

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

DU

COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Publié sous la direction de M. Robert de Caix de Saint-Aymour

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

Adresser toutes les communications relatives à la rédaction au Bulletin du Comité de l'Asie Française, Paris, 19-21, rue Cassette. — Téléph. 732.84. Adresse télégr. : COMASIE PARIS.

SOMMAIRE

95 ^e Liste de Souscripteurs.....	93
Le Comité. — La Faculté française de médecine de Beyrouth.....	94
L'aspect présent de la question du Bagdad, par ROBERT DE CAIX.....	95
Sur le tracé du chemin de fer de Bagdad, par HENRY VIOLLET.....	104
La Russie et la Chine.....	106
Quelques réflexions sur des voyages au Tibet, par JACQUES BACOT.....	112
L'Indochine et les négociations commerciales franco-japonaises, par KATAPHRONÈTE.....	119
La colonisation russe en Asie, par D. AITOFF.....	129
La réforme de la magistrature coloniale, par JACQUES BARTH.....	131
Indochine. — Le port de Haïphong en 1910. — Le monopole du tabac. — L'impôt foncier à Saïgon. — Les communications du Laos et de l'Annam. — Le Laos zone franche.....	136
Levant. — La révolte de l'Arabie du Sud-Ouest. — Le commerce de l'Yémen.....	138
Extrême-Orient. — Chine : La fin du conflit russo-chinois. — La question de l'opium. — Un nouveau chemin de fer allemand au Chantoung.....	139
Japon : Le travail dans les manufactures. — Le programme du gouvernement japonais en Corée.....	140
Persé : Le régent et le nouveau ministère. — Les relations russo-anglaises. — Questions financières. — Le Transpersan.....	141
Asie Russe : Chemin de fer Kalgan'Kiakhta. — Un projet de canal. — Les débouchés au Turkestan. — Les populations du Caucase.....	143
Asie Anglaise : La population de l'empire des Indes. — L'affaire Savarkar. — Décision arbitrale du tribunal de La Haye.....	145
Les Conférences. — Les missions catholiques en Chine.....	146
Nominations officielles.....	147

CARTES

Le tracé du chemin de fer de Bagdad.....	105
La frontière russo-chinoise.....	107
Routes suivies par M. H.-A. Savage Landor.....	114
Route suivie par M. Sven Hedin.....	115
Route suivie par M. Ryder.....	116
Les projets de chemins de fer en Corée.....	140

95^e LISTE DE SOUSCRIPTEURS⁽¹⁾

MM.

Le marquis de Laborde.....	25 »
Le général Lebon.....	50 »
Bibliothèque municipale de Tien-tsin.....	48 »
Cercle des officiers de Langson.....	30 »
V. Pacilly, à Paris.....	12 »
Angoulvant, gouverneur des Colonies.....	15 »
René Henry, à Paris.....	12 »
Ateliers et chantiers de la Loire.....	100 »
Max Leclerc, à Paris.....	25 »
Vicomte de Fontenay, consul général.....	12 »
Maurice Ordinaire, à Paris.....	20 »
Meillier, admin. des services civils.....	15 »
Ed. Clavery, consul de France.....	15 »
Commandant J. Molard, de l'inf. coloniale.....	12 »
Capitaine Drevet, de l'infanterie coloniale.....	15 »
Baron Ludovic de Contenson.....	50 »
Dr Plomb, médecin-major.....	25 »
Jules Rœské, à Paris.....	25 »
E. Chavannes, de l'Institut.....	25 »
Baron G. de Mandat-Grancey.....	15 »
Lieutenant-gouverneur de Cochinchine.....	25 »
Biblioth. du Secrétar. gén. de Cochinchine.....	25 »
Secrétaire du Cons. colon. de Cochinchine.....	25 »
Fernand Faure, à Paris.....	25 »
Général de Lacroix.....	25 »
J. Franconie, à Choisy-le-Roi.....	12 »
Xavier Charmes, à Paris.....	50 »
Général Lyautey.....	25 »
De Lapière de la Rouvière, à Paris.....	12 »
Roulleaux-Dugage, député.....	50 »
Sénéchal, inspecteur général des finances.....	25 »
Richard Waddington, à Paris.....	25 »
A reporter.....	870 »

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

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

Report.	870 »
Lucien Villars, à Paris.....	25 »
Maurice de Vilmorin, à Paris.....	25 »
* Comte de Teyssièrre, à Paris.....	25 »
* Cercle militaire d'Orange.....	20 »
H. Baron, ingénieur des P.-C.....	12 »
* Léon Masse, enseigne de vaisseau.....	30 »
A. Durieu, préfet en retraite.....	25 »
Mouraux, conservateur des hypothèques.....	15 »
Capitaine Saintoyant, à Vincennes.....	15 »
Max Hutter, à Dunkerque.....	20 »
E. Courtois, receveur des postes.....	15 »
Da Puybaudet, à Beaune.....	25 »
De Caraman, capitaine d'artillerie.....	20 »
* L. M. de Malglaive, à Alger.....	25 »
Arsène Chaumier, à Saint-Nazaire.....	25 »
Commandant Quérette, de l'inf. coloniale.....	12 »
Maurel, capitaine d'infanterie.....	25 »
Dr H. Brouillard, médecin-major.....	12 »
Seauve, capitaine d'artillerie.....	12 »
Ecole de commerce de Marseille.....	12 »
A. Bouet, avocat à Vimoutiers.....	12 »
Contre-amiral Gaschard.....	15 »
* Pierre Crépin, vice-consul de France.....	15 »
* Général de Torey.....	25 »
Capitaine H. Peltier, de l'artillerie coloniale.....	15 »
Etablissements Bergougnan, à Clermont-Ferr.....	25 »
Gaston de Bezaure, ministre plénipotentiaire.....	15 »
Chambre de commerce de Rouen.....	25 »
* Commandant de Thomasson.....	25 »
Cercle de Laokay.....	15 »
Lieut. Sougnac, de l'infant. coloniale.....	12 »
* Maurice Le Gallen, résident au Tonkin.....	15 »
Dautremer, consul de France.....	25 »
Souscriptions diverses.....	72 50
Total.....	1.576 50

LE COMITÉ

LA FACULTÉ FRANÇAISE DE MÉDECINE DE BEYROUTH

Le bureau du Comité a été saisi de la question que pose devant tous les partisans de l'expansion de l'influence morale et de la culture de la France la situation de la Faculté de médecine française de Beyrouth. Celle-ci en présence de son propre succès, et aussi des vigoureuses concurrences qu'elle rencontre dans le Levant, est obligée de développer ses installations ou de décliner. Le Comité prendra sous son patronage les appels qui vont être faits aux divers établissements qui s'intéressent à un titre quelconque aux choses de l'Orient, aux particuliers et aux pouvoirs publics.

Ce patronage est justifié par l'importance de l'œuvre, un des instruments les plus honorables et les plus puissants de notre rayonnement moral dans le Levant. Dès 1880, lorsqu'il fut question de créer en Syrie une Ecole de médecine française, on entrevit le rôle qu'elle pouvait jouer.

Il importait d'ailleurs d'agir pour contrebalancer

l'influence d'une autre école similaire d'origine américaine, soutenue notoirement par des puissances désireuses de prendre pied sur le terrain de notre influence traditionnelle dans le Levant. Elle menaçait de répandre dans le pays des praticiens plutôt disposés à parler avec dédain de nos méthodes scientifiques et de la culture française en général. Gambetta s'intéressa vivement à la fondation nécessaire. Bien qu'à ce moment il n'exerçât pas directement le pouvoir, il réussit à assurer largement et discrètement à l'Ecole de médecine française qui allait être créée les ressources indispensables. On fit appel aux principaux établissements religieux de Beyrouth : les Jésuites, qui fourniraient les locaux scolaires, ainsi que quelques maîtres et surveillants; les Lazaristes, qui prêteraient leur hôpital pour servir de clinique; les Filles de charité qui donneraient les garde-malades; l'Etat français pourvoirait au reste, en aidant l'Ecole à recruter en France quelques bons professeurs de nos Facultés et en prenant à son compte les plus lourdes charges sous la forme d'allocations annuelles, qui furent dès le début fixées à 100.000 francs et ne sont jamais descendues au-dessous de ce chiffre.

Avec ces ressources, — malgré tout assez bornées, par comparaison, — on put mettre en fonctionnement, dès l'année 1882, une école dont les cours dureraient cinq ans, et qui, pensait-on, dispenseraient l'instruction médicale, chirurgicale et pharmaceutique à une soixantaine d'étudiants de toute race et de toute confession, mais obligatoirement natifs du Levant. C'était compter sans le succès qui accompagne toujours en Orient, et parfois de façon presque excessive, les entreprises scolaires ou charitables françaises et que devait encore bientôt accroître la haute faveur accordée par la Sublime Porte à l'école devenue faculté d'être admise, après épreuves subies devant un jury d'examen mixte, à délivrer des diplômes valables pour tout l'empire ottoman. Un autre élément de succès vint aussi à l'école du fait de la création, en 1896, d'une « maternité » fondée grâce à une large subvention du *Pari mutuel*. Cette annexe est au surplus la seule qu'il ait encore été possible d'établir, malgré l'urgence des besoins, faute de suffisantes ressources.

La France a vu en effet, grâce à beaucoup de circonstances que devinera quiconque connaît l'Orient, s'accroître considérablement sa clientèle. Ce ne sont plus aujourd'hui 60 élèves, mais 240, c'est-à-dire un personnel quadruple d'étudiants qui figurent sur ses registres d'inscriptions, et ceux-ci en contiendraient 400, si une impérieuse loi dont on va comprendre la nécessité, n'imposait de nombreuses et infiniment regrettables éliminations.

Tout ce qui constitue l'Ecole française est devenu dans ces conditions, cruellement insuffisant en personnel, comme en matériel. Non seulement il a été impossible de créer les pavillons ou, au moins, les salles de contagieux, d'enfants, d'affections spéciales, de maladies des yeux, qui seraient nécessaires pour l'enseignement plus encore que pour les malades eux-mêmes, mais le nombre même des lits de l'hôpital paraît presque ridiculement réduit si on ajoute que les divisions de cinquante à soixante étudiants alternant par semestre, n'y disposent comme clinique pour blessés ou malades, que de vingt-sept lits, dont

quelques-uns doivent être encore réservés pour les infirmiers.

Or, durant les vingt-huit ans qui se sont écoulés depuis la fondation de l'École française de médecine, l'établissement concurrent n'est pas demeuré inactif. Non seulement il est resté ouvert, mais, subventionné, avec un véritable luxe, par plusieurs gouvernements et par de puissantes sociétés de propagande, l'école américaine a renversé les situations respectives du début et pris une considérable avance, non pas encore comme effectif, ni, comme valeur d'enseignement scientifique, mais en tout ce qui concerne l'installation matérielle et, chose si importante aujourd'hui, le développement des services hospitaliers. Aussi voit-elle s'accroître le nombre de ses élèves qui sont actuellement 175 dont 20 élèves sages-femmes. Elle a la clientèle de tous ceux qui recherchent, de préférence à une haute formation théorique, une abondante instruction pratique permise par l'existence à côté de l'École, d'un important hôpital.

La faculté française y oppose, avons-nous dit, 240 inscrits (75 maronites, 25 grecs melchites, 20 arméniens, dont 5 catholiques, 25 musulmans, 25 israélites, 40 grecs orthodoxes et 25 à 30 divers Levantins, Druses, Persans, etc. Non seulement il est de toute impossibilité de prévoir aucun accroissement de ce total, mais, devant la nécessité qui s'impose, absolue, d'augmenter les exercices pratiques, c'est dans le sens d'une réduction, à laquelle ils ne se résoudraient que la mort dans l'âme, que les administrateurs et professeurs se voient réduits à envisager le douloureux problème qui se pose devant eux si aucune solution meilleure ne leur est offerte.

Mais la seule solution qui puisse, dans l'espèce, être efficace et féconde est celle d'une réorganisation d'ensemble, comportant la création de tous les services dont nous venons de dire combien ils font défaut et combien leur absence commence à nuire, à la fois au bon enseignement et au bon renom scientifique de la Faculté. L'effort nécessaire pour les maintenir au point où les ont portés le dévouement et le talent des maîtres devrait donc être considérable, on ne saurait se le dissimuler. Il faut, en effet, prévoir, outre le développement des deux cliniques fondamentales, de médecine et de chirurgie (qui ne sauraient être inférieures à 400 lits), l'ouverture d'un établissement complet de gynécologie (de 50 lits au moins), de pavillons d'ophtalmologie, d'affections vénériennes, de contagieux, d'un hôpital d'enfants, d'un amphithéâtre, des laboratoires correspondants et enfin, s'il restait les ressources nécessaires, d'une école de sages-femmes et d'un service dentaire. Si stricte que soit l'économie apportée dans l'établissement du devis et si dévoués les concours qu'on doit attendre des sociétés religieuses associées à la réalisation de cette œuvre, à la fois nationale et d'assistance physique et morale, on ne saurait se dissimuler que l'effort doit être considérable.

Mais il est à croire que les bonnes volontés agissantes, publiques et privées, ne feront pas défaut. Le Comité fera tous ses efforts pour les déterminer. Déjà la Faculté française de médecine de Beyrouth a trouvé des concours : le 24 mars le *Temps* consacrait un article très net à l'exposé de ses besoins. Nous

espérons que tous les organes de la grande presse s'efforceront d'intéresser la générosité de leurs lecteurs à une fondation à la fois si philanthropique et si nationale. Il s'agit de démontrer que la France a encore la volonté, comme elle en a largement les moyens, de maintenir et de développer les instruments de son influence intellectuelle et morale, surtout dans un pays où elle a des traditions et une situation si respectable à sauvegarder.

