mouvement commercial de la Chine pendant la décade qui s'est terminée en 1900. En 1890, la valeur totale des importations étrangères était, en gros, de 434 millions 1/2 de taëls, et en 1899 de 281 millions. En réduisant ces valeurs en francs d'après le taux du change pendant les années en question, nous trouvons d'une part 875 millions, et de l'autre 1 milliard 56 millions environ. Pendant la même période, les exportations ont passé de 407 millions de taëls à 495 millions 3/4, c'est-à-dire de 519 millions de francs environ à 737 millions. Le secrétaire statistique des douanes impériales constate que le désir d'acquérir des marchandises étrangères s'est développé chez les Chinois et que, en particulier pour ce qui concerne les cotonnades, ils commencent à demander des articles de meilleure qualité. Mais le mouvement d'importation est paralysé par l'insuffisance des moyens de communication; chaque port que l'on ouvre au commerce étranger ne peut approvisionner qu'une région assez restreinte; lorsque la population de cette région est satisfaite le commerce ne fait plus grands progrès. Il n'en sera pas de même lorsque les chemins de fer auront été construits. Le commerce se développera largement non seulement parce que les marchandises étrangères pénétreront plus facilement, mais encore parce qu'une grande partie du capital employé à la construction des chemins de fer et dépensé dans le pays sera employé par les Chinois à acquérir des articles étrangers, qui seront d'ailleurs payés aussi en partie par les exportations que le développement des voies ferrées facilitera.

Un des phénomènes les plus intéressants qui se soient produits dans le commerce chinois pendant les dix dernières années, c'est le très grand développement des ventes de cotonnades américaines. Les Etats-Unis en sont arrivés à produire plus de cotonnades qu'ils n'en peuvent consommer; ils

deviennent exportateurs et dans des conditions très favorables, étant donné l'outillage excellent de leur industrie et le fait qu'ils ont la matière première dans leur propre pays. D'autre part, pour tous les articles communs, les filatures japonaises et indigènes font le plus grand tort aux manufactures anglaises. Le Lancashire n'a guère chance de maintenir sa position sur les marchandises chinoises que pour les articles de fantaisie qui sont surtout fabriqués avec des cotons égyptiens.

Angleterre et Allemagne. — Nous avons à plusieurs reprises attiré l'attention de nos lecteurs sur la divergence d'opinions qui s'était produite entre l'Angleterre et l'Allemagne au sujet de l'interprétation à donner à l'accord anglo-allemand signé à la fin de 1900. L'Angleterre prétendait que cet accord avait surtout pour but d'assurer la conservation de l'intégrité du territoire chinois, tandis que l'Allemagne, qui l'a toujours appelé « l'arrangement du Yang-tsé », considérait que son résultat le plus positif avait été de la mettre sur un pied d'égalité avec l'Angleterre dans la grande vallée centrale du Céleste Empire. Cette manière d'interpréter l'arrangement — et d'ailleurs elle nous semble justifiée par le texte lui-même — a causé la plus violente irritation dans la presse anglaise, mais l'Allemagne ne s'en départit point; on peut remarquer qu'elle est formellement maintenue dans les paroles suivantes que M. de Bülow a prononcées le 12 janvier au Reichstag au cours d'un long débat sur la politique extérieure de l'Empire : « Nous avons, a dit le chancelier, maintenu et affirmé notre position au Chan-toung; nous nous sommes assuré sur le Peï-ho et le Yang-tsé une égalité de droits; en résumé, l'Allemagne sort des troubles survenus en Chine nullement affaiblie et hautement honorée. »

La presse anglaise n'a pas semblé attacher une grande importance à ces paroles; cependant il faut remarquer que si elles affirment l'égalité de la situation de l'Allemagne et de l'Angleterre dans la vallée du Yang-tsé, elles affirment en même temps le maintien d'une sorte de position spéciale et de droits particuliers de l'Allemagne au Chan-toung. Il y a là un mélange de la politique des sphères d'influence et de la politique de l'égalité et de la porte ouverte qui ne sera sans doute pas agréable aux Anglais qui n'admettaient guère de pareilles confusions que lorsqu'ils les faisaient eux-mêmes, en parlant à la fois de « leur sphère » de la vallée du Yang-tsé et du droit qu'ils avaient de maintenir l'intégrité de la Chine et la « porte ouverte » en Mandchourie ou dans les provinces limitrophes du Tonkin.

La navigation dans la région du Yang-Tsé. — On vient de publier un rapport de M. Fox, du Consulat britannique de Changhaï, qui contient quelques renseignements intéressants sur la navigation maritime et fluviale dans la région du Yang-Tsé. Ce rapport, bien qu'il soit rempli de cette confiance qui est une des qualités les plus

manifestes des Anglais, constate une certaine diminution dans l'importance, du moins relative, de la navigation anglaise dans cette partie de la Chine. Il attribue d'ailleurs ce changement défavorable à l'augmentation continuelle des communications directes entre le continent européen et l'Extrême-Orient, qui a privé l'Angleterre de sa situation prédominante comme centre de distribution de la soie dans le monde. Il faut ajouter que la Grande-Bretagne prend de moins en moins de thé chinois, la concurrence de l'Inde ayant peu à peu fait disparaître l'importation de ce dernier.

Quoi qu'il en soit, le fait caractéristique de l'année dernière, c'est l'augmentation rapide du tonnage des navires allemands à Changhaï. Nos lecteurs savent d'ailleurs que la navigation allemande en Extrême-Orient a fait de très grands progrès pendant ces dernières années. En 1899, il était entré à Changhaï 186 navires allemands, jaugeant ensemble 253.437 tonnes. L'année dernière ce nombre s'était élevé respectivement à 310 navires et 531.079 tonnes. Cependant, dit le rapport, la navigation sous pavillon britannique est encore de 52 0/0 du mouvement total du port de Changhaï. Les navires chinois fournissent 17 0/0; les Japonais 13 0/0; les Allemands 9 0/0, etc.

M. Fox ne partage pas la crainte de voir la concurrence allemande porter un coup mortel à la suprématie anglaise dans l'industrie des transports en Extrême-Orient. Il dit que les lignes allemandes sont fortement subventionnées et que les subventions devront être augmentées à mesure que la concurrence deviendra plus rude. C'est donc surtout une intervention des finances de l'Empire allemand que redoute M. Fox, bien plus que le fait naturel de la concurrence allemande. Peut-être d'ailleurs est-ce à tort que M. Fox attribue ainsi uniquement au régime des subventions le développement de la navigation allemande en Extrême-Orient; mais on sait qu'il est assez d'usage en Angleterre de s'imaginer orgueilleusement que, dans des conditions égales, le commerce ni l'industrie étrangers ne peuvent lutter contre leurs similaires britanniques.

Le correspondant du *Times* à Han-kéou envisage d'ailleurs la situation de la même manière que le Consul anglais. D'après lui, la navigation britannique sur le Yang-Tsé est plus prospère que jamais; il constate bien un effort fait par une ligne de vapeurs fluviaux allemands pour s'emparer d'une partie des transports aussi bien chinois qu'anglais, mais il dit que, jusqu'à présent, le plus grand résultat de cette tentative a été de répandre au dehors une idée exagérée de l'importance des intérêts allemands dans la navigation du Yang-Tsé. Ainsi il estime que, sans les subventions, les Allemands ne pourraient pas lutter, et il va même jusqu'à dire qu'ils ne pourraient pas se montrer sur le fleuve. Il déclare que les vapeurs allemands portent très peu de marchandises et de passagers; qu'ils opèrent certainement à perte. Une fois de plus, les Anglais affirment que ce sont les paysans européens, allemands ou français, qui sont appe-

lés à faire les frais d'entreprises artificielles dirigées contre eux et qui n'ont d'autre but que de permettre aux puissances — dans ce cas l'Allemagne — de soutenir des prétentions déraisonnables basées sur des intérêts fictifs.

Le correspondant du *Times* considère la concurrence des Japonais comme beaucoup plus sérieuse. Il dit que sur le haut comme sur le bas Yang-Tsé, il y a d'excellents vapeurs japonais, construits au Japon sur des modèles anglais, et très bien adaptés au service qu'ils ont à faire; ils sont propres, confortables, font les transports à bon marché, et surtout traitent les passagers indigènes avec une considération marquée. Ils prennent rapidement une place importante dans le pays où l'influence japonaise grandit d'ailleurs d'une manière générale.

Nous ne savons jusqu'à quel point M. Fox et le correspondant sont justifiés lorsqu'ils attribuent à l'intervention de l'État tous les progrès de la navigation allemande dans cette région. Il nous semble, étant donné l'énergie dont fait preuve, dans toutes les directions, la nation allemande, qu'ils pourraient croire un peu plus au développement spontané de son activité, même dans un pays que les Anglais considéraient volontiers jusqu'ici comme leur sphère d'influence exclusive.

Ajoutons d'ailleurs qu'à l'appui de ses affirmations, le correspondant du *Times* déclare que de toutes les concessions étrangères à Han-kéou, c'est celle de l'Allemagne qui est le moins utilisée. Il dit que les Chinois refusent, malgré tous les encouragements qui leur sont donnés par les autorités allemandes, de venir habiter sur cette concession, et il est agréable de constater qu'il déclare, par contre, que la concession française fait au contraire des progrès comparables à ceux qui ont été réalisés sur celle de l'Angleterre qui en est d'ailleurs limitrophe. Il est probable que le chemin de fer de Han-kéou à Pékin n'est pas étranger à ce développement de la concession française.

L'émigration chinoise aux États-Unis. —

Nous signalons par ailleurs la restriction que l'Australie veut apporter à l'immigration asiatique et les protestations formulées à ce sujet par le gouvernement japonais. Mais, comme on le sait, la population américaine des États-Unis n'est pas moins hostile à l'importation du travail asiatique que ne l'est la population australienne. A l'heure actuelle, on discute au Sénat américain un projet de loi plus draconien encore que tous ceux qui ont été votés jusqu'à présent contre l'immigration chinoise. Le titre de ce projet, *Chinese Exclusion Bill*, suffit à montrer quel esprit a animé son auteur. Il ne s'agit pas seulement d'interdire complètement l'immigration chinoise aux États-Unis, mais encore aux Philippines et aux Hawaï. On permettra aux résidents, fonctionnaires et commerçants chinois actuels de rester, mais l'entrée de nombreux immigrants célestes ne sera pas autorisée.

Comme dans toutes les circonstances analogues,

la légation de Chine à Washington a protesté contre ce nouveau projet; mais on a fait connaître au ministre chinois, Ou-Ting-Fang, que le Congrès persisterait et voterait le bill sans aucune espèce de modification. Les États-Unis ne sacrifient pas à leur désir, qui s'est manifesté pendant toute la dernière crise, de ménager la Chine, la politique traditionnelle qu'ils ont adoptée en ce qui concerne l'immigration asiatique; leur intransigeance à cet égard est semblable à celle dont viennent de faire preuve l'Australie et la Colombie Britannique, malgré tous les efforts du gouvernement central de Londres qui désirait ménager les susceptibilités du Japon. Il faut d'ailleurs convenir que des mesures de ce genre — et nous n'en discutons pas le bien ou le mal fondé — doivent paraître singulières aux Célestes, se succédant avec aggravation pendant une période que les puissances n'ont cessé de consacrer en Extrême-Orient à arracher peu à peu au gouvernement de Pékin l'autorisation pour les étrangers de s'établir sur des points de plus en plus nombreux du Céleste Empire. La situation s'aggrave d'ailleurs pour les Chinois à mesure que la domination européenne et américaine fait des progrès dans le Pacifique. Il pouvait être relativement de peu d'importance pour les Chinois d'être exclus de la Californie, mais lorsque les mesures prohibitives s'étendent aux Hawaï et aux Philippines où ils avaient depuis longtemps fondé des colonies florissantes, il se révèle un état de choses qui devient un véritable danger pour eux. Il ne s'agit plus là en effet de soustraire la main-d'œuvre européenne à une concurrence contre laquelle elle ne peut pas lutter; aux Hawaï, c'est à peine si un certain nombre de Portugais des Açores disputent aux coolies chinois et japonais le travail sur les plantations de cannes; quant aux Philippines qui sont situées sous un climat nettement tropical, il ne s'y trouve pas d'ouvriers européens auxquels la concurrence des Célestes puisse faire du tort. Aussi on se demande pourquoi les Américains étendent les clauses de leurs lois interdisant l'immigration chinoise à des territoires où les Célestes ne peuvent être un sérieux danger et qui, d'ailleurs, ne sauraient arriver à leur pleine mise en valeur sans le concours de la main-d'œuvre importée de l'Asie voisine.

L'or en Mandchourie. — On avait déjà signalé la présence de l'or dans le nord-ouest de la Mandchourie près de la frontière sibérienne, et l'on se rappelle même qu'une colonie de cosaques venue pour exploiter ce gisement aurifère en fut expulsée par des soldats chinois, ce qui causa quelques difficultés entre les gouvernements de Pékin et de Saint-Petersbourg.

Il semble que les mines d'or ne sont pas confinées à cette partie de la province. On annonce en effet que sur le littoral de la Mandchourie, sur la petite longueur de côtes comprise entre Vladivostok et la frontière coréenne, on a découvert de l'or dans le lit des rivières qui se déversent dans

la baie de Possiet. Les autorités chinoises ont concédé ce gisement à des Russes qui ont constitué une société pour l'exploiter. Les concessionnaires doivent donner 15 0/0 des recettes perçues à l'administration chinoise qui, de son côté, s'engage à entretenir une garde de 200 hommes pour protéger les travaux de l'exploitation.