L'ASPECT PRÉSENT

DE

LA QUESTION DU BAGDAD

Nous disions, dans notre numéro de février, qu'il appartenait à la Turquie de s'entendre avec la Compagnie du chemin de fer de Bagdad, c'est-à-dire avec l'Allemagne, pour obtenir des concessions qui donneraient satisfaction aux intérêts français et anglais. Ces négociations entre les gouvernants de Constantinople et les *beati possidentes* allemands de la concession du chemin de fer de Koniah à Bagdad et au golfe Persique ont eu lieu et elles ont abouti, le 21 mars, à des accords qui donnent à la question du chemin de fer de Bagdad son aspect présent. Il convient donc de les examiner et de se demander quelle situation ils font à l'Angleterre et à la France.

Les accords turco-allemands du 21 mars.

Le premier des accords qui sont venus compléter la convention de concession du 5 mars 1903, et le contrat du 2 juin 1908 relatif aux ressources nécessaires pour assurer la construction de la ligne de Erégli-Bouglou à El-Hélib, assure à la compagnie les moyens financiers de conclure les emprunts qui permettront la construction de la section suivante, de El-Hélib à Bagdad.

Lorsqu'on décida, en 1908, de poursuivre la construction au delà d'Erégli-Bouglou, un contrat fut passé entre le gouvernement turc et la Compagnie, aux termes duquel la part des excédents des revenus affectés à la dette ottomane qui est allouée au gouvernement, soit 75 0/0, est affectée à gager les emprunts du Bagdad. Cette ressource suffisait pour trouver les fonds nécessaires pour pousser le rail jusqu'à El-Hélib. Pour aller plus loin, on estimait qu'il faudrait augmenter ces 75 0/0 en obtenant des puissances une majoration de 4 0/0 des droits de douane qui devait, aux termes du décret de Mouharrem, être comprise parmi les revenus affectés à la dette. Mais les puissances ont refusé — l'Angleterre en tête — et il est devenu clair qu'elles continueraient à le faire aussi longtemps que cette majoration devait servir aux travaux du chemin de fer de Bagdad, construit dans des conditions qui ne leur agréaient pas.

Il fallait donc trouver d'autres ressources pour

gager les emprunts nécessaires à la construction des 600 kilomètres environ de chemin de fer qui doivent relier El-Hélif à Bagdad, emprunts dont le montant doit être de 164 millions de francs.

On pouvait disposer pour cela : 1° d'une partie de l'excédent des revenus de la dette qui n'était pas, grâce aux progrès de ces revenus, entièrement absorbé par les emprunts contractés pour la construction jusqu'à El-Hélif; 2° les excédents des dîmes affectées au service des emprunts pour les chemins de fer d'Anatolie; ces dîmes ont beaucoup augmenté d'un côté et les recettes des chemins de fer de l'autre, ce qui diminuait le déficit à combler et créait des disponibilités financières; 3° un certain excédent sur les dîmes affectées à l'emprunt ottoman de 54 millions qui avait permis la construction des 200 premiers kilomètres, de Koniah à Eregli. Ce sont ces ressources, avec quelques autres petits revenus, qui ont été affectés par le premier contrat du 21 mars aux emprunts pour la construction du chemin de fer de El-Hélif à Bagdad. D'après la *Gazette financière* de Constantinople, les excédents actuels de la dette publique, soit environ 470.000 livres, laisseraient encore assez de disponibilités pour mener le rail à 200 kilomètres au delà de El-Hélif. Le capital des 400 derniers kilomètres seul devrait donc être gagé sur l'excédent des dîmes déjà affectées à la construction des chemins de fer d'Anatolie ou de la première section du Bagdad, de Koniah à Elregli-Boulgourlou.

En échange de l'affectation de ces diverses ressources à ses travaux, la compagnie, qui est assurée maintenant des moyens de construire 1.440 kilomètres, de Boulgourlou à Bagdad, renonce, par le contrat du 21 mars, à ce qu'une majoration éventuelle de 40/0 des droits de douane soit comprise parmi les excédents des revenus de la Dette affectés aux emprunts du Bagdadbahn. Enfin elle est autorisée à commencer ses travaux non seulement au Nord mais du côté de Bagdad, jusqu'où le matériel peut arriver par mer et par les bateaux du Tigre. Cela doit rendre la construction plus rapide. Déjà, d'ailleurs, les travaux sont commencés, comme on le verra dans un autre article, non seulement du côté de Boulgourlou, mais encore dans la plaine d'Adana. On annonce que de nouveaux chantiers vont être ouverts du côté d'Alep. Grâce à la multiplicité des points sur lesquels le travail est attaqué la compagnie aurait pu s'engager, aux termes de l'accord du 21 mars, qui n'a d'ailleurs pas été publié, à livrer dans un délai de six ans toute la ligne jusqu'à Bagdad.

* * *

Aux termes du second accord la compagnie renonce à ses droits sur la section à construire entre Bagdad et le Golfe, section qui lui avait été concédée, avec tout le reste de la ligne, le 5 mars 1903. Une indemnité serait promise à la compagnie allemande pour le manque à gagner. En outre, si le gouvernement turc fait appel pour cette section à des capitaux étrangers, le capital

allemand aura une part égale à la part à attribuer aux capitaux étrangers les plus favorisés : de cette manière, avec la part turque, qui devrait être prépondérante, les Allemands pourraient conserver la haute main sur la direction de cette dernière partie de la ligne. Parlant de cette condition l'officielle *Gazette de l'Allemagne du Nord* écrivait le 23 mars : « L'esprit accommodant manifesté par la Compagnie allemande du Bagdad offre à nouveau au gouvernement turc la possibilité de s'adresser aux capitaux anglais et de leur offrir une collaboration, dans la limite, il est vrai, d'une participation au plus égale à celle des capitaux allemands. Si les négociations, à cet effet, n'aboutissaient pas il ne resterait plus à la compagnie qu'à se charger seule aussi de la construction de la dernière section... »

Nous n'avons pas besoin de souligner cette invite adressée par l'Allemagne à l'Angleterre de profiter, si elle ne veut pas être définitivement exclue, de la liberté limitée que les Allemands ont bien voulu rendre aux Turcs en ce qui concerne la section Bagdad-Golfe Persique.

En somme les Allemands donnent à l'Angleterre, et aussi à la France, l'occasion d'accepter pour la dernière section ce qu'ils offraient en 1903 pour l'ensemble de la ligne de Koniah au golfe. A cette époque ils invitaient le capital étranger à participer à leur œuvre, mais en réservant à l'élément allemand, associé aux éléments qu'ils espéraient pouvoir toujours tenir en mains, une prépondérance absolue dans la direction du chemin de fer de Bagdad. On se rappelle qu'à cette époque la France et l'Angleterre avaient cru devoir refuser leur participation dans ces conditions notablement inégales.

* * *

Si la Compagnie allemande renonce, dans ces conditions, à la dernière section, elle obtient par contre la concession d'un embranchement d'Osmanieh à Alexandrette et d'un port moderne à construire sur ce dernier point. Osmanieh se trouve à 60 ou 70 kilomètres au Nord d'Alexandrette, au pied des montagnes de l'Anti-Taurus, dans la plaine d'Adana. Cet embranchement et le port devraient être construits sans garantie d'intérêts, la ligne dans les trois ans et le port dans les quatre ans. La Turquie ne pourra pas racheter cet embranchement à moins d'avoir racheté la section de Boulgourlou à El-Hélif. Lorsque toutes les dépenses de construction et les déficits des débuts de l'exploitation auront été couverts, les bénéfices nets de l'exploitation de l'embranchement et du port d'Alexandrette reviendront par parts égales à la compagnie et au gouvernement turc.

Les avantages des accords du 21 mars pour les Allemands.

On devine assez facilement les avantages que les deux parties, et en particulier les Allemands, ont escomptés en apportant ces modifications et appendices à l'acte de Convention du 5 mars 1903.

La Turquie espère faire cesser l'opposition des puissances et de l'Angleterre, en particulier, à la majoration de 40/0 des droits de douane. Elle l'espère sans doute d'autant plus qu'elle pourra représenter cette ressource comme nécessaire à gager les emprunts qui serviront à la construction de la section Bagdad-Golfe à laquelle on compte que les Anglais consentiront maintenant à s'intéresser.

Ainsi la construction totale du grand central asiatique turc serait plus vite assurée. Peut-être aussi Constantinople pourrait-il rétablir des relations meilleures avec l'Angleterre, régler la question de Koueit où la politique britannique a, depuis 1899 au moins, fait obstacle aux aspirations de la Turquie.

Quant aux Allemands, les avantages qu'ils doivent tirer des contrats du 21 mars sont évidents.

Ils font affecter immédiatement à leur chemin de fer toutes les ressources disponibles de la Turquie, c'est-à-dire celles que ce pays a déjà entre les mains, sans attendre l'assentiment des Puissances. Ils hâtent sans doute ainsi l'arrivée du rail allemand jusqu'à Bagdad.

S'ils renoncent à le pousser plus loin ce n'est pas sans abandonner tous les profits que pouvait leur assurer la construction de la section Bagdad-Golfe Persique. Celle-ci doit se faire dans des conditions identiques à celles que les concessionnaires allemands trouvaient suffisantes en 1903 pour assurer leur prépondérance sur la ligne entière. En outre, si leur renonciation permet à la Turquie d'obtenir des puissances la majoration de 40/0 des droits de douane, elle aura pour effet de hâter la construction de la dernière section. Ainsi les Allemands obtiennent pour leur propre chemin de fer toutes les ressources dont dispose la Turquie moyennant un abandon qui leur permet d'espérer que les puissances procureront à ce pays d'autres ressources permettant d'exécuter immédiatement un travail qui sera encore très avantageux à la finance, à l'industrie et sans doute même à l'influence de l'Allemagne. En outre le Bagdadbahn obtient la concession d'un embranchement et d'un port qui doivent certainement être payants et qui occupent une situation unique. Il est certain, en effet, que l'embranchement et le port d'Alexandrette auront un large trafic que ne peut manquer de leur apporter un long chemin de fer construit au moyen de la formidable garantie kilométrique consentie par le gouvernement ottoman. Ce n'était pas s'exposer beaucoup que d'accepter de construire sans garantie la petite ligne d'Osmanieh à Alexandrette et le port. La richesse de la plaine d'Adana suffirait sans doute à elle seule à en faire de bonnes affaires. On objectera peut-être que le Bagdadbahn avait déjà un débouché à la mer par la ligne Mersine-Adana que lui vendirent si fâcheusement ses concessionnaires français. Mais Mersine n'a qu'une rade foraine où il serait infiniment plus coûteux d'établir un bon port qu'à Alexandrette. En outre, cette ville est plus éloignée de la Mésopotamie et d'Alep.

Sous quelque face qu'on envisage l'affaire conclue le 21 mars, on trouve qu'elle se présente fort agréablement pour les Allemands.

* * *

Elle se présenterait mieux encore si, comme le bruit en a couru, le Bagdadbahn devait recevoir de plus une indemnité en argent de la compagnie à laquelle la section du Golfe sera rétrocédée. Il a été question, en effet, d'une telle indemnité et quelques journaux de Constantinople, notamment la *Turquie*, en ont parlé sans enthousiasme en faisant observer que les finances ottomanes, sous forme de garantie d'un capital majoré d'autant, seraient certainement obligées d'en faire les frais. Nous ne savons d'ailleurs pas sur quelle base l'indemnité à payer serait évaluée. S'agirait-il de faire payer à la Turquie une somme représentant la différence entre le prix réel de revient de la ligne et les 270.000 francs de papier d'Etat ottoman que la compagnie reçoit par kilomètre? On dit que cette différence est très considérable et se retrouve dans les bénéfices des compagnies de construction constituées à l'ombre de l'affaire du Bagdadbahn. Songerait-on à se faire payer ce manque à gagner, devant résulter de l'abandon de la section Bagdad-Golfe? L'affaire serait d'autant meilleure pour les concessionnaires renonçants, que rien ne les obligerait à ne pas user de l'influence qu'ils se réservent dans la direction de la compagnie à constituer pour la section du Golfe pour assurer, au moins par une partie, les travaux à telle ou telle compagnie filiale.

Quoi qu'il en soit, on peut être certain que cette question est très importante aux yeux des groupes financiers allemands pour lesquels l'affaire du Bagdad, grâce à l'élévation des garanties kilométriques obtenues, est avant tout une excellente affaire de construction.

A cet égard on ne peut émettre que des hypothèses, mais cependant la situation est telle qu'on ne peut s'empêcher de trouver que les journaux allemands font vraiment trop de crédit à l'ingénuité des Turcs, lorsqu'ils proclament longuement la générosité dont les concessionnaires et la politique allemande font preuve à l'égard de la Turquie. Les renoncements du Bagdadbahn ont leur copieuse contrepartie. Quant à dire, comme ce semble être le mot d'ordre donné aux journaux d'Allemagne et d'Autriche, que seuls les Allemands ne veulent porter aucune atteinte à l'intégrité de la Turquie parce qu'eux seuls y construisent des chemins de fer industriels et commerciaux et nullement politiques, c'est vraiment un peu trop forcer les faits. Pourquoi alors, depuis 1902, les Allemands n'ont-ils jamais voulu d'une internationalisation sincère du Bagdad, et pourquoi conservent-ils, même par et depuis les accords du 21 mars, la même attitude à l'égard de la section du Golfe? Les Turcs feront bien de rapprocher certaines déclarations de toute l'histoire de l'affaire du Bagdad depuis huit années, histoire qui n'est que celle des efforts, d'ailleurs heureux,

des Allemands pour lui conserver le caractère d'une affaire nettement allemande.

L'attitude de l'Angleterre.

Si la Turquie a négocié avec la Compagnie du Bagdadbahn l'abandon par cette dernière de la section du golfe, c'est qu'elle estime avoir intérêt à trouver un terrain d'entente avec l'Angleterre et, comme nous l'avons dit, c'est aussi l'intérêt des groupes financiers et industriels allemands engagés dans l'affaire du Bagdad. La Turquie, ainsi que nous l'avons observé, désirerait reconquérir toute la bonne volonté de l'Angleterre et régler la question de Koueit.

Il est difficile de savoir comment l'affaire du Bagdad se présente aujourd'hui à l'esprit des Anglais. Sans doute ceux-ci continueront-ils à l'envisager sans beaucoup de bienveillance. Il faudrait que l'on soit aveugle en Angleterre pour éprouver un autre sentiment. Comme lord Curzon l'a fait observer le 22 mars à la Chambre des lords, l'Angleterre a dans la région du golfe Persique de grands intérêts que la construction du chemin de fer ne manquera pas d'altérer. Il a montré que l'Angleterre et l'Inde entretenaient un commerce de 1 million de livres sterling avec la Mésopotamie et les régions voisines de la Perse et que l'achèvement de la ligne du Bagdad, ouvrant à des rivaux des voies autres que les voies traditionnelles par lesquelles le commerce britannique s'est établi dans le pays, ne pourrait manquer de lui rendre la position plus difficile. « Nous avons, a dit lord Curzon, des intérêts commerciaux et économiques sur toutes les sections de la ligne, depuis la Méditerranée jusqu'au golfe; et en outre des intérêts politiques, stratégiques et impériaux sur les sections qui sont dans le voisinage du golfe Persique. » Plus loin il ajoutait : « C'est un principe fondamental de la politique britannique que nous ne pouvons permettre la croissance d'aucun intérêt politique étranger prépondérant ou seulement rival sur les eaux du golfe Persique sans admettre en même temps des influences qui se feraient sentir à des milliers de milles au delà... » Et l'ex vice-roi des Indes disait que le gouvernement britannique ne saurait se prêter à la participation des capitaux anglais à la construction du chemin de fer, sans obtenir de garanties en ce qui concerne un traitement équitable pour son commerce et en ce qui concerne les intérêts politiques de l'Angleterre.

Mais quelles peuvent être ces garanties ? A la réflexion on reste sceptique sur les moyens que peut avoir l'Angleterre de parer au changement profond que l'arrivée du rail, mettant les plages du golfe Persique à un ou deux jours de la Méditerranée et de Constantinople, doit fatalement apporter à l'équilibre de sa puissance dans ces régions. Tel paraît bien être d'ailleurs, le sentiment de lord Curzon qui dit : « Mes lords, très franchement, si je pouvais ne tenir compte que des vœux et intérêts de l'Angleterre, je ne crois pas que je manifesterais beaucoup de désir de voir le

chemin de fer de Bagdad poussé jusqu'au Golfe. Cette entreprise contient des éléments de changements, d'innovations et peut-être de dangers. Je ne vois pas très clairement s'il doit être avantageux à notre commerce, et peut-être doit-il lui faire du tort. »

Le changement profond qui doit résulter de l'arrivée du rail au fond de la Mésopotamie explique aisément le pessimisme, à peine sous-entendu, de lord Curzon. Le *Times*, commentant le lendemain son discours, laissait percer les mêmes sentiments. Et cela se comprend. La suprématie de l'Angleterre dans le golfe Persique et dans toute l'Asie méridionale ne devait rester indiscutée qu'aussi longtemps que la mer resterait le seul moyen rapide et pratique de communications dans cette partie du monde, l'insécurité et le manque des moyens modernes de transports y laissant la terre à l'état de bloc difficilement pénétrable et inerte. Mais la situation change avec l'arrivée du rail qui permettrait à l'Allemagne, menant une politique turque hostile, de rendre singulièrement précaire, malgré la résistance anglaise, le maintien du *statu quo* à Koueit et sur d'autres rivages du golfe. La révolution apportée dans les moyens de communications par les inventions du XIX^e siècle rend certains rêves orientaux beaucoup moins chimériques que du temps de Napoléon. La Turquie, et derrière elle l'Allemagne, peuvent donner toutes les garanties qu'elles voudront, la situation n'en sera pas moins profondément altérée. L'empire de la mer perd beaucoup de son efficacité à une époque où les communications terrestres deviennent tellement plus rapides, faciles et puissantes. La terre s'animant comme elle le fait avec les chemins de fer, rendrait maintenant impossibles d'anciennes dominations purement maritimes comme celles de Carthage, et surtout de Gènes et Venise. Pour résumer trivialement la situation, en changeant les termes d'une comparaison populaire, on peut dire qu'en présence des transformations qui vont se produire sur le continent aux abords du golfe Persique, l'Angleterre y est un peu, lorsqu'elle songe aux moyens d'y sauvegarder ses intérêts, dans l'embarras d'une cane qui aurait cové des poulets.

* * *

Aussi est-il impossible qu'on soit très favorable, dans les milieux dirigeants britanniques, au chemin de fer de Bagdad. Cependant, on y compte avec les faits. Il faudrait une politique singulièrement aventureuse pour provoquer en Orient des bouleversements qui pourraient beaucoup retarder le rail sur la route du golfe Persique. L'Angleterre d'aujourd'hui, pas plus que les autres peuples engagés dans les complexités de la vie économique moderne, n'est d'humeur très audacieuse; elle aime mieux laisser tourner la terre en cherchant les moyens de s'accommoder le moins mal possible de son mouvement. Ni lord Curzon, ni le *Times*, ne veulent que l'Angleterre essaie, fût-ce seulement par une absten-

tion boudeuse, de retarder la construction de la section du golfe, la seule au sujet de laquelle des questions de participation et de voies et moyens se posent encore. Le premier, après avoir émis des doutes touchant les résultats financiers que pourra donner l'exploitation de cette section en concurrence avec la navigation fluviale, disait le 22 mars : « Mais, en dépit de cette opinion, le gouvernement turc est résolu à construire le chemin de fer, au moins jusqu'à la limite de son territoire, et, si le chemin de fer peut être établi sans des risques financiers trop sérieux, alors je pense que le gouvernement de Sa Majesté aurait entièrement raison d'entrer en discussion avec la Turquie dans le but d'arriver, si possible, à quelque arrangement. » Quant au *Times*, après avoir fait ses réserves, il laisse entendre que si le contrôle international est assuré — il veut que la situation soit claire, et les procédés constamment employés par les Allemands dans cette affaire pour ne faire que des concessions apparentes expliquent assez cette exigence — l'Angleterre pourra accorder la participation qu'elle avait été obligée de refuser en 1903. « A cette époque, dit-il, nos gouvernants étaient prêts à beaucoup pour satisfaire les vœux de la Turquie et de l'Allemagne. Ils étaient disposés à sanctionner une augmentation des droits de douanes turcs et même à considérer avec faveur la question d'un terminus du chemin de fer à Koueit. Mais ils n'étaient pas d'humeur à faciliter la construction de la ligne, à moins que celle-ci ne dût être sous un contrôle international effectif. C'est seulement lorsqu'il devint clair que l'Allemagne ne voulait pas consentir à un tel contrôle que l'offre faite par elle fut rejetée avec l'entière approbation, comme lord Curzon l'a remarqué, de tous les partis, aussi bien dans le Parlement que dans le pays. Nous croyons que cette opinion n'a pas changé et que, tandis qu'elle serait encore prête à prendre en soigneuse considération toute proposition raisonnable faite par la Turquie, sans doute avec le consentement de l'Allemagne, elle ne sanctionnera, pas plus en 1911 qu'en 1903, une affaire profitable à une seule des parties et galvaudant d'importants intérêts britanniques, politiques aussi bien que commerciaux... Nous sommes aussi disposés que nous l'étions il y a huit ans à accueillir sans défaveur et sans préjugés tout plan qui, d'une manière évidente, ne menacerait pas notre commerce ni nos intérêts politiques, mais la démonstration doit être claire et indiscutable. La charge de la faire incombe à ceux qui désirent notre aide pour la réalisation de l'entreprise. »

Quant au gouvernement, il a la même attitude que l'opposition unioniste, bien qu'il paraisse envisager avec plus de faveur une participation anglaise à la section du Golfe, tout en parlant avec la réserve qui s'impose toujours à des gouvernants lorsqu'on leur demande de s'expliquer sur des négociations en cours. Lord Morley, répondant le 22 mars à lord Curzon dans la Chambre des Lords, a dit qu'il regrettait que

l'Angleterre ait refusé les offres allemandes de 1903 :

Le noble lord s'est aventuré sur un terrain plutôt dangereux, s'il désire ne pas s'exposer à des controverses, lorsqu'il a fait allusion aux décisions prises en 1903. Je crois qu'il oublie que, quelque circonstances atténuantes que l'on puisse trouver à l'erreur commise en 1903, à l'époque où le gouvernement britannique refusa de participer au chemin de fer de Bagdad, cette décision, de quelque manière qu'elle puisse être expliquée, n'a pas été justifiée par les événements.

Je ne crois pas que personne puisse dire qu'il n'aurait pas, comme les faits l'ont prouvé, infiniment mieux valu pour nous d'accepter en 1903, lorsque nous en eûmes l'occasion, une participation à l'entreprise du chemin de fer de Bagdad. Il n'est pas juste de nous blâmer pour les difficultés de la position dans laquelle tout gouvernement britannique doit se trouver maintenant en ce qui concerne ce projet. Dès la date où la concession du chemin de fer de Bagdad fut accordée, les Allemands s'étaient déjà assurés de certaines positions, car ils exploitaient environ 1.045 kilomètres de chemin de fer en Anatolie. Le noble lord dit que la décision prise par nous à cette époque était inévitable. Je ne puis le comprendre, et il est nécessaire pour moi de faire observer que cette décision ne fut pas justifiée.

Sans doute on peut penser, avec lord Morley, que les faits ont montré que l'opposition faite il y a huit ans par l'Angleterre — et aussi la France — fut stérile. Cependant on s'explique que la politique anglaise se soit attardée à essayer d'assurer à l'Angleterre le « contrôle » de la section du golfe, plutôt que d'entrer dans une affaire dont l'internationalisation, offerte par les Allemands, mais toujours reprise pendant les négociations grâce à des moyens détournés, ne fut jamais qu'un leurre.

Pour ce qui est de l'aspect présent de l'affaire pour l'Angleterre et de l'avenir, lord Morley a dit :

Beaucoup d'absurdités ont été dites sur les dangers que ce chemin de fer, une fois achevé, pourra faire courir aux intérêts anglais, et on a exprimé des appréhensions chimériques. L'une d'entre elles fait craindre que le chemin de fer soit une menace perpétuelle pour l'Égypte, parce que, par une jonction avec les chemins de fer français de Syrie et avec les chemins de fer turcs du Hedjaz, il établira une communication ininterrompue depuis le Bosphore jusqu'à l'Arabie occidentale. Soit dit en passant, cela ne serait guère un argument à présenter à la Turquie pour qu'elle renonce à des communications par voie ferrée sur son propre territoire, et, en même temps, cette crainte ne tient pas compte de ce fait qu'est l'existence de la péninsule de Sinaï. Un autre écrivain s'est lamenté sur les conséquences du développement du chemin de fer en Mésopotamie où de très anciens intérêts commerciaux britanniques existent, et où ces intérêts sont encore dominants. Il a fait une triste peinture du sort qui attend ce grand commerce des marchandises anglaises et indiennes, estimé à plus de 25 millions de francs, qui parvient, en remontant le Tigre, jusqu'à Bagdad, et qui de là pénètre en Perse par les caravanes. Le chemin de fer de Bagdad peut exercer ou non une influence préjudiciable sur le commerce britannique, mais le moment d'examiner cette question était celui qui précéda la concession. Depuis lors il est passé. Vous ne pouvez ignorer ce fait élémentaire et capital que ce chemin de fer est

construit en territoire turc en vertu d'une concession donnée par le gouvernement turc. Vous ne pouvez ignorer ce fait et vous devez le prendre comme point de départ... Il est incontestable que le gouvernement de Sa Majesté est en principe favorable à la construction de chemins de fer en Turquie. Il apprécie beaucoup cette construction parce que, avec d'autres causes, elle doit consolider le nouveau régime, et nous souhaitons cordialement que le nouveau régime à Constantinople continue à prospérer. Si par conséquent nous pouvions prévoir une solution acceptable pour ce pays de la question du chemin de fer en Mésopotamie, nous n'aurions pas d'objections à ce que le cheïck de Koueit consente, dans certaines conditions, à l'établissement d'un terminus dans le port excellent qu'il possède. Alors la principale objection que nous avons encore à l'augmentation des droits de douane turcs, moyen que nous devons conserver en mains dans cette discussion, disparaîtrait immédiatement..