D'autre part, le gouvernement russe vient de faire faire une étude des gisements métalliques de la péninsule de Liao-toung par M. Bogdanovitch, qui avait exploré pendant trois ans au point de vue minier le littoral de la mer d'Okhotsk. Cet ingénieur a constaté la présence de l'or sur plusieurs points du Liao-toung, et en particulier sur des plages dont le sable est constitué par la désagrégation des roches des falaises voisines qui seraient donc aurifères. D'après M. Bogdanovitch, les gisements d'or sont assez importants dans la péninsule, mais il est évident que des mines de ce genre ne sauraient donner un grand trafic aux ports cédés à bail à la Russie, Port-Arthur et Talién-ouan. Il faudrait des produits plus lourds pour leur assurer un tonnage important. Il est vrai que le fer existe dans le pays, et que des mines de charbon considérables ont été découvertes près de Moukden, c'est-à-dire dans une région relativement peu éloignée. En outre la population du Liao-toung est dense et fort industrielle. Il peut donc y avoir pour l'avenir les éléments d'une industrie métallurgique dans l'arrière-pays du territoire cédé à bail à la Russie sur le littoral septentrional de la mer Jaune.

CORÉE

Entreprises japonaises. — Pendant ces dernières semaines l'activité des Japonais s'est manifestée en Corée par un certain nombre de nouvelles entreprises contre lesquelles la Russie aurait grand-peine à lutter, d'autant qu'elle paraît peu disposée à rompre en visière avec le Japon pour résister au développement de son influence dans le « Royaume du Matin calme ».

C'est ainsi qu'on annonce que le gouvernement coréen a accordé au Japon le droit d'établir sur les côtes de la péninsule un certain nombre de stations de télégraphie sans fil; d'autre part, le gouvernement japonais aurait demandé à la Corée de lui donner la concession du télégraphe de Gensan à Séoul, en alléguant que le télégraphe coréen qui relie ces deux points n'est pas suffisant pour répondre aux besoins du commerce japonais. Enfin, les Japonais établis à Fousan demanderaient la permission d'établir des colonies agricoles en Corée. On sait d'ailleurs que les Japonais dominent déjà, d'une manière absolue, dans le commerce de la péninsule, que le cabotage des côtes est en grande partie fait par eux, et qu'ils ont, en fait, le monopole des pêcheries dans les eaux coréennes, les indigènes manifestant fort peu d'énergie à exploiter les richesses de leur pays.

JAPON

Le budget. — Le budget japonais s'est soldé l'an dernier par 225.000.000 de yens de recettes ordinaires et 177.500.000 yens de dépenses ordinaires. Cependant il est à noter qu'un très grand nombre d'autres dépenses sont inscrites au budget et que c'est peut-être un peu un artifice de comptabilité que de les considérer comme des dépenses extraordinaires ne devant pas se renouveler. Ces dépenses portent sur les chemins de fer, les télégraphes et la restauration du fonds de la défense navale qui avait été employé l'an dernier à couvrir les frais de la campagne dans le Pe-tchi-li. Pour ces différents objets, le gouvernement dépensera non seulement l'excédent des recettes sur les dépenses, constaté cette année, mais encore 38 millions de yens obtenus en vendant les bons chinois de la dernière indemnité, et 15.500.000 yens tirés de la vieille indemnité chinoise de la guerre de 1895. On fait observer qu'il est assez imprudent de consacrer tout le produit des bons chinois au budget d'une seule année, d'autant que l'on ne sait pas encore d'une manière exacte les sommes que l'on pourra en tirer.

ASIE RUSSE

La flotte commerciale russe dans l'Extrême-Orient. — Le principal véhicule de ce commerce est, comme on le sait, la flotte volontaire, dont le port d'attache est Odessa. De plus, après l'annexion de Port-Arthur et Talién-ouan, il s'est formé à Pétersbourg une compagnie de navigation pour desservir les chemins de fer de l'Est-Chinois.

Cette compagnie a d'abord acheté en Angleterre deux vapeurs de faible tonnage qu'elle a nommés *Ningouta* et *Soungari*, et elle en a commandé cinq de plus grandes dimensions. En attendant qu'ils fussent construits, elle a acheté deux transatlantiques, qu'elle a baptisés *Kharbin* et *Khailar*. Enfin, elle a fait en outre construire à Changhaï deux petits vapeurs, *Boureia* et *Zeia*, qui ont été mis en service au commencement de 1904.

Enfin les cinq grands bateaux commandés en Angleterre dès la formation de la Société paraissant eux-mêmes insuffisants, deux autres ont été commandés à Trieste. Ce sont : le *Manchuria*, qui, lancé en mai dernier, est arrivé à Nagasaki au commencement d'octobre, et le *Mongolia*, qui doit arriver dans quelques semaines.

Quant à la flotte volontaire, elle n'est pas sans avoir donné matière à un certain nombre de critiques. On lui a reproché, par exemple, son fret trop élevé. Certaines compagnies étrangères ont même essayé de lui enlever le transit des marchandises russes. C'est ainsi qu'une compagnie française a essayé de la remplacer pour le transport du sucre. Et il est vrai qu'une partie des marchandises russes

navignent dans les eaux d'Extrême-Orient sous un autre pavillon que le pavillon national.

Le gouvernement russe essaie de combattre cet état de choses. C'est ainsi que le ministère de la Marine vient de rendre, en ce qui le concerne, une sorte d'*acte de navigation*. Il a donné l'ordre, à la fin de décembre, de faire insérer, dans tous les contrats passés par les administrations de son ressort pour le transport des marchandises des ports russes à destination de l'Extrême-Orient, la clause d'après laquelle ces marchandises devront être transportées par des navires battant pavillon russe.

Je n'ai sous les yeux, comme statistiques représentant le mouvement commercial dans les eaux russes d'Extrême-Orient, que des données remontant déjà à quelques années. Elles permettront cependant de se faire une idée de la situation et de comprendre combien les efforts du gouvernement russe sont justifiés. Ainsi, en 1899, les importations à Vladivostok étaient dans une proportion de 73 0/0 aux mains des marchands étrangers. Laissons de côté les Chinois, Coréens et Japonais, qui vendaient à peu près exclusivement les produits de leur pays d'origine. Mais les marchands, non sujets russes, d'origine européenne et américaine, importaient, sur un total de 2.743.806 roubles, 1.660.196 roubles de marchandises étrangères et 1.083.610 roubles de marchandises russes, qui auraient dû, normalement, revenir aux marchands russes. Ceux-ci ne faisaient qu'un chiffre d'importations de 1.516.151 roubles, dont 1.284.386 étaient des marchandises de provenance russe. Autrement dit, l'entrée à Vladivostok des marchandises russes se décomposait en deux parties presque égales, dont l'une était aux mains des marchands russes, l'autre aux mains des marchands étrangers et surtout allemands. Quant à la nationalité des bateaux qui visitaient le port de Nicolaïevsk et celui de Vladivostok, les tableaux suivants en donnent quelque idée.

	ENTRÉE			
	A VLADIVOSTOK		A NICOLAÏEVSK	
	Navires russes	Etrangers	Russes	Etrangers
1877...	7	30	7	15
1880...	17	54	6	14
1884...	27	46	8	15

Cet état de choses est d'ailleurs loin de s'être amélioré. En 1896, il est entré au total à Vladivostok 253 bateaux dont 181 étrangers et 72 russes seulement. Les étrangers portaient 118.874,83 tonnes de marchandises, les russes 75.854,79 tonnes.

La décadence de Kiakhta. — Nous avons déjà défini le commerce qui se fait entre la Russie et la Chine par la grande route historique (elle est ouverte depuis 1725) de Kiakhta : exportation chinoise considérable, dont l'objet principal est le thé ; exportation russe très faible. Il va de soi que la construction du chemin de fer sibérien ruinera, en la doublant, cette route de caravanes.

En réalité, les événements politiques de l'année dernière ont brusquement précipité cette décadence et lui ont donné l'aspect d'un effondrement. Voici les chiffres les plus récents qui aient été publiés sur cette question. Ils représentent le trafic de Kiakhta pendant le 1^{er} trimestre de 1901.

Le chiffre total du commerce russo-chinois par Kiakhta pendant ce trimestre a été de 850.363 roubles contre 6.847.199 roubles pour la période correspondante de l'année 1900, ce qui représente la proportion de 1 à 8. Il semble au premier abord que cette diminution porte exclusivement sur les exportations de la Chine qui ont passé de 6.468.941 roubles en 1900 à 392.860 roubles. Au contraire, les exportations russes ont augmenté passant de 378.257 roubles à 457.504, ce qui constitue un progrès de 20 0/0. Mais si on examine les choses de plus près, l'exportation russe se décompose ainsi :

	1900	1901
Marchandises russes.....	223.979	81.479
— étrangères.....	59.250	24.222
Métaux précieux (argent).....	5.135	351.802
Roubles crédit.....	89.894	—
	378.258	457.504

Ainsi le progrès porte uniquement sur l'exportation de l'argent. Celle des roubles crédit est nulle et celle des marchandises est en complète décadence ; cette décadence porte elle-même sur un point précis, l'exportation des objets manufacturés, comme l'indique le tableau suivant :

Exportation russe.	1900	1901
Denrées alimentaires.....	1.245	4.984
Matériaux bruts ou demi-bruts....	4.940	11.165
Objets manufacturés.....	214.229	52.111
Divers.....	3.569	29.369
	223.979	81.479

Enfin on achèvera de se faire une idée de ce pauvre commerce en remarquant qu'aucun des quatre groupes indiqués ci-dessus ne comprend plus de trois articles ; les denrées alimentaires consistent uniquement en sucre, les matériaux bruts en cornes de gazelle, les objets manufacturés en cuir de Russie, en peluche de coton et en bougies de stéarine et les objets divers en peaux de lynx et de renards.

Quant à l'exportation chinoise, elle n'est en 1901 que la seizième partie de ce qu'elle était en 1900 : 392.860 roubles au lieu de 6.468.941. Elle consiste en thé qui est tombé de 6.082.060 roubles à 64.772 roubles. Même l'exportation des cuirs d'origine mongole a diminué de près de moitié, passant de 33.357 roubles à 18.133.

Le reboisement des montagnes du Turkestan. — On sait le rôle extrêmement important que jouent les arbres dans la fixation du régime hydrographique des montagnes. Ils maintiennent la terre végétale, qui serait emportée sans eux par

le ruissellement, et jouent le rôle de régulateurs aussi bien pour le débit que pour l'allure des rivières. Or, au Turkestan, l'économie entière du pays dépend, comme on sait, de la présence et de la régularité des rivières. Partout où l'irrigation peut se faire, le pays se transforme en oasis; partout où elle manque, en désert. La conservation et le développement des boisements (on ne peut pas dire des forêts) qui se trouvent sur les pentes montagneuses, sont donc d'un intérêt vital pour le pays.

Ces régions boisées comprennent dans les trois provinces qui constituent le Turkestan russe (Syr-Daria, Samarcand, Fergana) une superficie de 1.504.046 déciatines (1). Mais il n'y a guère plus d'un tiers de cette surface (584.347 déciatines) où le bois présente quelque densité. Les essences les plus abondamment représentées sont d'abord une sorte de genévrier arborescent nommé *artcha*, qui croît à l'altitude de 4.500 à 9.000 pieds au-dessus du niveau de la mer, puis le sapin, fort développé dans les creux des montagnes du Syr-Daria et du Fergana, de 8.000 à 11.000 pieds. Parmi les arbres à feuilles caduques, la principale espèce est le noyer, qui pousse de 4.000 à 8.000 pieds d'altitude. Ces noyers du Turkestan sont en général des arbres admirables, vieux de 200 à 300 ans. Il est remarquable qu'on ne voit presque pas de jeunes sujets, malgré la facilité avec laquelle cet arbre se multiplie soit par le fruit, soit par la racine. Vient ensuite, surtout dans le Fergana, le pistachier, qui atteint 4 à 5 archines de hauteur, et qui a le mérite de se montrer peu exigeant sur la nature et la qualité du sol.

Les étendues de montagnes boisées sont surtout considérables dans le Fergana : 869.731 déciatines, c'est-à-dire 3 déciatines de bois par verste carrée, tandis que la province de Samarcand n'en a que 387.098 et l'immense province du Syr-Daria 249.217. Il ne faut d'ailleurs se représenter nulle part de grands tenants de forêts, mais des parcelles isolées, dispersées dans l'énorme étendue des montagnes du Turkestan. Enfin, jusqu'à ces derniers temps, l'étendue même de ces bois a diminué d'année en année. La principale cause en est dans les ravages que fait le bétail de la population nomade, et qui anéantissent complètement les jeunes plants.

Les progrès de ce déboisement ont permis à certaines rivières de prendre une allure tumultueuse et ravageuse, et ont obligé le gouvernement russe à prendre des mesures. Dans le Fergana, où les forêts avaient été ruinées par l'exploitation musulmane, un service de garde des forêts a été établi dès 1881. En 1895, ce service occupait 47 personnes et coûtait 11.704 roubles. En 1897, il coûtait 11.842 roubles. Or, le produit des forêts de la province, cette même année, était seulement de 13.781 r. 18 kopecks. De plus, l'État dépensait pour travaux de reboisement 8.500 roubles.