L'arrangement qui vient d'être conclu entre le gouvernement turc et les concessionnaires se résume en ce fait que, dans certaines limites, le gouvernement de Constantinople a reconquis sa liberté d'action en ce qui concerne la section du chemin de fer à construire entre Bagdad et le golfe Persique. Les propositions que la Turquie a faites au gouvernement de Sa Majesté n'en sont encore qu'aux phases préliminaires, mais nous désirons que l'on comprenne bien clairement que le gouvernement de Sa Majesté souhaite sincèrement une solution qui ferait disparaître toute inquiétude en ce qui concerne les intérêts commerciaux impliqués dans cette affaire, ainsi que les nuages de soupçons et de défiances qui ont si souvent obscurci cette question. En un mot, nous désirons une solution qui fera disparaître toutes les appréhensions d'après lesquelles la question du chemin de fer de Bagdad et de son terminus risque de susciter des difficultés diplomatiques entre les parties intéressées. Nous sentons que dans tout arrangement l'Allemagne doit être partie consentante puisque les concessionnaires originaires étaient des Allemands.

Telle est la position présente des affaires. Nous ne pouvons, sans porter préjudice aux négociations qui devront naturellement suivre ces propositions, et les nobles lords le comprendront, faire des déclarations plus détaillées. Nous sommes convaincus, en considérant les récents arrangements, qu'un pas considérable a été franchi dans une direction qui nous fait entrevoir une solution de ce problème complexe. Dans les négociations ultérieures, le gouvernement de Sa Majesté sera animé par le désir de faire disparaître toute cause de mauvaise humeur internationale, et aussi, les nobles lords peuvent en être assurés, de sauvegarder tous les intérêts qui importent au présent et à l'avenir de ce pays.

Le lendemain du jour où lord Morley parlait ainsi à la Chambre des lords, le 23 mars, sir E. Grey s'expliquait de nouveau devant la Chambre des communes sur l'attitude présente du gouvernement britannique à l'égard du chemin de fer de Bagdad. Sir Edward Grey, après avoir constaté que l'atmosphère créée par le récent arrangement passé entre la Compagnie et le gouvernement turc était favorable, a dit :

Je ne veux pas commenter ce qui a été signé entre les concessionnaires et le gouvernement turc pour dire autre chose que, bien que ces arrangements ne donnent pas à la Turquie une liberté absolue, c'est-à-dire ne la libèrent pas complètement des conditions de l'ancienne concession qui comprenait le chemin de fer de Bagdad au golfe, ils ouvrent la question de la continuation du che-

min de fer au delà de Bagdad à de nouvelles négociations et permettent des pourparlers qui étaient impossibles aussi longtemps que le gouvernement turc restait lié par les termes de la concession originaire. Ce que l'avenir de ces négociations pourra être, il est trop tôt pour le dire. Je désire franchement voir conclure un arrangement, parce que si un arrangement est conclu, satisfaisant pour la Turquie, pour nous-mêmes et pour l'Allemagne, il fera en tout cas disparaître une cause possible de mésentente politique. Ce serait un avantage que de débarrasser notre chemin de cela. La mauvaise humeur politique serait due à la crainte éprouvée par l'opinion publique que, si le chemin de fer de Bagdad était terminé selon les termes de la concession originaire, il pourrait avoir un effet fâcheux pour les intérêts politiques et stratégiques de l'Angleterre dans le golfe et aussi pour ses intérêts commerciaux. Si on pouvait conclure un accord assurant complètement l'opinion que, lorsque le chemin de fer de Bagdad sera achevé, le commerce britannique n'y subira pas de tarifs différentiels et que, non seulement en théorie, mais encore en fait, il est assuré de pouvoir user de ce chemin de fer et de ses embranchements comme d'artères ouvertes au commerce anglais de même qu'à celui de tout autre pays, alors une des grandes inquiétudes et une des causes de difficultés futures aura disparu. Cela est un des objets que nous avons en vue.

L'autre objet est, comme de juste, la sauvegarde des intérêts politiques et stratégiques que nous avons dans le golfe Persique. On a souvent rappelé le discours prononcé par lord Lansdowne, il y a deux ans. Il a insisté sur ce point que nous ne saurions admettre le risque de voir entre les mains d'une autre puissance une position fortifiée sur le golfe Persique, d'où on pourrait menacer de flanc nos communications avec l'Inde. Dans tout arrangement qui pourrait être conclu en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Bagdad au golfe, cet intérêt devrait naturellement être entièrement sauvegardé. Je ne vois d'ailleurs pas de difficultés qui empêchent d'arriver à ce résultat. Je crois qu'un arrangement peut être conclu aux termes duquel le chemin de fer de Bagdad serait une entreprise purement commerciale. Mais lorsque le comte de Ronaldshay m'a demandé de dire exactement ce que nous exigerons avant de donner notre consentement à l'augmentation des droits de douane qui pourrait être essentielle pour l'achèvement du chemin de fer, je ne puis, comme de juste, que déclarer en termes généraux ce que sont les deux objets que nous essayons d'atteindre. Les demandes particulières que nous pouvons faire en ce qui concerne le contrôle, la participation et le reste ne peuvent pas être publiées. Elles doivent être présentées au cours des négociations et ne sauraient être jugées avant la conclusion.

Nous n'insisterons pas sur la difficulté, pour ne pas dire plus, où se trouve l'Angleterre lorsqu'elle cherche à sauvegarder sa situation dans le golfe Persique contre les conséquences possibles de la construction du chemin de fer de Bagdad. Nous avons déjà montré ce qu'il y a d'inéluctable dans cette difficulté. Ce qui importe d'une manière pratique dans ce moment, ce sont les négociations dont sir E. Grey comme lord Morley ont annoncé l'ouverture. La *Gazette de l'Allemagne du Nord* qui représente une politique désireuse sans doute d'une entente, pour toutes les raisons que nous avons résumées, parlait avec satisfaction des perspectives que ces négociations ouvrent. Elle disait le 26 mars : « D'après des déclarations faites jeudi dernier par

sur E. Grey sur l'état actuel de la question de Bagdad, il est évident que la Turquie a soumis à l'Angleterre, sur la base de son propre accord avec la Compagnie du Bagdad, des propositions relatives à la continuation de la ligne de Bagdad au Golfe. Le ministre n'a pu parler de la teneur de ces propositions, parce qu'il s'agit de conversations confidentielles. Mais le ton sur lequel sir E. Grey a parlé de cette affaire laisse deviner qu'il espère voir se réaliser le vœu, formulé par lui-même, de la conclusion d'un arrangement satisfaisant entre la Turquie, l'Angleterre et l'Allemagne. »

* * *

Jusqu'ici aucune parole prononcée du côté anglais n'est venue nous renseigner sur le cours, favorable ou non, des négociations qui commencent. Certaines nouvelles font croire qu'elles pourraient être difficiles si les Anglais tiennent vraiment à l'internationalisation de la ligne de Bagdad au Golfe. L'Angleterre et la France réclameraient chacune pour que cette internationalisation soit réelle, 25 0/0 du capital à fournir et la nomination d'un directeur anglais. Mais la Porte, qui, comme nous l'avons vu, reste tenue en mains dans cette affaire par les intéressés allemands, proposerait 20 0/0 à chacune des puissances occidentales, de manière à réserver au groupe turco-allemand 60 0/0 du capital de la nouvelle société à créer, c'est-à-dire la prédominance. Certains journaux allemands commencent à déclarer la solution anglaise outrepassante et inacceptable. Peut-être ne faut-il pas se laisser impressionner par ces divergences de vues et ces commentaires : mais il est certain que le gouvernement anglais, en présence d'une opinion très défiante de l'Allemagne, devra exiger que ses conditions soient admises de la manière la plus claire et que, s'il veut une internationalisation réelle de la section du Golfe, on ne s'en tirera pas par des clauses équivoques. Il faudra donc que ses vues et celles des Allemands se concilient dans les textes les plus clairs et, par conséquent, qu'avant de les rédiger, on ait pu se mettre sincèrement d'accord. Il n'apparaît pas encore qu'on le soit.

La question dépend en partie de l'importance que les Turcs attribuent à Koueit, de la grandeur de leur désir d'y avoir les mains libres. On sait que, depuis 1899, l'Angleterre a arrêté toutes les tentatives de la Turquie pour faire acte d'autorité à Koueit. Or les Turcs voudraient y installer un poste de gendarmes et un bureau de douanes. En outre, Koueit présente de grands avantages comme terminus du chemin de fer de Bagdad. Récemment la *Gazette de Cologne* rappelait que cette bourgade est sise sur le meilleur port du Nord du Golfe. Un chenal profond permet aux plus grands navires d'y accéder tandis que les bouches du Chatt-el-Arab, devant lesquelles la barre s'ensable de plus en plus, ne permettent qu'à des navires de 1.500 tonneaux au maximum de remonter jusqu'au Bassorah. C'est tout au plus

si quelques fortes marées de printemps peuvent porter jusqu'à Bassorah des navires de 3.000 tonneaux. En temps normal les grands bateaux doivent se mettre à l'ancre devant les bouches du fleuve et décharger leur cargaison sur des allèges.

L'Angleterre a donc là, avec le 4 0/0 d'augmentation de douane, une bonne monnaie d'échange entre les mains. Mais il est évident que cela ne suffirait pas pour qu'elle obtienne une solution favorable si les Allemands voulaient que les négociations, dominées par la même arrière-pensée de contrôle exclusif, soient aussi fallacieuses que celles de 1903. Il faut observer que, même si l'on n'aboutissait pas, les Allemands ne sortiraient pas les mains vides de cette affaire. Ils conserveraient l'embranchement et le port d'Alexandrette ; le contrat du 21 mars assurant des moyens financiers aux 600 kilomètres à construire de El-Hélif à Bagdad leur resterait acquis. Ils en seraient quittes pour reprendre la section du Golfe et perdre peut-être l'espoir d'un accord qui leur faciliterait — nous allons dire comment — la « levée » des capitaux nécessaires même pour la partie purement allemande de la ligne. Mais ils se retireraient en exploitant hautement la marque de bonne volonté qu'ils ont donnée à la Turquie... et la mauvaise volonté des autres. Ils montreraient l'Angleterre si hostile à la Turquie qu'elle n'admet même pas que dans cette affaire de chemin de fer ottoman il y ait une majorité faite par l'appoint de la Turquie. Ils le feraient d'autant plus aisément qu'on paraît mal comprendre à Constantinople pourquoi en France et en Angleterre on croit que la Turquie n'est en ce moment que le caudataire de l'Allemagne et l'on a les défiances qu'une pareille conviction inspire. Il faut donc bien se dire que la situation est encore très délicate et qu'il ne faudrait encore rien conclure de précis des possibilités d'accord international sur la section du Golfe ouvertes par les arrangements du 21 mars et reconnues, comme nous venons de le voir, par le gouvernement britannique.

L'intérêt français.

Il appartient à l'Angleterre, principale intéressée, de savoir dans quelles conditions il lui convient de participer à l'établissement du Bagdad-golfe Persique. Si elle se déclare satisfaite, nous n'aurons aucune raison de ne pas prendre part avec elle à la construction de ce chemin de fer. Cela ne présentera pas d'inconvénient pour nous, ni non plus un très grand avantage. Il faut souhaiter seulement que nous soyons assurés, dans la fourniture du matériel et dans les engagements de personnel d'une part proportionnelle à celle du capital que nous aurons souscrit. Cette condition paraît d'autant plus nécessaire que, même remplie, il n'est pas certain qu'elle nous assure à tous égards des avantages proportionnels à notre participation financière réelle. Si les emprunts ottomans dont le produit servira à construire la section du golfe, sont internationalisés, c'est-à-dire s'ils sont négociables sur l'ensemble des marchés

émetteurs, il est vraisemblable que les portefeuilles français finiront par absorber non seulement la part de ces emprunts souscrits en France mais encore le plus gros des parts allemande et turque. C'est là une question dont il faudra que le gouvernement, se préoccupe : nous avons nos conditions à faire surtout si les emprunts Bagdad-Golfe ne sont pas divisés en tranches distinctes dont les titres ne seront négociables que sur chacun des marchés qui les aura émises.

Mais ce n'est là que la moindre des réflexions que les contrats du 21 mars et les négociations actuelles doivent inspirer à ceux qui ont la responsabilité ou seulement le souci de l'intérêt français en cette affaire. Il est permis de se demander si les Allemands n'espèrent pas que leurs négociations directes avec la Russie et indirectes avec l'Angleterre auront pour effet détourné de modifier l'attitude du marché français à l'égard du Bagdadbahn lui-même. Sans doute il ne semble pas qu'ils nous demandent rien pour l'instant, il est possible qu'ils ne nous demandent rien non plus ultérieurement ; mais peut-être aussi qu'ils se réservent de nous aborder lorsqu'ils seront d'accord avec tous les autres. Cette supposition n'est en tous cas pas absolument gratuite puisque, aux termes du projet d'entente russo-allemande publié après Potsdam par l'*Evening Times*, projet jamais démenti et considéré généralement comme parfaitement vraisemblable, l'Allemagne demanderait à la Russie de déclarer qu'elle ne s'opposera pas à la participation de capitaux étrangers à la construction du Bagdadbahn. Si cela a un sens cela veut dire que les concessionnaires allemands songent encore à s'assurer le concours de notre marché. L'opposition russe éliminée ils pourraient espérer d'un accord avec l'Angleterre un effet moral qui s'ajouterait à celui de leur entente avec la Russie. Nous donnant ainsi l'impression de l'isolement ils auraient obtenu « l'encerclement » de notre marché, pour reprendre l'élégante expression inventée par les journaux allemands pour qualifier la politique qu'ils attribuent à Edouard VII à l'égard de l'Allemagne. On proclamerait alors notre isolement, l'absurdité d'une attitude boudeuse envers la grande œuvre de civilisation qu'est le Bagdad ; tous les intérêts financiers qui s'appliquent à faire conclure des emprunts quelconques sur la Ville de Paris feraient ressortir que la question est tranchée, qu'aucune raison politique ne s'oppose plus à ce que nous fournissions une partie du capital nécessaire à la construction du Bagdad. Les tribunes ne manquent jamais à de telles prédications. On compterait sur la faiblesse de nos gouvernants pour leur arracher leur consentement, et ainsi le concours du capital français à la construction des 1.440 kilomètres de chemins de fer allemands qui restent à construire entre Boulgourlou et Bagdad sera obtenu.