Le mal était encore plus grand dans la province du Syr-Daria. « La population nomade, ne con-

naissant pas l'importance des arbres, dénudait chaque année les pentes des montagnes, et, à la place des bois, créait des champs de blé. L'anéantissement des forêts était surtout considérable dans le district de Tachkent... Chaque année des milliers de têtes de bétail nomade hivernent dans les plantations de sakscaul et de tamarix... L'absence de houille dans toute la province oblige tous les ouvriers occupés à travailler les métaux à se servir de bois (1). » M. Rauner, directeur de l'administration de l'agriculture et des domaines dans le Turkestan, a essayé de remédier à cet état de choses. Il a expérimenté, dans les environs de Tachkent, sur les pentes où coulent quatre petites rivières qui, en se réunissant, forment l'Aktach. Ces pentes avaient été déboisées tant par le passage du bétail que par des coupes inconsidérées, et les rivières changées en torrents étaient un sérieux dommage pour la population agricole. M. Rauner fit entreprendre des travaux. « Sur les pentes des montagnes ont été creusés des canaux horizontaux, ayant pour but de dériver l'excès des eaux et d'empêcher ainsi la formation sur aucun point d'un torrent assez considérable pour posséder une force destructrice. Les levées, formées par la terre extraite des canaux, ont été plantées d'arbres, destinés à la fois à fixer le terrain et à mieux utiliser les précipitations atmosphériques (2). »

Sur 1.800 déciatines qui constituent le bassin de l'Aktach, 345 ont été ainsi dans l'espace de trois ans couvertes de canaux et plantées d'arbres. La longueur des canaux et travaux divers est de 264 verstes. L'ensemble a coûté 33.974 r. 24 kopecks, ce qui fait seulement moins de 100 roubles à la déciatine. Au dire de M. Rauner lui-même, les résultats ont été excellents. Il est évident que le système doit être généralisé.

TURQUIE

Les chemins de fer d'Asie Mineure. — Le gouvernement ottoman vient enfin d'autoriser la jonction effective du chemin de fer de Smyrne à Cassaba prolongé et du chemin de fer Anatolien. Après avoir sanctionné en 1894 le prolongement, jusqu'à rencontre de ce dernier, de la ligne française de Cassaba arrêtée alors à Ala-Cheir et lui avoir même concédé une garantie kilométrique de 18.900 frs. gagée sur les dîmes des sandjaks de Saroukhan et Denizli, la Porte se refusait obstinément, il est difficile de savoir exactement pourquoi, à laisser établir entre les deux lignes la jonction matérielle qui constituait le principal avantage de l'opération.

A la station d'Afioum-Kara-Hissar, commune aux

(1) La déciatine vaut un peu plus d'un hectare.

(1) *Sibirsky kalendar za 1898*, p. 96.

(2) *Viestnik finansov*, du 10 novembre 1901, p. 134.

deux entreprises, le terminus du réseau français était séparé de la ligne allemande par quelques mètres de ballast veuf de rails. Ceux que les deux compagnies avaient été d'accord pour placer avaient dû être enlevés sur l'ordre du gouvernement. Marchandises et voyageurs devaient subir en ce point un transbordement dont les retards et les frais étaient absolument inexplicables.

C'était au point que la Compagnie française ayant fait venir l'année dernière, pour sa ligne, de puissantes machines modernes auxquelles elle avait fait prendre, de préférence à la voie maritime, le rail des chemins de fer orientaux et, après passage du Bosphore, le rail de l'Anatolien, se voyait dans l'impossibilité de les faire passer sur son propre réseau, et devait après de longs retards se décider à les démonter pour les transborder.

Cette singulière mauvaise volonté, que les deux entreprises étaient d'accord pour déplorer, vient de prendre fin. En même temps que le raccordement est opéré, les deux compagnies ont arrêté des tarifs communs tendant à répartir équitablement entre les deux réseaux et entre les deux ports de Smyrne et de Constantinople, auxquels ils aboutissent respectivement, les sorties du plateau d'Anatolie.

Une nouvelle convention a été signée relativement au chemin de fer de Bagdad qui sera, nous venons de le voir, relié à la ligne française de Smyrne-Cassaba. La garantie kilométrique accordée par la Turquie serait de 26.500 francs avec un minimum de 4.500 francs pour les frais d'exploitation. Dans le cas où les revenus du chemin de fer dépasseraient 10.000 francs par kilomètre, la garantie turque devra être réduite de 60 0/0 sur l'excédent. Le montant total des revenus kilométriques du chemin de fer entre 4.500 et 10.000 francs devra être déduit du montant total de la garantie kilométrique de 16.500 francs.

La concession porte sur une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, limite qui s'applique également aux voies ferrées déjà existantes, reliant Haïdar-Pacha à Angora et Èskichèir à Angora.

Suivant les dépêches allemandes, le nouveau chemin de fer partira de Konia, ira jusqu'au delà de Bagdad et se terminera à un point situé sur le golfe Persique dont la position sera à déterminer ultérieurement, de concert avec la Porte.

De plus, il est convenu que la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie apporte à ses lignes déjà existantes les améliorations nécessaires pour permettre à un service direct de rapides de circuler entre Constantinople et le golfe Persique. Le gouvernement ottoman doit remettre à la Compagnie pendant trente ans une somme de 350.000 francs par an pour les frais nécessités par les améliorations en question et une somme supplémentaire de 350.000 francs par an pendant toute la période de la concession pour faire face à l'augmentation des frais qu'entraînera l'établissement d'un service direct de trains rapides.

Le chemin de fer, bien que n'ayant qu'une seule voie, devra en effet être rétabli de manière

à permettre des vitesses de 75 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Le chemin de fer projeté de Bagdad aura, avec les lignes d'embranchement, une longueur de 2.500 kilomètres.

D'après la *Gazette de Francfort*, la validité de la concession est virtuellement subordonnée à l'exécution de tous les engagements pris dans un délai de dix-huit mois. La construction de la première section de neuf cents kilomètres devra commencer dans un délai de trois mois après approbation des plans, lesquels devront d'ailleurs être déposés dès que les premières formalités auront été remplies. La construction du réseau tout entier devra être achevée dans un délai de huit ans à partir du commencement de la construction de la première section. Tous ces délais pourront être prolongés, en cas de graves éventualités, telles qu'une guerre européenne ou de graves crises financières en Allemagne, en France ou en Angleterre.

La hâte du sultan de voir construire la ligne du golfe Persique aurait été, dit-on, inspirée par les derniers incidents de Kouèit.

Il est à remarquer, cependant, qu'une très importante question n'a pas été réglée : aucune entente n'est intervenue au sujet des sources de revenus ottomans, dont la gérance doit être confiée à l'administration de la Dette publique ottomane comme gages de la garantie promise. La concession actuelle équivaut donc tout simplement à un arrangement ayant trait aux principales conditions relatives à la construction éventuelle du chemin de fer et aux droits exclusifs de construction à accorder.

La grosse difficulté d'ordre financier reste donc à résoudre. Il est probable que l'exécution du chemin de fer de Bagdad sera liée en fait à une série de réformes dans le système fiscal ottoman, ayant pour but soit d'élever les recettes brutes du Trésor, par exemple par l'augmentation, qu'on demanderait aux puissances de consentir, des droits de douane jusqu'ici fixés au taux assez bas de 8 0/0 *ad valorem*, soit d'en assurer, par des procédés de perception plus réguliers et plus honnêtes, par exemple par l'intermédiaire de l'administration de la Dette publique, le recouvrement plus complet et plus économique. Et il s'agit d'un gros effort financier puisque le grand tronçon seul de la ligne du golfe Persique aura 2.400 kilomètres de longueur.

On se rappelle d'autre part la demande que, dès la reprise des relations entre le gouvernement français et la Porte, M. Bapst avait formulée en ce qui concerne les intérêts du chemin de fer de Damas-Hauran, menacés par la ligne purement religieuse projetée vers La Mecque. Cette réclamation paraît être couronnée de succès. Le nouveau grand vizir qui est rompu aux affaires et qui semble disposé à substituer au régime des tergiversations indéfinies le système des solutions fermes, a donné l'assurance à la Compagnie française que les travaux sur la partie qui la concurrence — de Damas à Mzerib — ne seraient pas continués.

M. Zinowief et le conflit franco-turc. —

Ce n'est un mystère pour personne que l'attitude de l'ambassadeur de Russie à Constantinople, au cours des incidents aujourd'hui réglés, n'a pas répondu à ce que l'on devait attendre des liens étroits, et, au même moment, solennellement confirmés, qui unissent la France et la Russie. On a pu soutenir que cette attitude, maintenue personnellement par M. Zinowief, malgré des instructions, dit-on, contraires, n'a pas été étrangère à la prolongation du conflit. Elle a, en tout cas, donné lieu dans les milieux diplomatiques à des commentaires véritablement gênants, et elle a été vivement ressentie par toutes les personnes, ayant à des degrés divers la charge ou le souci des intérêts français dans cette circonstance.

L'amitié des deux nations est assez solide et assez intime, la confiance dans l'importance et dans les avantages réciproques de l'alliance, assez ferme pour qu'elles ne puissent aller sans une franchise complète. Il n'y a aucune raison de ne pas dire tout haut ce qui se répète depuis deux mois dans les cercles diplomatiques. Non seulement nous n'avons pas obtenu le concours sur lequel nous étions en droit de compter; mais il apparaît que les intentions, tout au moins passivement bienveillantes du gouvernement russe, ont été, de la part de son représentant, l'objet d'une traduction si personnelle qu'elle ressemble fort à une trahison.

Le *Français* a publié sur cette délicate question un article qui en résume les éléments exacts avec la netteté et la sûreté d'information désirables.

M. Zinowief qui, depuis plusieurs années, est à la tête de l'ambassade russe en Turquie, est un homme fort distingué. Mais il a tous les défauts de ses qualités. Instruit et laborieux, il est autoritaire et remuant. Il lui déplaît qu'à son influence une autre influence s'oppose ou s'associe. Il lui répugne de partager avec un collègue — ce collègue fût-il un ami — le prestige profitable qui résulte, dans le Levant, des décisions énergiques et des résolutions promptes. Il veut être seul à agir, seul à conseiller, seul à réprimander. Il se mêle volontiers de ce qui ne le regarde point, plus volontiers encore de ce qui regarde ses voisins. C'est un diplomate turbulent.

Quand ont éclaté, au mois de juillet, entre la Porte et nous, les difficultés qui ont fait couler tant d'encre, il avait le choix entre deux politiques. Il pouvait — nous ne le lui demandions pas, soucieux que nous étions de ne point compromettre un allié dans des négociations qui nous étaient particulières — il pouvait, dis-je, prendre résolument parti en notre faveur et peser de tout son poids pour le succès de nos revendications. Il pouvait aussi, restant sur la réserve, nous laisser seuls exercer une action à laquelle il n'était pas tenu d'adhérer, et suivre, dans une neutralité bienveillante, les effets de notre intervention. Placé entre ces deux partis, il en a préféré un troisième.

Dans cette banlieue diplomatique qui s'appelle Thérapia, l'agitation tumultueuse de l'ambassadeur de Russie autour des négociations franco-turques a fait le sujet de tous les entretiens. On se redisait — et c'était vrai — que quand M. Bapst, notre chargé d'affaires, allait voir M. Zinowief, celui-ci se trouvait toujours ou trop fatigué pour recevoir des visites ou assez bien portant pour en faire.

On se racontait certaines allées et venues, malaisées à cacher, entre Yildiz et Bouyouk-Déré. On affirmait que le représentant de la nation amie et alliée usait de son crédit personnel pour encourager le sultan dans la résistance cynique qu'il nous opposait. On citait les termes mêmes des communications qu'il lui adressait. Et l'on parlait déjà, avec cette ardeur au *potin* qui est une vertu diplomatique, du conflit franco-russe — conflit qui n'empêchait pas d'ailleurs les relations des deux ambassades de se maintenir sur un pied d'intimité souriante.

Si M. Constans avait voulu, il aurait pu, ajoutait-on, évoquer d'amusantes histoires, et telle visite de M. Zinowief, le matin même de son départ, eût singulièrement éclairé l'attitude ultérieure de l'ambassadeur de Russie. De même qu'il insistait alors pour empêcher ou retarder une résolution nécessaire, de même, un mois après, il s'évertuait à nous priver d'une satisfaction légitime. Avant et après la lettre, le dessein restait le même. Et, pour optimiste qu'on fût, on ne pouvait prétendre qu'il fût inspiré du désir de nous être utile.

C'était là, il faut bien le dire, une situation regrettable et surprenante; regrettable, car, lorsque deux grands peuples unissent leurs politiques, il est fâcheux que des actions individuelles semblent compromettre cette union; surprenante, car, en l'espèce, nous ne menacions aucun intérêt, nous servions au contraire l'utilité commune, et nous rencontrions des adhésions que nous n'avions point sollicitées.

C'est ainsi qu'au plus fort du conflit, le baron de Marschall de Bieberstein, ambassadeur d'Allemagne, prescrivait à son premier drogman, M. Testa, de ne plus mettre les pieds au palais, estimant — je cite textuellement — « que sa présence pourrait servir d'occasion à des sollicitations ou même à des allusions qu'il valait mieux éviter ». Et quelques jours après, M. de Marschall étant parti en congé, son chargé d'affaires, le baron de Wangenheim, s'entretenant avec M. Bapst de la situation, lui confiait le regret de son chef de n'avoir pas été à même de « casser les vitres » quelques mois plus tôt. A l'ambassade d'Angleterre, à l'ambassade d'Autriche, les sentiments étaient identiques et identiques les attitudes. Et MM. O'Connor et de Calice faisaient tout ce qui dépendait d'eux pour faciliter notre tâche.

Quand, par exemple, notre division navale fut en route vers Mitylène, sait-on d'où partirent les notes inquiétantes publiées dans certains journaux sur les suites possibles de notre initiative? Ce ne fut, malgré les apparences et la rumeur, ni de l'ambassade britannique ni de l'ambassade austro-hongroise, mais encore et toujours de l'ambassade russe. Fidèle à lui-même, M. Zinowief ne désarmait point.

On ne songe nullement, et il va de soi, à confondre ici le gouvernement russe et son représentant à Constantinople. Rien n'autoriserait à croire que de Saint-Petersbourg on ait eu à aucun moment l'intention de faire obstacle à notre action, dont il était difficile d'ailleurs de mettre en doute la légitimité et la bonne foi. Mais, dans l'intérêt commun, il faut désirer vivement, il faut demander que l'âge, l'expérience, les services rendus par un fonctionnaire, si distingué qu'il soit, ne lui constituent pas un titre pour substituer son interprétation personnelle à celle de son gouvernement, et les vues un peu étroites et passionnées d'un service local, aux directions d'une politique générale concertée de plus haut et solennellement affirmée aux yeux de l'Europe.

La présidence de la Dette publique ottomane. — On sait que la présidence de cette institution, qui en même temps qu'elle gère les intérêts des créanciers de la Turquie joue dans le développement économique de l'Empire un rôle si important, est dévolue alternativement à un délégué français et à un délégué anglais.

Les grands établissements de crédit de Paris viennent de renouveler, à l'unanimité et pour cinq ans, le mandat conféré à M. le commandant Berger comme président français de la Dette publique ottomane.

L'autorité personnelle du commandant Berger, sa compétence technique et le crédit particulier dont il jouit auprès du Sultan lui ont permis de rendre jusqu'ici les services les plus signalés aux grands intérêts nationaux et privés dont il a la garde. On ne saurait la laisser en de meilleures mains.

Mouvement maritime de l'Empire ottoman pendant l'année 1316 (14 mars 1900-13 mars 1901) (1). — Le mouvement maritime de l'Empire ottoman, concernant la mer Méditerranée, Constantinople, la mer Noire, la mer Rouge et le golfe Persique, a donné pour l'année 1316 (1900-1901), les chiffres suivants : voiliers 147.164 (2.534.472 tonnes), vapeurs 40.870 (31.798.405 tonnes), soit, au total, 188.034 navires représentant un tonnage global de 34.332.877 tonnes.

Comparé à l'année précédente, 1315, le trafic maritime de toute la Turquie présente, en 1316, une diminution de 3.051 vapeurs et de 1.011.321 tonnes de jauge sur les vapeurs ; par contre, les voiliers sont en augmentation de 4.828 voiliers et 7.585 tonnes. Le mouvement total accuse 1.777 navires de plus et 1.003.736 tonnes de moins. Cette réduction du tonnage total correspond à un peu moins de 3 0/0. Le tonnage global de 1315 était lui aussi en diminution de 1.478.401 tonnes sur celui de 1314, soit 4 0/0. Ces deux moins values successives atteignent le total de 2.481.837 tonnes, soit 7 0/0.

Le tableau suivant montre la part proportionnelle des principales marines étrangères dans ce trafic :

RANG D'IMPORTANCE EN 1316	PAVILLONS	TONNAGE	PART PROPORTIONNELLE			
			1316 %	1315 %	1314 %	1313 %
1...	Anglais.....	2.690.066	25,3	24,6	28,2	34,1
2...	Ottoman.....	6.190.033	18	19,3	16,1	14
3...	Austro-Hongrois.	5.494.044	16	16,2	16,2	15,7
4...	Hellène.....	3.891.471	11,3	10,5	9,3	4,3
5...	Russe.....	2.994.444	8,7	8,5	7,5	8,1
6...	Italien.....	2.509.351	7,3	6	6,6	6
7...	Français.....	2.382.560	7	8,1	8,2	8,7
8...	Allemand.....	878.256	2,6	2,2	—	—
	etc.					

(1) Bulletin de la Chambre de Commerce française de Constantinople.

Ce qui est intéressant à constater dans ce tableau, c'est d'abord la décadence continue du pavillon anglais qui en quatre années est tombé de 34 à 25 0/0. Les autres pavillons sont à peu près stationnaires : il faut noter cependant que l'italien progresse très régulièrement de même que l'hellène. Le pavillon allemand ne représente qu'une part proportionnelle de 2 0/0, mais cela tient à ce que la plupart des marchandises allemandes arrivent en Turquie par bateaux autrichiens. On ne saurait donc tirer de ces chiffres aucune conclusion au point de vue de l'importance du commerce allemand en Turquie.

Quant au pavillon français, il est, comme le pavillon anglais, en diminution constante ; voici d'ailleurs les chiffres relatifs à la navigation française dans les eaux turques pendant les six dernières années :

ANNÉES	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE	PART PROPORTIONNELLE DE LA FRANCE %
1311 (1895-1896)...	1.811	2.368.454	6,1
1312 (1896-1897)...	2.020	2.847.254	7,4
1313 (1897-1898)...	2.372	2.949.558	8,7
1314 (1898-1899)...	2.373	3.029.473	8,2
1315 (1899-1900)...	2.211	2.884.109	8,1
1316 (1900-1901)...	1.970	2.382.569	7

Le trafic spécial du port de Constantinople fournit à peu près les mêmes constatations. En 1316, le mouvement maritime de Constantinople présente sur l'année précédente une augmentation de 408 navires et 836.419 tonnes pour les vapeurs. Il y a également pour les voiliers une augmentation de 1.843 unités ; mais le tonnage global des voiliers est en diminution de 17.416 tonnes. En somme l'augmentation totale est de 2.751 navires et de 819.003 tonnes. Voici quelle est l'importance relative des pavillons :

RANG D'IMPORTANCE EN 1316	PAVILLONS	TONNAGE	PART PROPORTIONNELLE			
			1316 %	1315 %	1314 %	1313 %
1...	Anglais.....	4.343.874	40,2	42,5	48,2	56,2
2...	Hellène.....	1.535.747	14,2	12,6	10,2	4,7
3...	Russe.....	983.518	9,1	8,7	7,6	7
4...	Ottoman.....	930.678	8,6	8,6	7,5	6,8
5...	Italien.....	929.722	8,6	6,6	6,8	7,2
6...	Austro-Hongrois.	761.186	7	6,8	7,1	6,2
7...	Français.....	440.735	4,1	5,1	4,4	3,9
8...	Allemand.....	278.670	2,5	2,7	2	1,5
9...	Belge.....	143.167	1,3	1,3	1	—
10...	Roumain.....	141.156	1,3	2,1	1,5	2,1
	etc.					

Ainsi, comme part proportionnelle, le pavillon anglais diminue constamment depuis quatre ans dans le port de Constantinople. Les Grecs, par contre, augmentent chaque année leur trafic ; les Russes et les Italiens sont également en progression ; les Autrichiens restent stationnaires, mais

perdent le cinquième rang qui leur est enlevé par les Italiens. Quant aux Français, ils conservent leur rang, le septième ! mais ils subissent une diminution de 70.000 tonnes et leur part proportionnelle dans le trafic total est réduit d'un cinquième, comme le montre le tableau suivant du trafic maritime de la France dans le port de Constantinople.

ANNÉES	NOMBRE DE NAVIRES	TONNAGE	PART PROPORTIONNELLE DANS LE MOUVEMENT DU PORT %
1311 (1895-1896)...	309	354.401	2,7
1312 (1896-1897)...	314	459.728	3,6
1313 (1897-1898)...	429	436.052	3,9
1314 (1898-1899)...	481	511.554	4,4
1315 (1899-1900)...	456	510.236	5,1
1316 (1900-1901)...	430	440.735	4,1

En somme, il y a là une situation profondément regrettable. Le mouvement maritime français décroît dans toutes les mers du Levant et spécialement dans le port de Constantinople et le fait de la déchéance maritime de l'Angleterre dans les mêmes eaux n'est point pour diminuer nos regrets. Le terrain que perdent les Anglais, nous aurions pu, nous aurions dû le gagner. Au contraire notre propre décadence ne fait que s'accroître davantage. Il ne nous est pas possible ici d'en rechercher les causes ; il y aurait beaucoup à dire et quelques reproches à adresser à nos commerçants, à nos industriels qui manquent trop souvent d'audace, d'initiative, d'indépendance ; il y aurait surtout une sérieuse critique à faire des agissements de nos compagnies de navigation dont le manque de compétence commerciale est gravement préjudiciable aux intérêts du commerce extérieur de la France.

Les mines en Turquie (1). — La Turquie est remarquablement riche en mines. On peut dire, d'une façon générale, qu'elle renferme tous les minerais qui se trouvent dans les autres pays : elle en contient en outre quelques-uns, comme le chromate de fer, le borate de chaux et l'émeri, qui atteignent rarement un aussi haut degré de perfection dans les autres pays du monde. Par contre, l'industrie minière rencontre de grands obstacles en Turquie. D'abord les moyens de communication font généralement défaut, ce qui entraîne une élévation excessive des frais de transport ; en outre le combustible est rare car le pays se déboise et la houille, venant par la mer, revient à des prix exagérés ; enfin la fièvre paludéenne sévit dans presque toutes les régions de la Turquie où l'on remue de la terre. Il faut avouer aussi que les autorités ottomanes paraissent s'ingénier à susciter des entraves à cette industrie qui devrait être si florissante. Il y a certainement de ce côté

(1) *Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople.*

une sérieuse réforme à faire, réforme qui serait tout à l'avantage du gouvernement impérial par le supplément de ressources qu'elle lui procurerait. La loi sur les mines est notamment hérissée de dispositions presque prohibitives. Il y a surtout un article 14 qui exige, de celui qui demande un permis de recherches, l'engagement de céder en tout temps sa mine au gouvernement, moyennant un droit de découverte dont l'importance n'est pas fixée. Or pour mettre une mine en exploitation il faut dépenser des sommes considérables, souvent des centaines de mille francs. Il est évident, dans ces conditions, qu'il est peu tentant de risquer des sommes aussi considérables alors qu'à un moment donné, si la mine est bonne, le gouvernement pourra se l'approprier pour une somme insignifiante, dont le versement restera toujours assez problématique et sera en tout cas l'objet d'interminables discussions. Si l'on veut que l'exploitation minière prospère en Turquie, il sera absolument nécessaire de modifier cette loi.

Pour toutes ces raisons le nombre des mines exploitées en Turquie reste assez limité, comparé à celui des gisements constatés. Ce sont principalement des mines de houille, de plomb argentifère, de cuivre, de calamine, de chrome, d'émeri et de borate de chaux. Il existe pourtant encore, dans la Turquie d'Europe aussi bien que dans la Turquie d'Asie, des mines d'or, de nickel, d'arsenic, d'étain et même des mines des métaux les plus rares, comme le platine et l'uranium, qui ne sont pas exploitées et restent improductives et ignorées.

Les premières mines exploitées dans l'antiquité se trouvaient dans l'Asie Mineure, surtout dans les vilayets actuels de Trébizonde et de Sansoun. Ce sont les Gaulois qui apprirent aux peuples de ces contrées à exploiter les mines. A Angora, on retrouve le blason de la ville de la Gaule qui est maintenant Saint-Etienne, et on a trouvé dans une mine du Laurium, en Grèce, une stèle représentant un mineur qui déclare, dans une inscription, avoir appris son métier de mineur des Gaulois de Trébizonde. Actuellement encore les mines les plus prospères sont entre les mains de sociétés françaises ou d'origine et d'influence françaises.

C'est ainsi qu'une Société française exploite les mines de houilles d'Héraclée. Ces mines, d'une richesse considérable, sont situées sur la mer Noire, sur la côte nord de l'Asie Mineure, à 135 milles marins de Constantinople ; elles s'étendent sur un périmètre de 25 kilomètres carrés environ. La Société d'Héraclée fait une extraction journalière de 850 à 950 tonnes, et emploie 1.200 à 1.500 ouvriers, tous indigènes. Un système de voies ferrées à écartement d'un mètre a été établi pour amener au port de Zongouldak, spécialement reconstruit et aménagé par la Société, le combustible des différentes mines dont quelques-unes sont assez éloignées de la côte. Un câble transporteur, monté sur pylones en acier et d'une longueur de six kilomètres, a été mis en service au commencement de 1901 et transporte journellement de 5 à 600 tonnes. Ce câble dont la construction particulièrement délicate a exigé trois années

d'efforts, est appelé à rendre les plus grands services à la Société. La qualité des charbons d'Héraclée est reconnue supérieure à celle des charbons de Newport et Newcastle et égale au Cardiff seconde qualité pour certains usages, notamment comme charbons de soutes pour vapeurs. Voici l'analyse de ce charbon :

Charbon fixe.....	61.86	} calories 7.350
Matières volatiles.....	27.47	
Cendres.....	8.70	
Eau.....	1.50	
Soufre.....	0.47	

Les charbons vendus pour soutes et les charbons de vapeur sont livrés après avoir passé par des criblages mécaniques et débarrassés des schistes et pierres au moyen d'un criblage à la main très soigné. Les petits morceaux au-dessous de 50 millimètres sont ensuite transportés aux usines de Zongouldak ou un grand lavoir mécanique a été construit. Ce lavoir a des installations qui recriblent à nouveau et lavent, au moyen de tables à secousses de différents calibres, les morceaux de charbon, qui sont ensuite classés en produits destinés à différents usages : les lavés de 0/10 millimètres servent à la fabrication du coke et des agglomérés, les 10/18 millimètres comme charbons de forge et les 18/50 millimètres servent pour la fabrication du gaz d'éclairage dont la Société s'est assuré le débouché en fournissant les usines à gaz d'Athènes, du Pirée, de Salonique, de Smyrne, d'Alexandrie, de Trieste, de Bucarest, de Galatz, d'Odessa, etc.

La Société a fait en outre construire une usine à briquettes pouvant fabriquer 300 tonnes par jour, dont le principal débouché est la Syrie, et elle a considérablement développé la fabrication du coke, depuis le commencement de 1900, portant le rendement de ce produit de 50 tonnes à 150 tonnes par jour. Ce coke est vendu à Marseille, à Trieste, aux mines et usines du Laurium, aux mines de Balia à Ak-tchaï, etc. La Société fournit aussi du coke à Kertch, aux usines métallurgiques de ce port.