* * *

Il n'est pas invraisemblable que l'espoir de ce concours ait été au nombre des raisons qui ont

déterminé les démarches auxquelles se livre depuis quelques mois la politique allemande touchant le chemin de fer de Bagdad. Mais jamais plus qu'après les conventions du 21 mars nous n'avons eu de bonnes raisons de le refuser. A bien regarder les choses, c'est, en somme, un peu sur notre dos que les derniers accords ont été conclus entre la Porte et les concessionnaires allemands. C'est en tous cas sur nos intérêts ou tout ou moins sur les espérances que nous étions en droit de garder que l'on a trouvé une compensation à donner au Bagdadbahn pour sa renonciation, d'ailleurs fructueuse, à la section du Golfe. On sait que la seule concession que le Bagdadbahn pouvait nous faire depuis qu'il était certain que les Allemands ne se laisseraient pas internationaliser devait être la restitution aux chemins de fer français de Syrie des positions si déplorablement abandonnées dans la région Alep Alexandrette par ceux qui furent les maîtres de ces chemins de fer après 1899. Or, le Bagdadbahn au lieu de passer à Biredjik, vient toucher Alep ; les accords du 21 mars viennent en outre de lui accorder un débouché sur Alexandrette. Les Allemands eux-mêmes reconnaissent la situation faite par les derniers arrangements aux chemins de fer français. La *Gazette de Cologne* écrivait le 21 mars : « La concession obtenue par la compagnie du Bagdad de l'embranchement Alexandrette-Osmanieh et de l'aménagement du port d'Alexandrette, représente pour la compagnie un précieux complément de la convention jusqu'ici existante. L'accès à ce port que la compagnie du Bagdad assurera désormais par la ligne de jonction d'Osmanieh à Alexandrette, longue de 60 kilomètres, est particulièrement important en ce que la plus grande partie des produits que la Mésopotamie devra fournir et exporter à l'avenir gagneront ainsi la mer par le plus court chemin. La concurrence que la ligne de Bagdad rencontre sur ce point est celle des lignes de la Syrie du Nord, construites avec les capitaux français, et particulièrement celle de la ligne Alep-Homs-Tripoli. La section Homs-Tripoli est actuellement en construction et sera bientôt mise en exploitation. Vis-à-vis de cette ligne, la ligne du Bagdad se trouvait jusqu'ici dans une situation désavantageuse, parce que le port le plus proche qu'elle pouvait atteindre était Mersina, Or, Mersina qui n'a qu'une rade ouverte n'est pas dans des conditions suffisantes pour répondre aux nécessités d'un grand trafic. Celles-ci ne rencontreront aucune difficulté dans le port naturel et sûr d'Alexandrette. C'est pour ces raisons que la Compagnie a pu se résoudre à construire l'embranchement Osmanieh-Alexandrette sans garantie kilométrique. »

On se demande après cela quelle concession le Bagdadbahn pourrait nous faire pour obtenir l'admission de ses titres à la cote de la Bourse de Paris. En réalité, au point où en sont les choses, il ne saurait plus espérer cette admission que d'une pression diplomatique faite pour démoraliser l'adversaire et obtenir son consentement sans lui accor-

der aucun avantage. Celui du Bagdadbahn serait par contre évident en dehors même de la rapidité plus grande avec laquelle le concours de la place de Paris permettrait de lever le capital. La Turquie met à la disposition de la Compagnie les moyens d'emprunter 270.000 francs par kilomètre; or le papier turc est coté à plusieurs points plus haut à Paris qu'à Berlin. Ce serait quelques milliers de francs gagnés par les concessionnaires allemands sur chaque kilomètre construit : un joli boni sur les 1440 kilomètres à établir jusqu'à Bagdad. L'avantage des concessionnaires pourrait même être rétroactif puisque, si les 54 millions de francs déjà empruntés par la Turquie pour la section de Konian-Eréglî-Bouglourlou étaient admis à la cote de Paris, ce papier qui est entre des mains allemandes se trouverait bénéficier d'une augmentation de valeur de 5 ou 6 points.

On voit quel profit les Allemands espéreraient d'une politique qui aboutirait à obtenir du gouvernement français l'admission à la cote des titres du Bagdadbahn, et nos lecteurs savent les raisons qui permettent au moins de supposer que tel est un des objets que les Allemands continueront à avoir en vue. Mais on voit aussi que les derniers accords nous retirent toute espèce de raison, en admettant que nous en eussions encore de sérieuses, de « financer » le Bagdadbahn. Nous le proposer maintenant serait manifester le plus parfait mépris pour le jugement et la résolution politique de nos gouvernants : ce sentiment existe déjà trop en Allemagne pour qu'il ne soit pas très dangereux de l'encourager.

C'est une affaire et non une question de sentiment — les Allemands sont les premiers à nous apprendre la différence qu'il faut faire entre les deux choses — or, le Bagdadbahn ne peut plus rien nous accorder. On a bien dit que c'est ailleurs que l'Allemagne pourrait nous payer le concours que nous lui donnerions sur ce point. On a parlé du Maroc. Certes nous estimons notre œuvre au Maroc autrement importante pour nous que les affaires de chemins de fer ottomans. Mais l'Allemagne a déjà signé avec nous un accord marocain en 1909, ce qui n'empêche pas sa politique d'essayer constamment de nous faire sentir la pointe au Maroc. En outre ses concessions pourraient être rendues plus difficiles par l'Acte d'Algésiras. Un nouvel accord marocain pourrait être utile, mais à la condition qu'il soit compréhensif, définitif et ne laisse place à aucune immixtion. Les Allemands ne se sont pas rendus comme de bons marchands : ils ne sont pas de ces partenaires avec lesquels on puisse ne pas beaucoup serrer les textes. Les allures de leur diplomatie ne sont pas pour faire croire que leur sagesse populaire pense comme la nôtre, que les bons comptes font les bons amis. Cette constatation peut être pénible aux partisans d'ententes pratiques avec l'Allemagne — nous ne parlons pas en adversaires de telles ententes — mais il faut se rendre aux leçons de l'expérience. Si les Allemands désirent jamais un accord dont l'un des termes serait notre participation financière au Bagdadbahn, il faudra les

voir venir et être bien certain de ce qu'on signe. Rien ne fait prévoir qu'ils désirent payer sérieusement notre concours ou seulement le solliciter ouvertement. Aussi n'avons-nous qu'à rester sur la réserve et à ne pas les aider en quoi que ce soit à achever une œuvre qui ne nous offre et ne peut plus, à moins de renonciations maintenant invraisemblables, nous offrir aucune espèce d'avantages. Ils sont certes capables d'achever par leurs propres moyens la grande œuvre qu'ils ont entreprise en Asie Mineure et qu'ils se sont réservée exclusivement avec une si belle opiniâtreté. Mais ils devront y consacrer le plus gros de leurs capitaux disponibles et y mettre plus de temps. Nous n'avons pas, surtout gratuitement, à libérer par notre intervention une partie de leurs disponibilités qui seraient sans aucun doute reportées sur quelque autre entreprise de leur impérialisme financier politico-financier, peut-être menée aux dépens de quelqu'un de nos intérêts.

* * *

Du côté des Allemands nous n'avons donc rien à tenter, nous serions d'ailleurs certains de nous heurter à une rebuffade destinée à déprécier l'importance de notre concours, même si on le désirait *in petto*. Mais, comme nous l'avons dit, dès le lendemain de Potsdam, il convient, en cette affaire, de distinguer entre les Allemands et les Turcs. Ceux-ci désirent regagner la bonne volonté du marché français, ils souhaitent notre adhésion à la majoration de 4 0/0 des droits de douane. Pour ces raisons, ils seraient disposés à recourir aux capitaux et techniciens français pour la construction et l'exploitation de plusieurs lignes importantes, parmi lesquelles la section ottomane du Danube-Adriatique et, en Asie, le Samsoun-Sivas, prolongé d'une part jusqu'à Van, et de l'autre jusqu'à Erzeroum. Ils parleraient d'un emprunt de 25 millions de livres turques à conclure sur le marché de Paris pour la réalisation de ces entreprises. Nous avons déjà dit les sentiments un peu mêlés que peuvent nous inspirer ces chemins de fer et surtout expliqué que nous ne saurions en entreprendre sans être assurés de ne pas heurter certaines puissances alliées ou amies. Mais si tous les intérêts et toutes les susceptibilités peuvent se concilier, nous n'aurions aucune raison pour ne pas aider la Turquie à construire ces nouvelles voies ferrées. Ce serait donner à nos amis turcs une preuve de bonne volonté. Ce serait étendre notre influence économique morale sur certaines régions riches de l'empire ; y consolider et développer notre culture. L'argent français servirait dans ce cas à entretenir et à créer de la vie française. Nous savons que notre participation au Bagdadbahn allemand ne saurait avoir un résultat pareil. Les accords du 21 mars doivent, à moins de propositions allemandes positives et acceptables que rien ne fait prévoir, clore définitivement la question de notre coopération à la ligne de Bagdad. Aussi est-ce du côté de chemins de fer nouveaux que peut nous proposer la Turquie, et seulement de ce côté, que l'on doit laisser

se diriger les nouvelles disponibilités que l'épargne française peut avoir à consacrer à des fonds ottomans.

ROBERT DE CAIX.

SUR LE TRACÉ DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD.

Au moment où l'entrevue de Potsdam fait couler des flots d'encre et soulève de violentes polémiques, tandis que les diplomates d'Europe observent au sujet de la grave question du chemin de fer de Bagdad une réserve qui parfois veut être trop habile, il est peut-être intéressant de suivre la marche progressive de l'entreprise elle-même, que toutes les entrevues de diplomates et les discours de parlementaires n'arrêteront pas. On oublie trop que ce chemin de fer est une réalité, qu'il y a des conventions passées et que malgré l'opposition faite à sa construction, il avance quand même chaque mois de plusieurs kilomètres. Je reviens de Bagdad et j'ai suivi à cheval le tracé de ce chemin de fer à quelques écarts près. Il n'est pas sans intérêt de présenter la « chose vue » au moment où toute la presse européenne discute si fort sur le chemin de fer de Bagdad.

*
* *

Jetons un coup d'œil rapide sur les régions que ce chemin de fer est appelé à traverser, et remontons en sens inverse de sa marche de pénétration.

De Bassorah, Koueït ou tout autre point du golfe à Bagdad, peu de difficultés. On peut aller en ligne droite à travers de vastes plaines uniformément plates. Il faudra cependant avoir soin d'établir un remblai résistant, fréquemment coupé de petits ponts, pour laisser les eaux s'écouler à la fin des crues. Les terres d'alluvions sont dangereuses et réservent bien des surprises. L'établissement d'un pont métallique de près de 300 mètres de longueur à jeter sur l'Euphrate près de Mousseieb exigera un ouvrage d'art important très délicat.

De Bagdad le chemin de fer remontera vers le Nord, suivant selon toute probabilité la rive droite du Tigre jusqu'à Mossoul. Un peu au Nord de Bagdad nouveau pont, sur le Tigre cette fois, pour le fameux branchement sur Khanikin.

Jusqu'à Tekrit la ligne serpentera à travers de belles plaines fertiles, sans difficultés de construction. Au delà le sol devient pierreux et accidenté, et le vallonnement de la région nécessitera de grands mouvements de terre, et de nombreux travaux de maçonnerie rendus coûteux et difficiles dans cette contrée absolument déserte, et la plus éloignée, sur tout le parcours de la ligne, des ports, soit de la Méditerranée, soit du golfe. Ces difficultés seront les mêmes jusqu'au delà de Nissibin, et presque jusqu'à Harran, où l'on ne parvient qu'en escaladant des

collines de près de 700 mètres d'altitude. La ligne traversera de nouveau l'Euphrate à 25 kilomètres au Sud de Biredjik, atteindra Alep, sur de grandes longueurs à travers monts et ravins, et continuera sa course vers Adana en passant par les gorges profondes du Ghiaour-Dagh dont il faudra percer les flancs.

C'est sur le versant occidental de cette montagne que j'ai rencontré les premières équipes d'ingénieurs allemands, deux heures avant d'arriver au pittoresque village de Bagtché. C'est là le point extrême de la ligne de Bagdad qui se heurte, après un premier arrêt au Taurus, à ce nouveau massif, second obstacle, dont la traversée nécessitera une quarantaine de kilomètres de travaux d'art extrêmement coûteux.

On sait que sans attendre l'achèvement des 90 kilomètres de tunnel, ponts, viaducs, et autres travaux d'art à travers le Taurus, pour lequel il faut encore au moins quatre années, la compagnie a préféré, ce qui est judicieux, construire un tronçon qui traverse la plaine d'Adana d'un bout à l'autre, de l'Est à l'Ouest, et dont le débouché à la mer sera assuré par le chemin de fer Adana-Mersina, déjà racheté par la compagnie allemande à ses concessionnaires français. Un bel avenir est réservé à ce tronçon qui dessert une riante plaine très riche, déjà convenablement exploitée et dont des travaux d'irrigation vont beaucoup augmenter la puissance productrice.

Les travaux sont activement poussés, de nombreux campements d'ingénieurs et d'ouvriers sont établis tout le long de la ligne, le remblai est achevé et la locomotive y fera certainement son apparition dans six à huit mois.

Mais là aussi l'exécution des travaux a donné un cruel démenti aux prévisions, et l'on m'a affirmé que le prix de la main-d'œuvre avait été trois fois plus élevé que celui prévu au cahier des charges (les journaliers ont été payés jusqu'à 15 piastres B., soit environ 3 francs).

Au Taurus on ne rencontre à nouveau les équipes allemandes que sur le versant occidental (après avoir escaladé des passes neigeuses à 4.500 mètres d'altitude), près du petit village de Ak-Kopri. C'est le quartier général des ingénieurs employés à la traversée du Taurus. De là, en seize heures de voiture, on gagne le point extrême de la ligne mise actuellement en exploitation, appelé Boulgourlou.

La station de Boulgourlou, qui ressemble à une de nos petites gares de campagne, émerge au-dessus d'une plaine déserte. Un seul train par jour vient y toucher; à une allure désespérante il vous conduit en dix heures à Koniah, faisant du vingt à l'heure pour parcourir les 190 kilomètres qui séparent Boulgourlou de Koniah. Vous êtes obligé de passer la nuit dans cette ville, les chemins de fer turcs ne marchant que le jour.

Le lendemain, à 5 heures du matin, vous reprenez l'unique train de la ligne qui vous débarque de nouveau à 8 heures du soir à Eski-Chéhir, et vous attend le lendemain matin pour vous mener enfin jusqu'à Constantinople.

La dernière étape se fait à une allure un peu plus raisonnable, peut-être simple illusion due à l'enchantement du paysage dans cette dernière partie du voyage, qui devient féerique quand la ligne, à partir d'Ismid, suit les côtes de la Marmara et fait oublier la longueur du trajet.

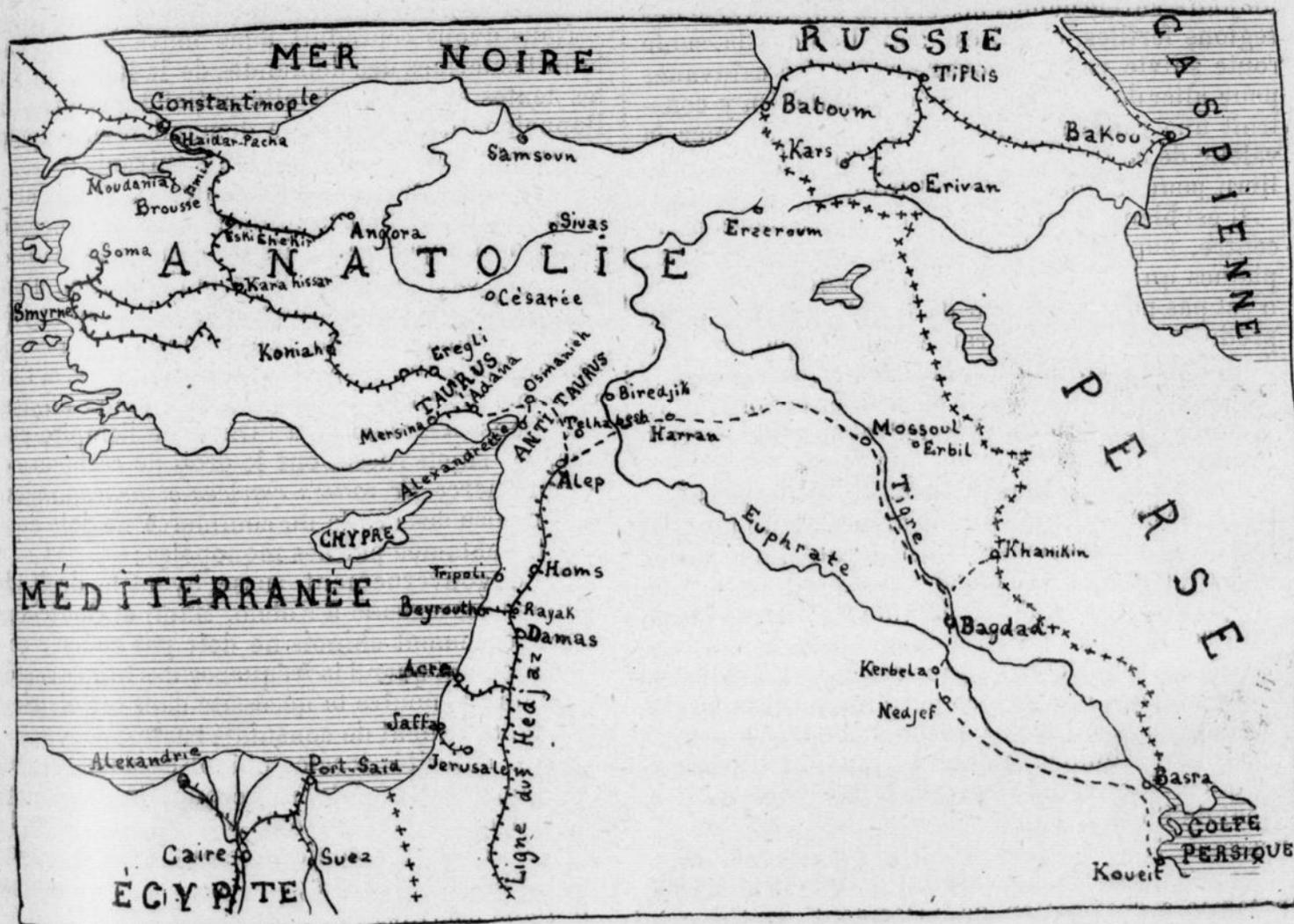
La ligne paraît bien établie, les gares sont bien construites, et les wagons sont confortables. Sur ces derniers comme sur le plus petit ustensile appartenant à la compagnie, figure en gros caractère le mot fatidique : Bagdad, comme pour bien affirmer ses prétentions.

* * *

Comme on le voit, cette vaste entreprise à laquelle nous avons refusé notre coopération officielle sur les conseils un peu trop intéressés de la Russie et à un moment où les Allemands paraissaient encore disposés à nous faire une part

ottoman de développer certains revenus pour lesquels le consentement des puissances est nécessaire, et dont l'augmentation doit lui permettre d'assurer la garantie kilométrique du Bagdad (1).

La garantie kilométrique à payer au Bagdad par le gouvernement ottoman s'élève actuellement à environ 600.000 livres turques, somme qui ira chaque année en s'augmentant pour atteindre à l'achèvement de la ligne une somme que l'on peut évaluer à 35.000.000 de francs. Par ailleurs, pour ses autres réseaux, la Turquie doit trouver 17 millions de francs pour assurer la charge de leur garantie kilométrique. Or c'est seulement dans la réserve disponible de la Dette qu'elle peut trouver cette somme. Il est donc nécessaire, si l'on veut que l'œuvre se poursuive avec une certaine rapidité que les puissances autorisent l'augmentation des droits de douane et favorisent le développement d'autres revenus concédés.



équitable, marche à grands pas sans s'occuper de toutes les discussions diplomatiques dont elle est l'objet. Elle est forte de la concession signée par le gouvernement turc. Si on ne veut pas pousser rapidement les travaux, elle n'a besoin de personne. Jamais depuis 1902 les Allemands n'ont voulu, dans les pourparlers engagés à plusieurs reprises, s'acheminer vers des arrangements qui auraient altéré le caractère purement allemand de l'œuvre. Tout ce que désirent les hommes qui mènent celle-ci est de trouver le moyen d'aplanir les obstacles qui empêchent le gouvernement

L'assurance de la garantie peut seule, en effet, permettre d'espérer l'apport du capital nécessaire. Il faut un peu plus de 50 millions de francs par section et il y en a encore quatorze à construire jusqu'au golfe. Celles-ci ne sauraient se faire plus que les premières sans un effort financier du gouvernement ottoman, car il est difficile d'escompter le succès financier qui ne peut se produire que dans de nombreuses années. La ligne ne saurait, dans son ensemble, être de longtemps « payante ».

(1) Cet article a été rédigé avant que l'on connût les accords du 21 mars résumés et commentés dans l'article précédent.

Il eût fallu pour assurer ce succès commencer la construction par plusieurs tronçons à la fois et ne faire les parties coûteuses de raccordement dans les régions désertes qu'après plusieurs années d'exploitation et de rendement des divers tronçons : Bassorah-Bagdad. — Khanikin-Bagdad-Kerbela-Nedjef. — Plaine d'Adana.

Quel est le tracé le plus favorable pour venir des plaines de la Mésopotamie à la Méditerranée? Le problème est délicat. On l'a souvent posé. Voici les variantes, très larges, proposées :

Ismailia-Koueït. — Tripoli-Bagdad-Bassorah. — Alexandrette-Bagdad-Bassorah.

On semble reprendre en ce moment l'idée d'un de ces projets, qui me paraît cependant difficilement conciliable avec la concession allemande.

Mais si l'un de ces projets devait aboutir, ma préférence irait à un tracé suivant l'Euphrate, de Merkinet à Feloudja pour rejoindre Alexandrette-Alep à Bagdad-Bassorah. C'est une ligne naturelle toujours suivie depuis des siècles qui traverse des régions fertiles, et qui est actuellement la seule route suivie par les voyageurs et les caravanes pour aller de la Méditerranée au golfe. On y construit une route nationale : c'est bien affirmer la valeur de ce tracé, dont le choix était absolument libre pour le gouvernement turc.

Il est bien évident qu'en prenant Bagdad comme centre, marché de transit des produits des riches plaines qui l'entourent, on peut admettre que ce n'est pas par le chemin de fer allemand que ces produits prendront la route de l'Europe. La ligne droite Alexandrette-Bagdad ou Tripoli-Bagdad, aurait-elle plus de chance de drainer ces produits? La différence de tarif avec le fret maritime serait assez faible. On calcule qu'une tonne peut voyager de Bagdad à Marseille par le fleuve puis par mer pour 50 francs et qu'elle arrive en un mois et demi. Par la voie de fer on estime qu'elle ferait le voyage pour 45 francs en 20 jours. Mais, dans cette comparaison favorable à la voie de terre, il faut tenir compte des tarifs très élevés de la Compagnie Lynch qui, sur le bas Tigre, détient une sorte de monopole qui lui permet de faire payer la tonne de Bagdad à Bassorah jusqu'à 25 francs, alors qu'on l'a vu tomber jusqu'à 11 francs à certaines époques. Il ne faut pas oublier non plus que le canal de Suez diminue chaque année sa taxe de passage. Il semble donc qu'il y a beaucoup de chance pour que le gros des produits de la Mésopotamie à destination de l'Occident continue à descendre vers le golfe Persique.

Si le chemin de fer est un puissant élément de pénétration et de développement, c'est aussi un instrument dangereux qui, pour ne pas provoquer de gros déboires, devrait toujours marcher de pair avec l'exploitation de toutes les richesses du pays que la ligne ferrée traverse.

Les Allemands semblent l'avoir compris. Ils ont la concession d'immenses travaux d'irrigation dans la plaine de Koniah et ont mis à l'étude des travaux analogues dans la plaine d'Adana. Il faut éviter autant que possible la traversée de longs déserts improductifs, cela n'est pas douteux.

C'est là le point faible de certains projets mis en avant ces temps-ci. De la Méditerranée à Bagdad en ligne droite, il y aurait jusqu'à Deir-Zor près de 400 kilomètres de désert à traverser qu'on ne pourrait éviter qu'en suivant l'Euphrate.

HENRY VIOLLET.

La Russie et la Chine ⁽¹⁾

I

Les relations de la Russie avec la Chine semblaient sur le point de redevenir normales à la suite de la réponse faite le 20 février par cette puissance à la note russe du 16 février. Elles sont de nouveau tendues au point qu'un ultimatum a été remis à Pékin le 26 février avec un délai de trois jours pour y donner une réponse entièrement satisfaisante.

Nous avons reproduit dans notre dernier bulletin les termes des demandes de la Russie et cité les textes sur lesquels elle prétend les justifier. Rappelons que la Russie demandait principalement satisfaction sur les points suivants :

1° Les termes des traités entre la Russie et la Chine ne limitent pas le droit du gouvernement russe de frapper de droits de douane les articles échangés entre les deux pays, à l'exception d'une zone de 25 verstes des deux côtés de la frontière ;

2° Les sujets russes bénéficient en Chine de l'exterritorialité, et les litiges entre Russes et Chinois doivent être déférés à des tribunaux mixtes ;

3° Dans la Mongolie et l'Ouest de l'empire chinois, les sujets russes ont le droit de résidence et de commerce de toutes espèces et provenances ; la franchise des droits du commerce ne doit donc pas être entamée par des monopoles ;

4° Le gouvernement russe ayant le droit de nommer des consuls à Kobdo, Hami et Goutchen, le gouvernement chinois ne doit pas refuser son consentement quand la fréquence des litiges russes et chinois démontre la nécessité dans ces districts de l'établissement de consulats russes ;

5° Les autorités locales chinoises, dans les districts consulaires, doivent reconnaître aux consuls leur qualité officielle et n'ont pas le droit de refuser de régler, conjointement avec eux, les litiges russes et chinois ;

6° Dans les villes où le gouvernement russe a le droit de nommer des consuls, les sujets russes ont le droit d'acquérir des terrains ou de bâtir des maisons.