Un autre centre minier important est celui de Balia, exploité par la Société anonyme Ottomane des Mines de Balia-Karaïdin, qui est soutenue principalement par des capitaux français. Les mines de Balia sont situées dans le sandjak de Karossi, vilayet de Hudavendighiar, à environ 80 kilomètres de la côte. D'une superficie de 1.550 hectares environ, elles produisent des minerais de plomb et de zinc et grâce aux intelligents efforts des administrateurs européens, français en majorité, elles donnent d'excellents résultats. Voici quelle a été la production en 1900.

Minerai brut, 62.600 tonnes ; galène, 6.616 tonnes, d'une teneur d'environ 70 0/0 de plomb, 1.250 grammes d'argent et 2 grammes d'or à la tonne de minerai. Plomb d'œuvre, 2.823 tonnes, teneur : argent 2.000 grammes, or 8 grammes. Blende, 1.800 tonnes, teneur : environ 42 0/0 de zinc. Calamine, 377 tonnes, teneur : environ 47 0/0 de zinc.

L'exportation des produits se fait par le port d'Ak-tchaï (dans le golfe d'Adramyte). Ils sont transportés à Osmanlar, à 25 kilomètres de la mine, au moyen d'une voie Decauville à traction animale ; d'Osmanlar le transport se fait, sur la chaussée, au moyen de charrettes, jusqu'à Ak-tchaï, sur un parcours d'environ 66 kilomètres.

D'autres mines importantes se trouvent dans le vilayet de Salonique. Elles sont exploitées par une société européenne également d'influence française, qui a des attaches avec celle de Balia. Ce sont les mines de Kassandra. On désigne ainsi les mines de manganèse de plomb argentifère et aurifère, d'antimoine, etc., situées aux villages d'Isvoros, Piavitza, Horouda, Varvara et Lipsada, dans le caza de Kassandra, vilayet de Salonique. La concession a une superficie d'environ 14.920 hectares. Le carbonate de manganèse, le seul produit exploité actuellement, est transporté, au moyen d'une voie Decauville et de trois plans inclinés, à Stratoni, port d'embarquement, dans la baie d'Erissos, où la Société a installé une batterie de fours dans lesquels le minerai carbonaté est calciné. En 1900, ces mines ont produit 72.700 tonnes de carbonate de manganèse, dont 61.000 t. passées à la calcination ont donné 41.500 t. de calciné, exportées en Angleterre, en Amérique, et, en partie aussi en France. La teneur moyenne du calciné est de 42 0/0 de manganèse et environ 15 0/0 de silice. Il a été produit en outre, 5.700 t. de manganèse oxydé, très siliceux.

Enfin l'année dernière un Français a réussi à mettre en exploitation les mines de Karassou. Situées dans le village de Karassou, dépendant du caza de Kandra, dans le sandjak d'Ismidt, ces mines, d'une superficie de 545 hectares, sont exploitées par la Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou, fondée en mai 1900 au capital de 3.200.000 francs. La distance à la mer est d'environ 25 kilom., mais l'absence d'une baie abritée rend nécessaire le transport des produits, par voiliers, à Héraclée, pour y être embarqués sur des vapeurs.

Les travaux ont été commencés il y a à peine un an ; ce gisement n'est donc pas encore suffisamment exploré ni connu. Il est certain, toutefois, que ces mines ont été exploitées par les anciens, dans une époque très reculée, puisque la calamine, cependant pure, dont ils ne connaissaient pas l'utilité et l'emploi, a été abandonnée par eux et se trouve dans les anciens travaux et même les déblais. Les anciens n'ont donc exploité que la galène qui se rencontre en même temps que la calamine dans ce gîte et les travaux actuellement poursuivis ne sauraient manquer d'être productifs.

On peut constater, par ces quelques notes, que l'antique et glorieuse tradition des Gaulois est continuée encore aujourd'hui par nos compatriotes. Les efforts réalisés par eux sont louables et encourageants. Il ne peut être que de notre plus grand avantage de persévérer dans cette voie.

Nous devons, pour terminer, signaler encore la

mine de cuivre d'Argana Maaden. C'est la plus riche mine de cuivre qui existe en Turquie. Elle a été découverte en 1096 et se trouve entre Harpout et Diarbékir, à mi-chemin de ces deux villes. Son exploitation date de quelques siècles. Les gisements connus de cette mine s'étendent sur un espace de 12.000 mètres carrés. Le minerai de cuivre brut se compose d'un mélange intime de pyrite de fer et de pyrite de cuivre et présente tous les passages entre les divers degrés de pureté de l'un et de l'autre de ces métaux combinés. La teneur en cuivre augmente au fur et à mesure que les galeries d'extraction descendent plus bas. En moyenne, la teneur du minerai de cuivre est de 30 0/0 de cuivre, 40 0/0 de fer et 30 0/0 de soufre. Le minerai contient aussi une petite quantité d'or, mais trop infime pour être éliminée avantageusement. Malheureusement l'exploitation de la mine est très primitive et fort mal faite. Le minerai brut est extrait des puits pratiqués par de nombreux mineurs qui se servent d'outils très simples. Il se vend sur le carreau de la mine à raison de 10 piastres la couffe de 250 à 280 ocques, soit 62 fr. les 100 kilogrammes. Les acheteurs font venir le minerai brut au « maghara » où il est cassé et trié. Environ 15 0/0 du poids est perdu par l'effet du cassage et du triage. Faute de machines à broyer et à brocarder, on casse le minerai au marteau. On entasse ensuite le minerai cassé et trié dans des meules coniques, recouvertes de plusieurs couches de bois. On y met le feu, et le grillage, qui dure 24 heures, transforme le sulfure de cuivre en oxyde de cuivre. Le produit, refroidi dans un bain d'eau, est transporté à deux kilomètres de distance à l'usine destinée au raffinage, le « karchana », qui se trouve sur la grande chaussée. Ce vaste établissement, qui appartient au gouvernement impérial, contient cinq grands fours de réduction munis de soufflets de forge. Le Tigre fournit la force motrice nécessaire aux soufflets. La réduction et le raffinage exigent de grandes quantités de bois. On évalue le produit de l'extraction annuelle à plus de 6 millions de kilogrammes. Toute la quantité de minerai est achetée par le gouvernement impérial au prix de 2 piastres l'ocque. La vente ailleurs de ce minerai est défendue. Il y a de cela quelques années, ce prix obligatoire était plus élevé; il était fixé à 3 1/2 ou 4 piastres l'ocque. Maintenant, il y a de nombreuses plaintes de la part des mineurs. Le coût du combustible ainsi que les autres frais ont monté, mais le prix d'achat du minerai diminue. En effet, la question du combustible devient de plus en plus sérieuse, car toute la région environnant la mine est complètement déboisée. Il y a de cela trois années, on a apporté de montagnes distantes de 15 kilomètres le bois pour le grillage et les fours de l'usine. Ce bois a coûté 15 paras le batman de 6 ocques. Actuellement il faut aller à une distance de 50 kilomètres pour trouver du bois dont le prix s'élève à 30 paras le batman. La surveillance de la mine et de l'usine est confiée par le gouvernement impérial à un groupe

de fonctionnaires dont un chef, un caissier, deux secrétaires et plusieurs employés subalternes. Ils envoient à dos de mulets et de chameaux les lingots de cuivre à l'échelle d'Alexandrette d'où ils sont expédiés vers les marchés de l'Europe. La plus grande partie du minerai est vendu à Berlin et le reste à Trieste. Le prix du transport de la mine au littoral est de 15 à 22 francs le quintal métrique. On voit facilement que le prix de revient, à l'échelle d'Alexandrette, est très bas; il ne doit pas dépasser 0 fr. 60 le kilogramme.

Malgré une exploitation fort défectueuse à tous les égards, la mine rapporte un très joli revenu. En employant un outillage moderne, et les procédés récents d'extraction, cette mine pourra devenir une des meilleures qu'il y ait dans tout le monde; mais il faudrait pour cela que l'administration ottomane s'inspire un peu de l'exemple des administrations similaires européennes.

Au sujet des demandes d'emploi. -- La Chambre de commerce française de Constantinople insiste après celle d'Alexandrie sur la rareté et la médiocrité des chances qu'offre aujourd'hui le Levant aux jeunes Européens, sans connaissances spéciales et en quête d'emplois.

Sauf le cas où ils sont assurés d'avance de trouver une situation, il leur est recommandé de ne courir les risques de l'expatriation qu'aux deux conditions suivantes: s'ils ont par devers eux une réserve suffisante pour leur permettre de chercher une place avec la tranquillité d'esprit nécessaire et de l'attendre au besoin un certain temps, et s'ils ont la connaissance des langues parlées dans le pays où ils veulent se rendre.

Outre le français, et si possible une ou deux autres langues européennes, il faut, dans le Levant, connaître le turc qui est indispensable et le grec qui est fort utile.

On ne doit pas se dissimuler, d'autre part, que l'extension des œuvres d'éducation a assuré sur place le recrutement du plus grand nombre des emplois que l'on peut confier à des jeunes gens. Les indigènes, Grecs, Arméniens, et même Turcs, qui les remplissent, se contentent, il est à peine besoin de le dire, de salaires dont un Français ne saurait se contenter.

De plus en plus, il n'y a donc de place, sauf en ce qui concerne les initiatives individuelles, ou les représentants envoyés par des maisons européennes, que pour des capacités spéciales, le plus souvent retenues d'avance.

La franchise des instruments agricoles. -- Le gouvernement ottoman ne reste pas indifférent au développement de l'agriculture qui constitue, dans la plus grande partie de l'Empire, l'unique richesse économique.

En vue de faciliter l'amélioration des procédés d'exploitation et la transformation de l'outillage, il vient de proroger pour dix ans l'exemption des droits de douane dont bénéficiaient, pour une période expirée au cours du mois d'août dernier,

les instruments agricoles importés en Turquie. A la décision impériale est jointe la longue liste des instruments et machines qui, jusqu'au 16 août 1911, jouiront de la franchise en question.

PERSE

Les chemins de fer en Perse. — L'achèvement tout récent du Transsibérien laisse à la Russie des disponibilités techniques et financières qui ne resteront pas longtemps sans emploi. Sûr de ses communications avec les mers de l'Extrême-Orient, le gouvernement impérial se tourne aujourd'hui vers le sud et pointe du côté du golfe Persique.

On sait qu'il décidait, il y a quelques mois, la construction de la voie d'Orenbourg-Taschkent qui mettra les postes avancés des provinces transcaspiennes en relations directes avec le cœur de l'Empire.

A l'ouest, il pousse vers la frontière persane la ligne du Caucase. Le tronçon d'Alexandropol à Erivan a été ouvert aux dernières fêtes de Noël, celui d'Erivan à Djulfa est étudié et tracé. L'Araxe franchi, le rail sera en Perse.

Le gouvernement russe est, d'ailleurs, maître de le faire entrer à son heure. En échange de l'avance considérable consentie par elle en 1900, la Banque des prêts, institution, on le sait, entièrement russe, a obtenu le privilège de la concession des chemins de fer persans.

La presse russe, particulièrement celle des provinces méridionales, ne cache pas sa certitude, que la ligne sera poussée très rapidement par Tauris et Hamadan et qu'elle atteindra le golfe Persique, soit à Bender Abbas, soit à Bender Bouchir, dans quelque trois ou quatre ans. Elle annonce d'ailleurs que la construction en sera faite sous la direction d'officiers d'état-major, et sous la sauvegarde de troupes de police russes.

La pénétration moscovite se dessine plus vite encore du côté oriental de la Perse. Là, les Russes avec leur Transcaspien qui longe la frontière sont déjà à pied d'œuvre. Après entente avec le gouvernement persan ils viennent, paraît-il, de commencer les travaux de la ligne d'Aschabad à Mesched. Ils réuniront à ainsi leur grand marché et à leur important centre militaire la métropole commerciale et religieuse du nord-est de la Perse et ils opposeront aux tentatives de pénétration anglaise par la nouvelle route de Seistan, que nous avons signalées ici même, les avantages d'une situation absolument privilégiée. C'est un tronçon de plus de 200 kilomètres, qui ne présente pas, paraît-il, de difficultés très considérables. Ils ont d'ailleurs sur place toute la main-d'œuvre désirable.

La tâche sera plus lourde quand il s'agira de pénétrer soit à l'est, soit à l'ouest, sur les plateaux médiocrement peuplés de l'Iran. Il n'est pas

douteux cependant que l'effort à la fois instinctif et méthodique qui pousse les Russes au Sud vers la mer — et celle-ci exerce désormais sur eux la même fascination que celles de l'Extrême-Asie — les leur fera très prochainement aborder.

L'Imperial Bank et la concurrence russe.

— Les déclarations faites à la dernière réunion des actionnaires de l'Imperial Bank (1) nous donnent un résumé intéressant de la « business view » que se font les financiers anglais en rapport avec la Perse, de l'inépuisable sujet de la concurrence russe.

L'Imperial Bank a été, on le sait, la première entreprise financière tentée en Perse, le premier prêteur du Chah, et sans doute le principal agent de la pénétration économique anglaise dans l'intérieur de la Perse.

Elle termine sa douzième année dans des conditions assez satisfaisantes, avec plus de deux millions de francs de bénéfices bruts et plus d'un million de bénéfices nets. L'année dernière, sous la menace de la concurrence de la Banque russe des Prêts, promue tout d'un coup, à la suite du grand emprunt persan de 1900, au rang de banque, pour ainsi dire, officielle de l'Empire, les administrateurs de l'Imperial avaient cru devoir reporter à nouveau un solde de bénéfices assez important.

Ils n'hésitent plus aujourd'hui à en faire emploi et paraissent envisager la situation, sinon avec enthousiasme, du moins sans inquiétude. Leurs rapports d'affaires avec le Trésor impérial tendent certainement à décroître. L'emprunt de 6 0/0, qu'ils lui avaient consenti en 1892, est rapidement remboursé et sera éteint dans trois ans. Il n'est pas douteux, d'autre part, que la Banque des Prêts, sans se contenter de ses opérations officielles, leur fait une très forte concurrence. Mais les affaires s'étendent; la condition économique de la Perse s'améliore; on a sévi contre la mise en circulation de fausse monnaie et de faux billets; et la Banque a trouvé dans la fourniture et la distribution de la nouvelle monnaie de nickel un bénéfice matériel et un succès d'ordre général. D'ailleurs, les rapports avec la Banque russe et même avec les autorités russes ont été empreints de cordialité, et le Président de l'Imperial déclare qu'il n'a aucun grief à élever contre les procédés de la maison rivale. Il termine en invitant les commerçants et les industriels anglais à tourner leur attention du côté de la Perse, principalement des provinces méridionales.

Ajoutons que du côté russe on annonce l'inauguration à Rescht d'une agence de la Banque des Prêts et l'installation prochaine d'une autre agence à Mesched. L'Imperial Bank est installée depuis plusieurs années dans la première de ces places.

Le second voyage du « Korniloff ». — Nous nous sommes occupés à plusieurs reprises de l'intéressante tentative entreprise par la « Compagnie

(1) Cette assemblée a été tenue le 10 décembre dernier à Londres (voir compte rendu dans le *Times* du 11 décembre).

russe de navigation et de commerce » pour établir au bénéfice du commerce russe, jusqu'ici absolument effacé par le commerce anglais dans le sud de la Perse, des relations entre la mer Noire et le golfe Persique.

Le *Korniloff* vient de revenir de son second voyage. On se souvient que, dans le premier, il avait tenté de placer tout un chargement de sucre et de cotonnades russes. Il avait obtenu un médiocre succès. Le sucre avait été trouvé trop dur et les cotonnades, quoique de bonne qualité et sans doute pour cela, d'un prix trop élevé. Par contre, la vente du pétrole paraissait être rémunératrice. C'est sur cet article qu'avait porté cette fois le principal effort des exportateurs russes. Effectivement le *Korniloff* a pu placer 48.500 caisses de pétrole, soit plus du tiers de la consommation de la Mésopotamie et du sud-ouest de la Perse. Ce débouché semble devoir rester ouvert aux pétroles russes, tant qu'on exploitera les gisements de naphte de Kerkouk et du Kurdistan persan.

Le *Korniloff* avait apporté en outre à Bassora et y a laissé une certaine quantité de planchettes pour boîtes de dattes.

Il y a chargé par contre plus de 10.000 caisses ou couffins de dattes à destination de la mer Rouge ou de la Syrie. Mais on fait remarquer justement que l'on ne saurait compter sur les dattes comme fret régulier, leur expédition n'ayant lieu que pendant la saison, et une fois par an.

Le *Korniloff* repart le 15 janvier d'Odessa pour son troisième voyage. Il fera escale à Constantinople, Smyrne, Suez, Djedda, Djibouti, Aden, Mascate, Bender-Abbas et Bassora.

Le grand courant commercial, que la Compagnie russe tente de détourner en partie, se dirige en fait sur Bombay, Londres et Marseille, et malheureusement pour nous il ne se fait que par bateaux anglais.

Il est inutile de dire que cette circonstance nous cause un préjudice sérieux. Nous ne recevons et nous n'expéditions que ce qu'on ne peut pas envoyer à Londres ou en faire partir. Et ces transports, plus ou moins réguliers, sont toujours grevés d'un fret qui, malgré la différence notable de distance, est pour Marseille supérieur de 25 0/0 en moyenne à celui de Londres.

On ne peut pas s'empêcher de penser que les 15 ou 20.000 balles de laine, les 4.500 ou 2.000 tonnes de peaux, les 3 ou 4.000 tonnes de dattes, sésame, gomme, noix de galle et réglisses qui du seul port de Bassora sont dirigées annuellement sur Marseille, pourraient fournir à une entreprise française, un peu active et pratique, des éléments d'affaires, suffisamment rémunérateurs.

AFGHANISTAN

La situation en Afghanistan. — L'avènement au trône d'Habib-Oullah, fils d'Abdur-Rhaman, semblait ne devoir provoquer aucun trouble

dans le pays. C'eût été trop contraire aux traditions, et on apprend aujourd'hui, d'après une dépêche d'Allahabad, que Ishak-Khan et son fils Mahomed-Ismaïl, en apprenant la nouvelle de la mort de l'émir Abdur-Rhaman, ont manifesté l'intention d'envahir le Turkestan afghan et la province de Balk.

Pour réaliser ce projet, ils se sont adressés aux Russes qui leur ont refusé tout concours. Ishak s'est laissé décourager par ce refus; mais son fils, Mahomed-Ismaïl, a fait appel au général Gulan Hyder Verdak, actuellement réfugié à Boukkara, ainsi qu'aux Afghans mécontents de la situation.

Il serait en train de rassembler des forces, et il est possible qu'il tente un coup au mois de mars prochain, où les défilés seront accessibles après la fonte des neiges.

De son côté, Habib-Oullah ferait ses préparatifs.

Si, aux dernières nouvelles, on pouvait craindre une tentative de rébellion dont les suites ne paraissent pas d'ailleurs devoir être très à redouter, il faut reconnaître, cependant, que le nouvel émir s'occupe activement de réformes administratives et judiciaires qui, avec les mesures prises dès les premiers jours de son avènement au trône, doivent concourir à assurer son pouvoir. Un gouverneur vient d'être nommé à Caboul; une préfecture, un tribunal supérieur ont été créés, ainsi qu'un jury, composé de personnalités appartenant aux mondes laïque et religieux. Des communications directes ont en outre été établies entre la capitale, et les villes les plus importantes de l'Empire.

ASIE ANGLAISE

Un combat à Mekran. — Les courriers des Indes ont récemment apporté des détails sur une opération militaire engagée vers le milieu de décembre dernier pour reprendre un fort à Mekran. Ce fort avait été pris par une bande de pillards venus de Perse et commandés par Mahomed Ali, lequel avait été assiégé pendant cinquante-trois jours par environ 1.000 habitants du Bélouchistan, mais avait maintenu sa position jusqu'à l'arrivée d'une force britannique. Ce n'était pas la première fois que Mahomed Ali violait la frontière fixée par la Commission mixte de 1896. Les gouvernements anglais et persan avaient reconnu la nécessité d'arrêter ces incursions et il semble qu'une force persane ait été désignée pour coopérer à l'entreprise anglaise. L'expédition était sous les ordres du major Showers et la première partie de la marche s'effectua à travers le Jhalavan, district du Bélouchistan, une région très rude dans laquelle l'eau est rare. La concentration paraît avoir eu lieu à Kej et la petite troupe commença immédiatement son action contre Mahomed Ali. Après un combat assez dur dans lequel plusieurs officiers furent blessés, le fort fut pris d'assaut. Mahomed Ali fut tué et ses partisans anéantis. Apparemment

la campagne va être continuée, car des approvisionnements pour au moins quatre mois avaient été pris à Kej et chargés sur environ 650 chameaux. Le correspondant du *Pioneer*, qui rapporte ces faits, dit que les forces anglaises ont été partout très bien reçues et qu'à chaque nouveau campement les chefs indigènes venaient en magnifiques costumes se mettre eux et leurs hommes à la disposition du major Showers.

Il est probable que les Russes observent avec soin ces mouvements des Anglais à la frontière sud-orientale de la Perse.

Les Afridis et l'Afghanistan. — Nous avons mentionné naguère en cette chronique les difficultés qui étaient survenues entre les Afridis et le gouvernement de l'Inde. On a mandé ces jours derniers de Saint-Petersbourg que l'émir d'Afghanistan avait reçu, avec de vives marques de sympathie, une députation afridi. Il aurait promis aux membres de la députation de faire tout son possible pour amener la paix entre les Afridis et les Anglais et il aurait amnistié tous les Afridis qui subissaient une peine pour avoir désobéi aux autorités afghanes.

L'expédition contre les Mahsouds. — Les opérations contre les Mahsouds, que nous avons déjà signalées, se poursuivent non sans difficultés. Des colonnes anglaises détruisent les villages et appliquent ainsi une méthode très ancienne que l'avènement de lord Curzon, étant données les déclarations qu'il avait faites naguère sur la politique à suivre à l'égard des indigènes, pouvait faire croire abandonnée. Ces colonnes ont assez durement à souffrir de l'ennemi, et on a reconnu qu'elles étaient en état d'infériorité au point de vue de l'armement. Elles n'avaient en effet que des fusils Martini, tandis que leurs adversaires possèdent des fusils Lee-Metford.

Quatre-vingt-seize hommes et quatre officiers britanniques ont été atteints par des balles Lee-Metford.

Les relations commerciales de l'Angleterre et de l'Inde. — Il résulte d'un rapport officiel que, durant l'année 1900, les importations ont été supérieures à celles des deux précédentes années, et que les exportations ont été considérablement plus fortes que celles de toute année antérieure à 1898. Le commerce de la Grande-Bretagne a diminué, tandis que tous les autres pays, à l'exclusion de la France, ont fortifié leur situation. Les allumettes de fabrication anglaise ont à peu près complètement disparu du marché par suite de la vive concurrence du Japon. Les exportations accusent une augmentation de 14.000.000 de livres anglaises de thé en dehors du marché anglais.

Les journaux de la métropole ne laissent pas que de s'occuper de ce fléchissement (car le mot décadence serait trop fort) du commerce anglais dans l'Inde, comme d'ailleurs sur beaucoup de marchés étrangers. L'un d'eux constatait dernièrement

que les concurrents des Anglais n'hésitaient pas à faire des sacrifices pour conquérir des marchés nouveaux. Il ajoutait qu'heureusement on pouvait s'apercevoir à quelques signes que ces progrès de leurs concurrents ne laissaient pas les commerçants anglais indifférents. Parmi les procédés nouveaux employés, il en est un qui consiste à rédiger les catalogues non pas en anglais, mais en la langue du pays où l'on envoie des commis-voyageurs, où l'on fait de la propagande. C'est un moyen que les consuls français recommandent d'ailleurs souvent et que nous devrions nous-mêmes employer davantage.

Les famines. — Le rapport rédigé par la Commission chargée d'étudier les famines dans l'Inde et qui a été publié l'an dernier a donné lieu à de nombreux commentaires dans la presse britannique. Le *Daily News* y revenait tout récemment et publiait à cette occasion une lettre d'un voyageur retour de l'Inde. Cette lettre, très pessimiste, indiquait que l'Inde ne souffrait pas simplement d'une série de famines, mais était dans un état de perpétuelle famine. Le voyageur, habitué à la pauvreté de certains quartiers de Londres, déclarait avoir pâli d'effroi au spectacle de la pauvreté de l'Inde. Le journal ajoutait qu'un tel état de choses, qui contraste mal, même avec ce qu'on sait du gouvernement des Mogols, était une mauvaise indication en ce qui concerne la capacité administrative des Anglais. Il n'y a pas de service au monde plus dévoué que ne l'est celui qui préside aux destinées de l'Inde, mais la correspondance publiée signale quelques défauts radicaux dans l'administration économique de la province de Bombay et le *Daily News* convie le Parlement anglais à s'occuper de l'Inde et à diminuer les charges de ce pays, ce que lord Curzon ne semble pas décidé à faire.

Le problème est difficile. Les Anglais ont déjà fait pas mal avec leur système d'irrigation qu'ils vont développant, avec leur mode de taxation qui varie chaque année suivant l'importance de la récolte et qui n'a que le tort d'être un ajournement du paiement à une année meilleure au lieu d'être une remise définitive ; on peut dire encore à la décharge des Anglais, que dans tous les pays analogues de l'Inde se produisent des famines : la seule différence entre ces pays et l'Inde est qu'on n'en sait rien, et qu'il n'existe pas de commissions d'enquête et de rapports officiels pour indiquer les ravages causés par ce fléau.

La production du charbon dans l'Inde anglaise en 1900. — Un rapport de M. Vossion, consul de France à Bombay, donne des renseignements intéressants sur les progrès de l'extraction houillère dans l'Inde. Le développement des mines de charbon dans l'Inde est un fait économique important. En 1900, ces mines, qui sont au nombre de 287, ont produit plus de 6 millions de tonnes, c'est à-dire plus du double d'il y a six ans.

L'industrie de l'extraction du charbon a employé

environ 87.000 personnes dont plus du tiers sont des femmes.

La valeur de la quantité produite en 1900, estimée d'après le prix du gros, sur place, a été de 33.626.000 francs, ce qui met la tonne à 5 fr. 55 pris à la mine, au lieu de 5 fr. 20 l'année dernière. Au point de vue de la vente aux consommateurs ce charbon est coté 15 roupies, soit 25 fr. 50 la tonne, soit quatre fois et demie plus qu'à la mine où la main-d'œuvre est presque nulle : le transport, le magasinage et les profits énormes des intermédiaires expliquent l'augmentation. Les 5/6 de la production proviennent de la présidence du Bengale. Ce prix paraît bien minime si on le compare au prix du charbon importé de Cardiff en roche, qui est de 40 francs la tonne, fret compris, mais il est juste de mentionner que ce charbon est de beaucoup supérieur au charbon de l'Inde qui donne peu de chaleur, et développe une fumée àère, noire et épaisse, qui en rend l'emploi presque impossible à la mer.

En revanche, les chemins de fer sont de grands consommateurs de charbon de l'Inde : en 1900, ils ont employé 1.800.000 tonnes de ce charbon, et seulement 57.000 tonnes de charbons anglais. Les fabriques de Bombay, surtout les filatures, emploient le charbon local. En 1900, le port a reçu du Bengale 864.000 tonnes, presque le double qu'en 1899, et l'importation tend à se maintenir à ce niveau.