De ces six demandes basées sur le texte précis du traité du 12/24 février 1881, dont nous avons reproduit les dispositions principales, la Chine, par sa note du 20 février au ministre de Russie à Pékin, en accueillit cinq comme fondées et s'est bornée à donner de vagues assurances touchant la dernière (qui porte le n° 3), visant les droits de

(1) Cet article ayant été composé avant la remise de la note chinoise qui semble terminer le différend, ne mentionne pas cette solution. On trouvera plus loin, à la page 139, le texte de cette note, que nous accompagnons de celui de l'ultimatum russe.

résidence et de commerce des Russes en Mongolie. Il résulte d'ailleurs de la note chinoise que le Ouai wou-pou interprète autrement que le gouvernement russe le sens de l'article 12 dudit traité.

* * *

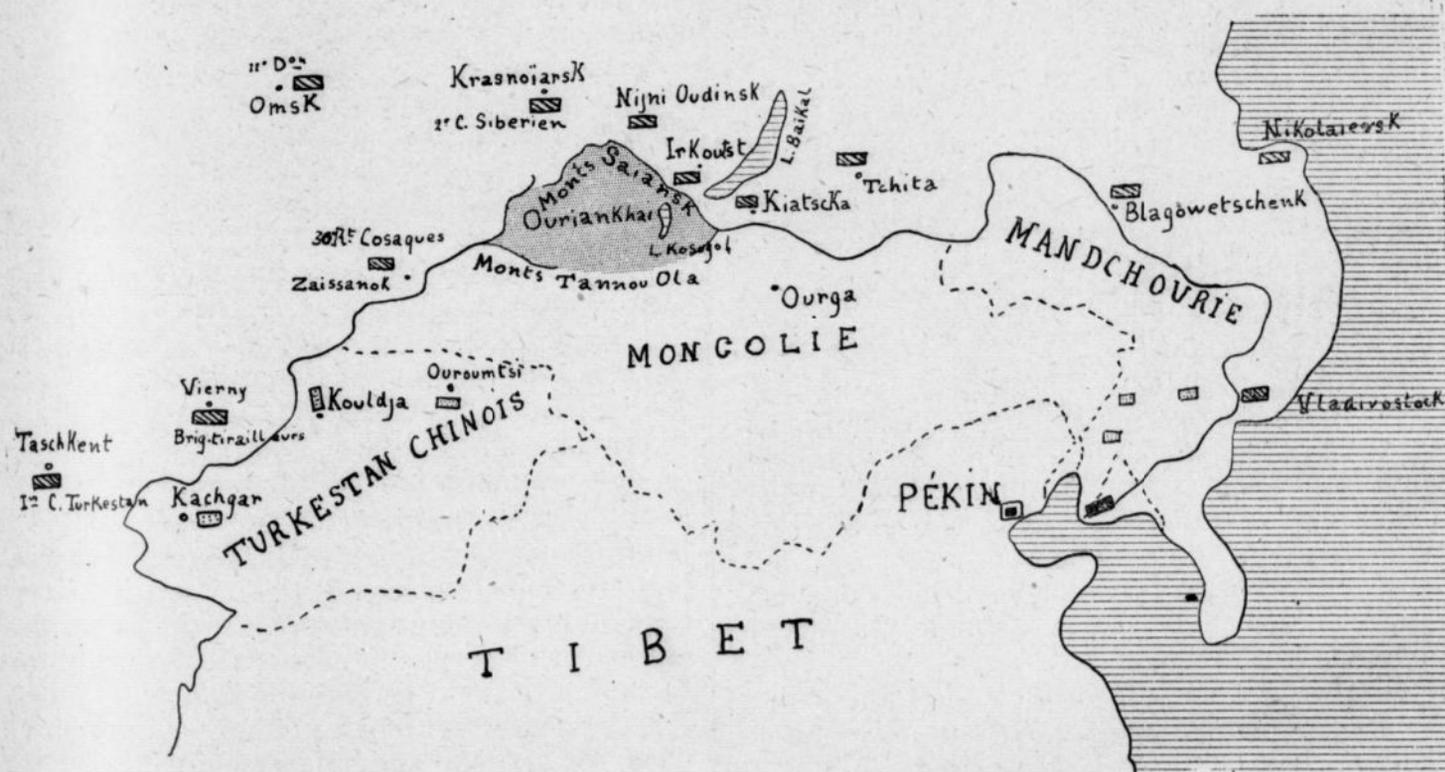
C'est assurément la question des libertés commerciales en Mongolie qui fait le fond ostensible du débat entre la Russie et la Chine, et à ce titre il convient de voir d'un peu plus près ce qu'était devenue cette liberté commerciale telle que l'interprétait la Chine. Le texte de l'article 12 du traité de 1881, qu'il est important de rappeler parce qu'il est le pivot du différend, est ainsi conçu :

Les sujets russes sont autorisés à faire, comme par le passé, le commerce en franchise de droits dans la Mon-

Il n'est que juste d'ajouter qu'un règlement pour le commerce frontière, très détaillé, a été annexé au traité de 1881 et qu'il parle dans tous ses articles de produits importés et de produits exportés, de manière à donner l'impression qu'il ne s'agit nulle part du commerce fait en Mongolie par les sujets russes de produits indigènes achetés et revendus sur place. Les Chinois, toujours habiles à tirer les conclusions les plus indirectes des oublis ou des obscurités des textes, en ont inféré ou tout au moins prétendu que les marchands russes ne pouvaient en Mongolie vendre que des produits russes ou acheter, pour les exporter, que des produits chinois. Ils en ont également conclu que les produits et le commerce russe n'étaient exempts que des taxes douanières proprement dites, lesquelles constituent un re-

- Forces
- Russes [1^{er} C. Turkestan 14 D^{es}, 17^{es} Sibériens, 3 Corps de l'Amour, 2000 Gardes-Voies]
 - Chinoises [1 Rég^{ts} Kashgarie, 1 P^{te} 3 Div^{is} Mandchourie]
 - Japonaises [1 Div^{is}, 4000 Gardes-Voies]
 - Zone contestée

FRONTIÈRE RUSSO-CHINOISE



golie soumise à la Chine, tant dans les localités et dans les aimacks où il se trouve une administration chinoise, que dans ceux où il ne s'en trouve point. Les sujets russes jouiront également de la faculté de faire le commerce en franchise de droits dans les villes et autres localités des provinces de l'Ili, de Tarbagataï, de Kachgar, d'Oroumtchi et autres, situées sur les versants Nord et Sud de la chaîne des Tianchan jusqu'à la grande muraille. Cette immunité sera abrogée lorsque le développement du commerce nécessitera l'établissement d'un tarif douanier, conformément à une entente à intervenir entre les deux gouvernements.

Les sujets russes pourront importer dans les susdites provinces de la Chine et en exporter toutes espèces de produits de quelque provenance qu'ils soient. Ils pourront faire des achats et des ventes, soit au comptant, soit par voie d'échange : ils auront le droit d'effectuer leurs paiements en marchandises de toutes espèces.

venu général de l'empire, et non des taxes spéciales, variables selon les provinces (et plus ou moins assimilables aux likins des provinces intérieures de la Chine), qui profitent aux budgets locaux et en constituent même les principales ressources.

De là à se livrer à l'égard des marchands russes aux pires abus, il n'y avait qu'un pas et la Chine le franchit vite. Après la défaite de l'armée russe par l'armée japonaise, la Russie ne paraissait plus à craindre et la Chine avec son manque habituel de suite dans les idées pour tout ce qui n'est pas la politique de vexations ou de temporisation, avec la remarquable absence d'idées générales qui la caractérise, ne comprit pas que le Japon et la Russie, mis d'accord, par

la proposition Knox d'internationaliser les chemins de fer mandchous, sur la nécessité de maintenir leur situation respective dans le Nord de la Chine et en Mandchourie, formaient désormais contre elle un étau auquel il eût été habile de tenter d'échapper. Loin de chercher à s'appuyer au moins sur l'une de ces puissances contre l'autre, et, par suite, de la satisfaire en détail pour se la rendre favorable, elle poursuivit à l'égard de ses deux puissantes voisines, dont l'emprise est cependant si directe, si impérieuse, une politique identique de résistances sournoises, même dans le cas où cette résistance est le moins justifiée.

A l'égard du Japon, cette attitude se traduisit par le refus en 1909 de régler les questions, importantes pour cette puissance, de la délimitation du Nord de la Corée (affaire du Chien-tao, territoire contesté) et de la reconstruction et du raccordement de la voie ferrée d'Antoung à Moukden. Ce débat se termina par une sorte d'ultimatum japonais à la suite duquel furent conclus en quelques jours les accords du 4 septembre 1909. Cette défaite n'empêcha pas la Chine de montrer ces jours-ci la mauvaise volonté la plus évidente à coopérer aux sages mesures sanitaires prises par le Japon dans les centres pestiférés et notamment à Moukden.

A l'égard de la Russie, la même attitude absurde se manifesta par des chicanes sans nombre pour l'organisation de la municipalité mixte russo-chinoise de Kharbine, malgré les sacrifices presque excessifs et hautement blâmés par tous les étrangers, faits par la Russie à l'élément indigène dans le conseil municipal de cette ville. Puis vinrent les contestations sur l'interprétation des traités d'Aïgoun (1858) et de Saint-Pétersbourg (1881) pour la navigation sur la Soungari. Là encore le règlement n'intervint qu'après une communication comminatoire ayant le caractère d'un ultimatum, qui aboutit le 17 juillet 1910 à un arrangement satisfaisant. Il ne pouvait en être autrement après l'accord du 4 juillet de la même année entre la Russie et le Japon qui avait scellé l'entente, l'alliance même de ces deux puissances pour le maintien de leur situation en Mandchourie.

Déjà les conflits d'ordre commercial battaient leur plein en Mongolie et dans le Helung-kiang. On commence seulement à savoir par quelles séries de vexations de cet ordre la Russie a été amenée à faire préciser par la Chine, fût-ce au moyen de la force, la portée des traités qui réglementent le commerce frontière. Nous avons à cet égard rappelé la constatation faite par le commandant de Lacoste, au cours de son voyage de 1909 en Mongolie, de la désinvolture mise par les autorités chinoises à repousser les demandes de règlements de créances contre les Mongols présentées par les commerçants russes. Le *Russkoïe Slovo*, dans un article du commencement de mars, raconte quelques histoires typiques du même genre sur l'attitude du taotaï de Haïlar (Kaïlar, ville du Helung-kiang sur la frontière de la Mon-

golie), qui s'efforce par une guerre de coups d'épingle, de rendre insupportable aux Russes le séjour dans ce pays et impossible l'accès de la Mongolie, et qui empêche Mongols, Mandchous et Chinois de leur vendre des produits indigènes. C'est ainsi que les Mongols et les Chinois sont frappés d'une taxe au profit du trésor sur les produits qu'ils vendent aux Russes, tandis que ces derniers, pour les mêmes produits, paient les droits de likins et se voient imposer des intermédiaires aussi coûteux qu'inutiles. Les ouvriers indigènes qui se mettent à leur service sont arrêtés arbitrairement et les importations russes sont frappées de taxes illégales qui iraient, dit-on, jusqu'à 18 0/0 de la valeur, alors que les taxes des douanes impériales sont fixées à 5 0/0.

Des faits du même genre se sont produits partout depuis deux ans dans le Tarbagataï, l'Ili, en Ouroumtchi, et en Kachgarie : les Russes se voient refuser partout le droit d'acheter des marchandises indigènes; leurs consuls se risquent-ils à réclamer, ils se heurtent à des manœuvres dilatoires des autorités locales qui ont été jusqu'à les expulser lorsque leur action devenait trop gênante. D'ailleurs l'expulsion des Russes est devenue, surtout dans le bassin du haut Iénisséi (Ouriankaï), où ils se livrèrent à la préparation et au commerce des peaux, un procédé fréquent, pour des raisons qui apparaîtront plus loin. Jamais les protestations du ministre de Russie à Pékin n'amenèrent aucun résultat pratique. Sans doute les ministres de toutes les puissances sont logés vis-à-vis de la Chine à la même enseigne. Tous ont à se plaindre de la violation éhontée des textes des traités les plus précis, mais aucun autant que celui de Russie qui ne cache même plus son exaspération.

La Chine prétend, comme nous l'avons dit, exclure les marchands russes, dans les centres de la Mongolie où ils ont le droit de résider, du commerce local des produits du cru, et leur interdire la réexportation de Russie en Chine de produits d'origine chinoise tels que le thé qui est depuis quelque temps l'objet d'un monopole de fait en Mongolie. Dans ce but un groupe de mandarins occupant, des fonctions administratives, et qu'on peut regarder comme une émanation de l'Etat chinois, a constitué au printemps 1910 une société dite commerciale pour la vente du thé et prétend monopoliser ce commerce à l'exclusion des Russes. On parle encore de la constitution prochaine de monopoles du même genre pour le commerce de la laine et des peaux. La Chine objecte aux protestations de la Russie que le traité de 1881, en tant que portant des exceptions au principe général de l'interdiction du commerce étranger dans l'intérieur de la Chine, doit être interprété dans un sens étroit et qu'il ne parle pas des monopoles non plus que du commerce sur place des produits indigènes. La Russie répond qu'en tout cas aucun doute ne peut exister en ce qui concerne la réimportation du thé chinois, les sujets russes ayant le droit d'importer et d'exporter toutes espèces de produits de quelque provenance qu'ils soient.