Quant à l'exportation en dehors de l'Inde des charbons indiens, elle est encore très faible et ne paraît pas devoir se développer beaucoup, les charbons japonais et australiens lui faisant une sérieuse concurrence. Pourtant, en 1900, cette exportation a atteint 9 0/0, une proportion qu'elle ne pouvait guère dépasser : Colombo a reçu 369.000 tonnes, Singapour 66.000, Aden 53.000 et d'autres ports 53.000; le charbon indien ne sera jamais un article de grande exportation : mais il servira aux besoins locaux, en réduisant l'importation du Cardiff de plus en plus à la consommation maritime.

PHILIPPINES

Le développement commercial. — Bien que la résistance des Philippines au gouvernement des Etats-Unis ne soit pas encore complètement vaincue, on constate déjà des progrès notables dans le mouvement commercial de l'archipel. Un document récemment publié en Allemagne en fait foi. Du mois de juillet 1900 au mois de mars 1901, les exportations se sont accrues de 34 0/0, et les importations de 52 0/0 par rapport à la même période des années précédentes. En 1894, la dernière année pacifique de la domination espagnole, les importations des Philippines s'élevèrent à 28.500.000 dollars mexicains, et les exportations à 33.100.000. Sous le gouvernement américain, et malgré la guerilla incessante qui s'est continuée à l'intérieur, les importations se sont élevées en

1899 à 40.900.000 dollars mexicains, et en 1900 à 55.500.000; et en même temps, les exportations montaient de 38.500.000 à 53.400.000. Il faut noter que les approvisionnements militaires envoyés en grande quantité dans l'archipel ne figurent pas dans ces chiffres.

Le commerce espagnol avec les Philippines diminue rapidement tandis que les relations avec les Etats-Unis deviennent plus fréquentes. Jusqu'à présent, cependant, les Etats-Unis ne paraissent pas disposés à accorder à leurs produits entrant dans l'archipel un tarif préférentiel; malgré quelques velléités du début, les Américains s'abstiennent de recourir au régime protectionniste si strictement pratiqué jadis par l'Espagne.

Mais le fait dominant est l'augmentation du commerce du Japon avec les Philippines qui semblent devoir être en très grande partie approvisionnées par le marché japonais. En 1899, les exportations du Japon dans l'archipel s'étaient élevées à 286.000 yen, tandis qu'en 1900, bien que cette année ait été marquée par une crise extrême subie par le commerce japonais, ces chiffres avaient quintuplé et s'élevaient à 1.257.000 yen. Cependant les exportations des Philippines au Japon avaient décliné de 100.000 yen. Un des principaux articles exportés par le Japon aux Philippines est la houille, et lorsque le gouvernement des Etats-Unis fit une adjudication des fournitures de charbon aux Philippines, une maison de Nagasaki soumissionna pour 60.000 tonnes à un prix inférieur à celui qui était demandé partout ailleurs. A l'heure qu'il est, un bureau permanent pour la vente des charbons japonais a été ouvert à Manille.

AUSTRALIE

Le Japon et la question de la main-d'œuvre asiatique. — L'Angleterre a déjà été souvent gênée dans sa politique impérialiste par les vues exclusives de ses colonies autonomes, et en particulier les relations qu'elle a avec le Japon et qu'elle juge précieuses pour contre-balancer la puissance russe en Extrême-Orient ont été rendues parfois délicates par les mesures prises dans la Colombie Britannique, puis en Australie, pour restreindre l'immigration asiatique, y compris celle des Japonais.

On sait que la main-d'œuvre européenne se défend en Australie par des mesures socialistes contre toute importation de travail étranger et surtout asiatique. Les Nouvelles-Galles du Sud avaient déjà discuté en 1897 un projet de loi restreignant l'immigration, et, depuis la Fédération Australienne, le Parlement Fédéral a été saisi d'un bill, répondant au même objet, qui est actuellement en discussion. Malgré tous les efforts du gouvernement de Londres, les Australiens ne voulurent faire aucune concession au Japon en cette matière; cependant, le représentant du Japon en Australie n'a cessé de protester aussi bien contre

le projet des Nouvelles-Galles du Sud que contre celui qui a été soumis au Parlement Fédéral.

La forme donnée aux précautions prises contre l'immigration asiatique est, en effet, particulièrement désobligeante pour une nation sûre de ses progrès comme l'est le Japon. Le projet actuel stipule que tout individu qui ne sera pas capable d'écrire correctement cinquante mots dans une langue européenne sera empêché d'entrer sur le territoire australien. Le consul du Japon à Sidney, M. Eitaki, a protesté à plusieurs reprises auprès de M. Barton, premier ministre australien, contre cette disposition. Il a déclaré que, vu le système scolaire japonais et les nombreux ouvrages tant indigènes qu'étrangers qui sont lus en japonais, il serait parfaitement injuste de ne pas mettre la langue japonaise sur le même pied que des idiomes européens souvent d'importance très secondaire.

Ce n'est pas seulement le projet de loi restreignant l'immigration qui provoque les réclamations du Japon, mais encore un certain nombre des mesures des protectionnistes, parmi lesquelles il faut citer la clause sur la loi des Postes et Télégraphes, d'après laquelle seul le travail européen pourra être appelé à s'inscrire pour tous les contrats du gouvernement en matière postale.

M. Eitaki a porté ses plaintes jusque devant lord Hopetown, gouverneur général de la Fédération Australienne. Cependant, et malgré les efforts faits par M. Chamberlain, désireux de se concilier le Japon en vue de la politique de l'Angleterre dans l'Extrême-Orient, les Australiens ne paraissent disposés à faire aucune concession; aucun membre du Parlement Fédéral n'a pris la parole pendant les derniers débats en faveur des immigrants japonais; on a seulement déclaré que les mesures prises n'étaient pas insultantes pour le Japon, qu'elles n'impliquaient aucune idée d'infériorité pour cette nation, mais seulement que les Japonais sont un peuple différent des Australiens et que les deux races et les deux civilisations ne peuvent se mêler sans de graves inconvénients. On a pu même se demander un instant si les dispositions du bill sur l'immigration ne seraient pas rendues encore plus sévères, et un amendement sera présenté par le *leader* du « parti du travail », demandant que tous les indigènes de l'Asie, de l'Afrique et des îles soient exclus du territoire australien. Peut-être, à vrai dire, les protestations du représentant du Japon en Australie et les efforts du gouvernement métropolitain empêcheront-ils d'adopter cette clause particulièrement désobligeante pour le Japon, mais c'est tout ce que l'on peut espérer, et si le bill n'est pas rendu plus désagréable qu'il ne l'est déjà au Japon, on peut être assuré maintenant qu'on ne fera rien pour répondre d'une manière favorable aux réclamations déjà présentées par le gouvernement de Tokio.

Cette situation est assez instructive au moment où il n'est question en Angleterre que de l'union étroite des diverses parties de l'Empire britannique et du loyalisme profond des grandes colonies

autonomes. Nous ne doutons pas, en effet, qu'elles n'éprouvent envers la mère patrie ce dernier sentiment, mais il reste assez platonique et elles ne lui sacrifient aucun de leurs intérêts ou même de leurs idées particulières. Il faut d'ailleurs noter que, dans l'espèce, l'intervention du Japon est plutôt causée par des raisons d'amour-propre que par le désir de défendre des intérêts considérables, le nombre des Japonais établis en Australie étant petit et le gouvernement de Tokio faisant actuellement tous ses efforts pour empêcher ses ressortissants d'aller s'établir au dehors; il exige même d'eux la demande d'un permis d'émigration qui n'est pas toujours accordé.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DE LA GUERRE

TROUPES MÉTROPOLITAINES

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL DE L'ARMÉE

Chine. — Est promu au grade de général de division :
M. le *général de brigade* Bailloud, en congé à la suite de l'expédition de Chine.

INFANTERIE

Chine. — Sont promus ou nommés dans l'ordre de la Légion d'honneur au titre de l'expédition de Chine :

Au grade d'officier :

M. le *chef de bataillon* Lemoine, du 58^e rég.

Au grade de chevalier :

M. le *capitaine* Sousselier, du service d'état-major.

La médaille militaire est accordée à :

MM. l'adjudant Madier, les soldats Malgras, Schweitzer, Carlier, du rég. d'infant. de marche; les adjudants Rapetout et Martinet, le sergent Gault, les caporaux Pénal et Dubois, les soldats Pigeret et Bélaïr, du rég. de zouaves de marche.

CAVALERIE

Chine. — La médaille militaire est accordée au titre de l'expédition de Chine à MM. les maréchaux des logis Dambrun et Dutru, le cavalier Raspado, du 5^e rég. de chasseurs d'Afrique.

ARTILLERIE

Chine. — La médaille militaire est accordée au titre de l'expédition de Chine à M. l'adjudant Boué, du 20^e rég. d'artillerie.

GÉNIE

Chine. — Est nommé chevalier de la Légion d'honneur au titre de l'expédition de Chine M. le *capit.* Lindecker, du service d'état-major.

TRAIN DES ÉQUIPAGES

Chine. — La médaille militaire est accordée au titre de l'expédition de Chine à M. le maréchal des logis Charmois, du 15^e escadron.

GENDARMERIE

Chine. — La médaille militaire est accordée au titre de l'expédition de Chine à M. le maréchal des logis Gouinguenet.

COMMIS D'ADMINISTRATION

Chine. — La médaille militaire est accordée au titre de l'expédition de Chine à MM. les adjudants Dousselin et Masseboeuf, de la 15^e section.

TROUPES COLONIALES

INFANTERIE

Chine. — Sont nommés dans la Légion d'honneur :

Au grade d'officier :

MM. les *chefs de bataillon* Pourrat, du 16^e rég., Fonsagrives, du 18^e rég.;

Au grade de chevalier :

MM. les *capit.* Delord, du 16^e rég., Martin, du 17^e rég., Maurios, du 18^e rég.

M. le *lieut.* Pruneau, du 16^e rég.

La médaille militaire est accordée à :

MM. les adjudants Marquet et Machy, le sergent-major Perotti, le sergent Dudous, le caporal Cambriels et le soldat

Blain, du 16^e rég.; l'adjudant Sabatié, du 17^e rég.; les adjudants Escaude, Fau et Touya, le sergent Garnier, les soldats Gaudinot et Bourges, du 18^e rég.

Est promu au grade de capitaine :

M. le *lieut.* Radenac, du 17^e rég.

Sont portés à la 1^{re} cl. de leur grade :

MM. les *capit.* Pernot, de l'état-major particulier; Lefebvre, du 18^e rég.

Sont dés. pour servir à la brigade d'occ. de Chine :

M. le *chef de bataillon* Lambert, du 8^e rég., pour exercer le command. du bat. de Changhaï;

MM. les *lieutenants* Mallet et Vachoux, pour servir au 16^e rég.; Delpech de Frayssinet, pour servir au 17^e rég.; Mathieu, au 18^e rég.

Tonkin. — La médaille militaire est accordée à :

MM. les adjudants Lacube et le sergent Nguyen Van Da, sergent au 3^e tirail. tonkin., le sergent-major Chrétien et le sergent Vivès, du 4^e tirail. tonkin., les gendarmes Lapeyre, Guerbet, Lemaire, Prat et Baretteau, de la compagnie de l'Indo-Chine.

Est porté au grade de capitaine :

M. le *lieut.* Godefroy, en service au Tonkin.

Est porté à la 1^{re} classe de son grade :

M. le *lieut.* Odin, en service au Tonkin.

Sont dés. pour servir au Tonkin :

MM. les *capit.* Lesol, du 4^e rég.; Verdant et Peltier, du 5^e rég.

MM. les *lieutenants* Letoffé, du 1^{er} rég., Richaunet, du 4^e rég., Saint-Gall, du 8^e rég., Selmer, du 21^e rég., Laignoux, du 6^e rég.

MM. les *sous-lieut.* d'Alverny et Tastet, du 4^e rég.

Les officiers ci-après, en service au Tonkin, ont été affectés, savoir :

MM. les *lieut.-colonels* Famin, au 3^e tirail. tonkin., Mondon, au 2^e tirail. tonkin.

MM. les *chefs de bataillon* Staup, à l'état-major partic.; Mayeur, comme major au 9^e rég.; Massaroli, au 1^{er} bat. du 10^e rég.; Barbérot, au 3^e bat. du 1^{er} tonkin; Bruchet, au 4^e bat. du 3^e tonkin; Manus, au 3^e bat. du 4^e tonkin.

MM. les *capit.* Ibos, à l'état-major partic. pour faire partie de la mission de délimit. du Siam et du Cambodge; Sanceau, à l'ét.-maj. partic. comme major de la 1^{re} brigade; Ruben, comme adjudant-major au 1^{er} bat., Ruillier, comme adjudant-major au 2^e bat., Dubas, à la 4^e comp. du 9^e rég.; Richard, à la 15^e comp., Crette, à la 16^e comp. du 10^e rég.; Baudoin, comme adjudant-major au 1^{er} bat., Pauvrehomme, à la 1^{re} comp., Gary, à la 3^e comp. du 1^{er} tonk.; Ollivier-Henry, comme adjudant-major au 3^e bat., Esselin, à la 4^e comp.; Haye, à la 7^e comp., Godefroy, à la suite du 2^e tonkin.; Dupuis, comme adjudant-major au 1^{er} bat.; Chabbert, à la 10^e comp. du 3^e tonkin; Fleuriot de Langle, à la 11^e comp. du 4^e tonkin.

MM. les *lieut.* Vinet, à l'état-major partic., comme officier de renseign. du 2^e ter. milit.; Le Hir, à la 2^e comp. du 10^e rég.; de Menou, à la 2^e comp., Gicquel, à la 4^e comp., Ducret, à la 12^e comp. du 1^{er} tonkin.; Thierry, à la 4^e comp., Mengin, à la 10^e comp., Le Sauce, à la 13^e comp., Garnéry, à la 14^e comp. du 2^e tonkin.; Chauson, à la 6^e comp.; Edon, à la 15^e comp. du 3^e tonkin., Tron de Bouchony, à la 3^e comp. du 4^e tirail. tonkin.

MM. les *sous-lieut.* Dardenne, à la 1^{re} comp., Coutant, à la 5^e comp., Diesnis, à la 14^e comp. du 10^e rég.; Blancardi, à la 4^e comp., Defontaine, à la 5^e comp. du 1^{er} tonkin.; Fournier, à la 7^e comp. du 3^e tonkin.; Bayle, à la 7^e comp., Hebuterne, à la 11^e comp. du 4^e tirail. tonkin.

Cochinchine. — Est nommé chevalier de la Légion d'honneur :

M. le *capit.* Lançon, du 11^e rég.

Les officiers ci-après en service en Cochinchine ont été affectés, savoir :

MM. les *chefs de bataillon* Bruny, au 11^e rég.; Baudoin, au 1^{er} bat. du rég. de tirail. annam.

MM. les *capit.* Saphore, à la 12^e comp. du 11^e rég.; Ballet-Baz, à la 7^e comp., Pereyre, à la 10^e comp. du rég.; de tirail. annam.

M. le *lieut.* Simonet, au rég. de tirail. annam., comme lieutenant d'habillement.

ARTILLERIE

Chine. — Sont promus ou nommés dans la Légion d'honneur au titre de l'expédition de Chine :

Au grade de commandeur :

M. le *colonel* Régis, du 1^{er} rég.

Au grade d'officier :

M. le *lieutenant-colonel* Mélo, command. l'artill. de la brigade d'occ. de Chine.

La médaille militaire a été accordée à :

MM. les adjudants Julien, du 1^{er} rég.; Garetier, du 2^e rég.; l'adjudant Malaterre, de la 5^e comp. d'ouvriers.

Est promu :

Au grade de capitaine :

M. le lieutenant Roy d'Étiolles, du corps d'occ. de Chine.

Tonkin. — Est nommé chevalier de la Légion d'honneur :

M. le *capit.* Thouard, en service au Tonkin :

Sont promus :

Au grade de lieutenant-colonel :

M. le *chef d'escadron* Bouliol, en service au Tonkin.

Au grade de chef d'escadron :

M. le *capit.* Vaché, du rég. de l'Indo-Chine au Tonkin.

Au grade de capitaine :

MM. les lieutenants Renard et Larrieu, du rég. de l'Indo-Chine au Tonkin.

Sont dés. pour servir au Tonkin :

MM. les capitaines Mioux et Tournier du 1^{er} rég.

M. le lieutenant Thiriet, de l'inspect. des fabric. d'artill.

Les officiers ci-après en service au Tonkin ont été classés, savoir :

MM. les *capit.* Septier et Petit, à la direct. du Tonkin à Hanoï, Fréby, à la 7^e bat. à Hanoï, Nicolas, à la 16^e bat. à Moncay, Gisselbrecht, à la 14^e bat. à Higiang.

M. le *lieut.* Barbaud, à la 16^e bat. à Hanoï.

Cochinchine. — Sont dés. pour servir en Cochinchine :

M. le *capit.* Pierre, du 2^e rég.

M. le *lieut.* Pol, du 2^e rég.

M. le *capit.* Blaquièrre est classé à la 6^e bat. à Saïgon.

M. le *vétérinaire en 2^e* Lutaud, détaché aux batteries du 38^e rég. d'artill. stationnées en Cochinchine est placé h. c. et affecté à l'artill. col.

CORPS DES COMPTABLES

Tonkin. — M. Leroux, stagiaire, détaché à la direct. des tr. col. au min. de la guerre est classé à la direct. d'artill. du Tonkin.

Cochinchine. — M. Cruchon, commis de 2^e cl., est dés. pour servir à l'arsenal de Saïgon.

MM. Ginouvès et Caradec, commis du personnel admin., sont dés. pour servir à l'arsenal de Saïgon.

M. Collin, stagiaire, de l'école d'artill. de Lorient, est classé à la direct. d'artill. de Cochinchine.

CORPS DE SANTÉ

Tonkin. — Sont dés. pour servir au Tonkin :

M. le *médecin major de 1^{re} cl.* Crossouard.

M. le *médecin-major de 2^e cl.* Gaide.

MM. les *médecins aide-majors de 1^{re} cl.* Petit, Brochard, Mourson, Magunna, Duran, Mathis.

La médaille militaire est accordée à M. Leroux, sergent infirmier au Tonkin.

Cochinchine. — Sont dés. pour servir en Cochinchine :

M. le *médecin-major de 2^e cl.* Roche.

MM. les *médecins aide-majors de 1^{re} cl.* Dubruel, Le Groïgnec et Revault.

MINISTÈRE DE LA MARINE

Extrême-Orient. — M. le *lieut. de vaiss.* Méléart a été nommé au commandem. de la canonnière la *Comète* dans la station locale du Tonkin.

Sont dés. pour embarquer :

Sur le *Péi-Ho*, M. l'*enseig. de vaiss.* Merckelbagh.

Sur le *Kersaint*, dans la station locale de l'Annam-Tonkin,

M. l'*enseig. de vaiss.* Ferrière.

Sur le *Lion*, MM. les *enseig. de vaiss.* Large et Chabaud.

Sur la *Comète*, MM. l'*enseig. de vaiss.* Laisné, le *médecin de 2^e cl.* Coquin.

Océan Indien. — Est dés. pour embarquer :

Sur le *Catinal*, M. l'*enseig. de vaiss.* Guezennec.

Orient. — M. le *capitaine de frégate* Lacaze, chef d'état-major de la div. nav. détachée dans le Levant, est nommé officier de la Légion d'honneur pour services exceptionnels rendus lors de l'occ. de Mitylène.

MINISTÈRE DES COLONIES

Indo-Chine. — Sont nommés chevaliers de la Légion d'honneur :

M. Mayer, directeur à Saïgon de la succursale de la banque d'Indo-Chine;

M. Benoît, admin. de 1^{re} cl. des serv. civils de l'Indo-Chine.

Cambodge. — Est nommé juge-suppléant au tribunal de Pnom-Penh : M. Lacouture.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Chine. — Est promu dans la Légion d'honneur :

Au grade d'officier :

M. Haas, consul général, chargé du consulat de France à Tchoung-King.

Turquie. — Est promu dans l'ordre de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier :

M. Bapst, secrétaire d'ambassade de 1^{re} cl. à Constantinople.

Bibliographie

Tables de transcription française des sons chinois (Ministère des affaires étrangères).

Comment doit-on écrire un nom chinois ? C'est là une question que nous nous sommes tous posée, sans qu'aucune règle pût nous être indiquée autre que l'usage plus ou moins généralement suivi dans la presse, dans les revues, les Livres jaunes, les ouvrages géographiques ou ceux, assez peu répandus, des spécialistes, des sinologues. Malheureusement, le résultat de cette consultation est toujours décevant. L'unité n'existe jamais et quand un homme d'Etat chinois, qui a fait le tour du monde et qui est universellement connu, passe de vie à trépas, nous en sommes encore à nous demander s'il s'appelait Li-Hung-Chang ou Li Hong-tchang. Les Français écrivent d'une ou plusieurs façons le nom d'une ville ou d'une province de Chine, en désaccord souvent avec ce que font les Anglais, les Allemands, — et les Russes, bien entendu. A cela, rien d'étonnant, puisque la langue chinoise n'a pas d'alphabet, mais seulement des mots d'une syllabe indécomposable, qui forme bloc, que les Français, en l'entendant, transcrivent suivant la méthode qui leur est familière, *tchang* par exemple, tandis que l'Anglais écrit *chang*, l'idée ne lui venant pas de faire précéder son *ch* familier (prononcez *tch*, si vous êtes Français) par un *t* inutile. L'Allemand, de son côté, orthographiera *tshang*. A cela encore, pas de remède ; nous pouvons renoncer à faire porter nos efforts vers l'adoption d'une transcription des mots chinois en lettres européennes qui serait commune à tous les peuples de l'Occident. Elle serait toute conventionnelle, basée sur des concessions que les diverses nationalités seraient obligées de se faire mutuellement, et mécontenterait tout le monde.

Laissons donc les Anglais écrire les mots chinois suivant un système qui soit conforme à leurs habitudes. Ils ont une langue propre et ne songent pas à en changer. Ils continueront fort sagement d'écrire le chinois en anglais comme cela leur est le plus commode ; ils écrivent bien Marseilles, Poitiers, Cressy, Lyons, noms de villes françaises, autrement que nous ne le faisons aujourd'hui.

Mais, s'il s'agit d'une même nation, la question est tout autre. Un Français n'est aucunement justifié en écrivant *chang* ce qui se prononce *tchang*, ni en écrivant *un* ce qui se prononce *on*, comme dans Hongrois. S'il le fait, c'est parce que, sans qu'il s'en doutât, une transcription anglaise s'est imposée à son attention. Si, mis en garde contre cette anomalie, il s'adresse aux ouvrages sinologiques français, il apprendra que, là aussi, l'unité n'existe pas, mais le mal est moindre. Depuis deux ou trois cents ans, des Français étudient ou parlent le chinois ; ne pouvant transcrire en français des lettres chinoises, puisqu'il n'y en a pas : ils ont écrit les sons comme ils les entendaient et leurs efforts, dignes de louange, ont abouti à plusieurs systèmes qui tantôt s'inspiraient du souci de se rapprocher le plus possible de la vérité et tantôt se fondaient sur des connaissances plus ou moins étendues en philologie générale. Servis par un alphabet plus précis que celui des Anglais, ils ont moins différencié entre eux que les auteurs anglais, et il est possible de définir la transcription *moyenne* des écrivains français, celle qui, *grosso modo*, a eu le plus d'adeptes. La France a, d'ailleurs, brillé au premier rang des études sinologiques, au XIX^e siècle, et les noms de Stanislas Julien, de Rémusat, de Bazin sont connus du public.

Dans les questions d'affaires, comme pour la géographie ou l'histoire, le manque d'unité de transcription

française des noms chinois présente des inconvénients, dont on s'est souvent plaint. Le *Temps*, entre autres, dans un entrefilet de son numéro du 10 novembre dernier, faisait suivre le nom d'un homme d'Etat chinois, Yuan-Che-k'ai, qui est appelé, sans doute, à jouer désormais un rôle très important dans la politique chinoise, de cette remarque : « ... Yuan Chi Kai (on écrit encore Ouan Chikai..., mais comment n'écrit-on pas un nom chinois ?) ».

Est-il besoin de dire que ces inconvénients avaient dû frapper nos représentants diplomatiques et nos interprètes en Chine, et aussi notre ministère des Affaires étrangères ? On eut, il y a deux ans, au quai d'Orsay, la bonne inspiration et la volonté d'en finir, de mettre un terme à cette absence de système et, sans se laisser décourager par cette considération que l'administration n'était peut-être pas fondée à trancher une question d'ordre scientifique, on y résolut d'arrêter, pour l'usage propre du ministère et celui de ses agents à l'étranger, une méthode qui fût rigoureusement française, ne révolutionnât pas la matière assez confuse et flottante à laquelle on avait affaire et consacra, au contraire, ce qui se présentait avec l'autorité d'ouvrages et d'auteurs d'un mérite indiscuté. Tel a été l'objet de la collaboration de la légation de la République à Pékin et du secrétaire interprète pour la langue chinoise à Paris, M. Vissière, collaboration qui a eu pour résultat l'impression des *Tables de transcription française des sons chinois*.

Celles-ci comprennent une Liste de noms géographiques, un Répertoire alphabétique de noms de personnes et une Liste des syllabes de la langue mandarine de Pékin.

Le système de transcription qui a été adopté est celui du grand sinologue français Stanislas Julien, mis d'accord avec lui-même lorsqu'il manquait d'unité, car il arrivait à Julien, cherchant sa voie, de représenter parfois la même syllabe chinoise de deux façons différentes. D'autre part, comme la langue chinoise n'est pas uniforme dans tout l'empire, car il y a de nombreux dialectes, outre la langue officielle ou *mandarine* qui se divise en deux grandes branches (celle de Pékin et celle du Sud, ou des anciennes capitales de la Chine), il a fallu faire un choix à cet égard. C'est très naturellement pour la langue officielle de Pékin, c'est-à-dire pour l'idiome de la cour impériale actuelle et du gouvernement central chinois que notre légation en Chine s'est prononcée. Ainsi avaient fait, d'ailleurs, le gouvernement britannique et le service chinois des douanes maritimes, lorsqu'ils avaient choisi, comme leur transcription officielle, le système pékinois dû à Sir Thomas Wade, ancien ministre de la reine Victoria dans l'Empire du Milieu.

Il existe donc désormais, chez nous, une méthode de transcription du chinois en français adoptée officiellement par une grande administration, celle des Affaires étrangères. Il est à souhaiter que cette méthode soit employée par les différents services publics, armée, marine, colonies, etc., que cette question intéresse plus particulièrement. Des adhésions se sont déjà produites en assez grand nombre pour constituer un précieux encouragement. Nous nous permettons, d'ailleurs, de suggérer, pour la plus grande commodité de tous, que les *Tables* qui viennent d'être imprimées soient transformées en un vocabulaire alphabétique de tous les noms chinois de personnes, de lieux, de fonctions, etc., que l'écrivain peut avoir à mentionner dans un texte français.

Nous publierons, dans le prochain numéro du *Bulletin*, une notice rédigée par M. Vissière, dans laquelle il expose les principes sur lesquels repose la transcription adoptée par le ministère des Affaires étrangères.

Le Gérant : A. MARTIAL.