Elle ajoute que le cas des monopoles, bien que non prévu par le traité de 1881, est régi par le traité entre la Chine et l'Amérique de 1844 (art. 15) et d'une manière plus précise encore par l'article 14 du traité franco-chinois de Tientsin (1858) ainsi conçu : « Aucune société de commerce privilégiée ne pourra désormais s'établir en Chine et il en sera de même de toute coalition organisée dans le but d'exercer un monopole sur le commerce. »

« En cas de contravention au présent article, les autorités chinoises, sur les représentations du consul, aviseront au moyen de dissoudre de semblables associations dont elles s'efforceront d'ailleurs de prévenir l'existence par des prohibitions préalables, afin d'écartier tout ce qui pourrait porter atteinte à la libre concurrence. »

Ces clauses profitèrent à la Russie par l'application de la clause « de la nation la plus favorisée » qui figure dans ses traités. Cette puissance n'accepte pas davantage que ses commerçants ne puissent vendre en Mongolie les produits du cru sous prétexte qu'il n'est question dans les textes visés que des importations ou des exportations. Il est vrai que sur ce point la contestation est possible, si l'on se borne à considérer le texte, mais il n'est pas moins vrai que cette distinction faite depuis deux ans seulement est à la fois stupide et vexatoire. On ne peut admettre une vérification minutieuse de l'origine de chaque produit vendu ou acheté en Mongolie : de même qu'une porte doit être ouverte ou fermée, le commerce doit être libre ou interdit et toutes les puissances étrangères ont intérêt à faire accepter en la circonstance une interprétation libérale.

*
*
*

Il n'est pas étonnant qu'après un examen plus approfondi de la réponse chinoise du 20 février le gouvernement de Saint-Petersbourg ait senti le caractère illusoire de son contenu. Une certaine hésitation toutefois s'est manifestée dans son attitude. Longtemps il a hésité à passer à une action plus vigoureuse. Il se figurait sans doute qu'une menace verbale, sans sanctions à l'horizon, suffirait. On peut penser aussi qu'à Pétersbourg le ministre des Affaires étrangères s'est trouvé tiraillé entre deux courants contraires, dont l'un était optimiste et disposé à se contenter de satisfactions apparentes, à accepter de vagues assurances de bon vouloir de la part de la Chine; pour celui-ci, la réponse de la Chine pouvait constituer un succès diplomatique suffisant. Mais les gens au courant des affaires d'Extrême-Orient ne pouvaient douter du caractère purement illusoire de ces satisfactions et savaient que la Chine reprendrait en détail tout ce qu'elle aurait accordé en principe à la Russie et retomberait vite dans sa torpeur hostile et dans son oubli des contingences politiques. Ces gens plus avisés constituaient un second courant, soutenu fortement par la *Novoïe Vremia*, la *Gazette de la Bourse*, la *Retch* et la majeure partie de la presse, courant qui a fini, malgré la crise ministérielle sé-

vissant dans la capitale russe, par l'emporter.

Dès le lendemain de la réponse chinoise, une demande d'explications sur l'interprétation donnée par la Chine aux textes visant les libertés commerciales des Russes en Mongolie, avait été remise au Ouai-wou-pou par M. Korostovetz. Cette note n'était pas, quoi qu'il en ait dit, un ultimatum; mais les jours s'écoulaient et la réponse écrite n'arrivait pas. Le Ouai-wou-pou se bornait à assurer, dans des conversations officielles avec ce diplomate, que la société privée chinoise pour la vente du thé ne faisait aucun tort aux marchands russes et qu'on s'arrangerait pour que les monopoles ne gênassent point en fait le commerce russe; qu'on était prêt à envisager la création du consulat russe à Kobdo, et cela conformément au désir exprimé par le gouvernement russe, sans lier cette création à l'établissement immédiat d'un tarif douanier sur les frontières.

Ce n'est que le 18 mars, s'il faut en croire un entrefilet du *Times*, que fut remise la réponse écrite du gouvernement chinois. Elle donnait satisfaction à la Russie sur la question du consulat de Kobdo et reconnaissait en termes assez vagues les droits des Russes à faire le commerce en Mongolie, mais était muette sur la question des monopoles et rappelait qu'il y aurait lieu de procéder, conformément à l'article 12 du traité, à une entente pour l'établissement d'un tarif douanier dès que l'état du commerce entre les deux pays paraîtrait suffisant. C'était indiquer que l'état de ce commerce nécessitait déjà l'établissement du tarif en question, et laisser percer l'intention de reprendre par la négociation tout ce que la note aurait accordé.

Cette note émettait aussi la prétention de soumettre dans toute la Mongolie le commerce du thé à l'application du texte de l'accord particulier conclu le 26 septembre 1907 entre le consul russe de Tchougoutchak et le taotai de la ville, texte mal connu encore, non approuvé d'ailleurs par le gouvernement russe, et qui paraît assez imprudent, s'il est exact, comme l'assure le *Times*, que son article 3 reconnaisse que « le thé, étant un produit originaire de Chine, ne peut être réimporté en Chine ».

La note chinoise est complétée par l'annonce officieuse que la Chine se dispose à demander la révision de certaines clauses du traité de 1881, ainsi que le lui permet l'article 15, lequel lui concède un délai de six mois à partir du 26 février 1911 pour demander cette révision : ainsi serait vérifiée l'hypothèse déjà avancée que la Chine a simplement voulu, par des violations permanentes de certaines des clauses des accords en cours, les faire considérer par avance comme caducs et non susceptibles de renouvellement.

Cette réponse, si l'on met à part le ton très courtois, n'était guère satisfaisante et ne constituait qu'une nouvelle manœuvre dilatoire. Elle apparut comme telle au gouvernement russe. Déjà le 16, en présence de la lenteur du Ouai-wou-pou, le ministre des Affaires étrangères de Russie, poussé par l'opinion publique, inquiète et mé-

contente, avait dû esquisser une suite à sa menace contre la Chine. Chacun savait qu'il s'agissait de la réoccupation éventuelle de la passe et de la ville de Kouldja et au besoin du bassin de l'Ili. La mobilisation des troupes du Turkestan fut ordonnée; ces troupes sont actuellement prêtes à l'action, et massées à Yarkand sur la frontière chinoise. De même on annonce un envoi de troupes russes de Vladivostok à Kharbine. Il va de soi que les Chinois sont hors d'état de résister à une offensive russe : leurs seules forces régulières dans les régions menacées se composent actuellement au Turkestan chinois (Kachgarie), de deux régiments, un d'infanterie et un de cavalerie, et de deux batteries; dans le territoire de l'Ili (Kouldja et Ouroumtchi) d'un bataillon d'infanterie, d'un escadron de cavalerie et d'une batterie. Ils semblent envisager aussi l'envoi de quelques troupes prises dans les divisions d'Outchang, en Mandchourie. Les Russes peuvent leur opposer sur l'ensemble de la frontière : en face de Kachgar une division; en face de l'Ili, une brigade; en face de l'Altaï un régiment de cosaques et, en Mongolie, deux corps sibériens, les trois corps d'armée de l'Amour et 22.000 hommes des gardes des voies ferrées. La partie ne saurait être égale. Aussi, sentant que l'heure est passée des échanges de notes platoniques, le gouvernement russe vient-il de décider la notification à la Chine d'une troisième et dernière communication revêtant cette fois la forme d'un ultimatum avec, pour y répondre, un délai de trois jours expirant le 29 mars.

Cette pièce qui a dû être remise le 26 mars a été publiée dans presque tous les grands quotidiens. Elle rappelle que la Chine a sans cesse esquivé les réponses précises demandées par la Russie; elle oppose une dénégation formelle à la prétention de la Chine que les commerçants russes ne jouissent d'après les traités que du droit d'importer dans la Mongolie et le Tsin kiang (bassin du Tarim et Sud de la Dzungarie) des produits d'origine non chinoise et d'en exporter des produits chinois.

En conséquence de cette divergence d'interprétation la Russie demande, avant toute discussion de détail, la reconnaissance intégrale des principes contenus aux six points de la note du 16 février, qui ont entre eux une étroite liaison. La Chine devra reconnaître à nouveau les cinq points déjà admis par elle antérieurement. La Russie se déclare prête, immédiatement après cette reconnaissance, à entrer en pourparlers pour le règlement des difficultés concernant l'élaboration d'un tarif douanier et l'institution d'un régime spécial visant le commerce du thé, ainsi que des modifications partielles quelconques du traité de 1881.

La sanction d'un manque à répondre de la part de la Chine sera — la chose est claire quoique la Russie déclare simplement réserver pour ce cas son entière liberté d'action — la réoccupation de Kouldja dont l'évacuation avait été la cause déterminante et la récompense de la signature par la

Chine du traité du 25 février 1881. Il n'y a guère de doute que, devant une volonté si clairement exprimée, la Chine ne cède sans retard ainsi qu'elle l'a fait lors de l'ultimatum japonais pour la reconstruction des voies ferrées de Mandchourie en 1909, et lors de l'ultimatum russe pour le règlement de la question de la navigation sur l'Amour de 1910. Cela prouvera une fois de plus aux puissances qu'elles ont tort de considérer la Chine comme amenable par les voies du raisonnement, et qu'en cas de divergence d'opinion, elle n'est sensible qu'aux pressions matérielles.

II

Tel est l'état du conflit d'ordre commercial qui a amené la remise à la Chine d'un ultimatum russe. Mais est-ce bien là toute la question à régler entre ces deux puissances ?

Nous avons déjà, dans notre Bulletin du mois dernier, signalé le télégramme du *Times* d'après lequel il existerait en outre entre elles un conflit d'ordre territorial résultant de l'interprétation du traité de Bourine de 1727 (et non de 1827 comme cela a été imprimé à tort), qui fixait les monts Tannou-oula comme frontière entre la Chine et la Russie, tandis que la Chine soutient que les monts Saïansk sont bien la vraie frontière. Le bruit en question ayant pris quelque consistance dans la presse officieuse russe et étant confirmé par les inquiétudes manifestées à Pékin à ce sujet, quoique jusqu'à présent aucune contestation officielle n'existe à notre connaissance, il est intéressant à ce propos, de donner sur l'origine et la portée de cette divergence d'interprétation des textes quelques informations plus précises.

D'après la presse russe la frontière marquée sur presque toutes les cartes, et qui est admise en fait par les autorités russes, serait inexacte pour la partie ouest du Baïkal. Cette frontière, au lieu de suivre la crête des monts Saïansk en partant de l'Altaï jusqu'à la longitude d'Irkoutsk, devrait suivre les monts Tannou-oula et rejoindre les monts Saïansk au lac Kossogol, englobant ainsi un assez vaste territoire (connu sous le nom de Ourianhaï) qui n'est autre que le haut bassin de l'Iénisseï. Le territoire en question appartient géographiquement à la plaine sibérienne et s'est peu à peu peuplé de Sibériens qui y font le commerce et le séchage des peaux, ainsi que de Chinois de plus en plus nombreux et qui tendent peu à peu à évincer les premiers. Ce résultat pourrait être rapidement atteint grâce à leur activité d'abord, et aussi grâce aux mesures rigoureuses, telles que l'expulsion en masse, prises contre les Russes par les autorités chinoises d'Ouliassoutaï et de Kobdo, villes situées à une centaine de kilomètres au Sud de l'Ourianhaï, qui en relève administrativement en fait.

L'origine des droits de la Russie sur l'Ourianhaï réside dans un traité de 1634 par lequel le khan de ce territoire, alors pratiquement indépendant, reconnut la suzeraineté du tsar Michel Feodorovitch, traité confirmé par le traité de Bourine de 1727, entre la Russie et la Chine, qui admet

comme frontière la ligne de faite des monts Tannou-oula.

A cette époque, la frontière du Tannou-oula fut jalonnée de bornes ; des postes militaires y furent établis à une journée de marche les uns des autres et les populations durent payer le tribut aux tsars moscovites. Mais personne ne se préoccupa beaucoup du territoire de l'Ourianhaï jusqu'en 1908, époque où des difficultés se produisirent. Les Chinois s'apercevant que la Russie ne faisait pas état de ses possessions, fidèle d'ailleurs à sa politique générale de « reprise des droits souverains de l'Empire contre les étrangers », nomma dans l'Ourianhaï des chefs de tribus, expulsa par la force quelques Russes, favorisa l'immigration chinoise et laissa même un chef indigène, du nom de Heïdula, se livrer cette année 1908, avec une force armée, à un raid hardi sur le territoire sibérien.

Les autorités sibériennes s'émurent : le chef Heïdula vaincu se donna la mort et l'attention fut appelée sur le territoire contesté : elle se traduisit par deux voyages, l'un du colonel Popoff, qui a constaté en 1910 la survivance jusqu'à aujourd'hui dans les Tannou-oula des postes militaires et des lignes de sentinelles signalés plus haut. Il a même retrouvé de place en place les anciennes bornes-limites en granit avec des inscriptions significatives. L'autre voyage a été effectué la même année par le colonel Korniloff, attaché militaire de Russie à Pékin, qui a parcouru les mêmes régions sans rendre public d'ailleurs le résultat de ses investigations.

Les découvertes du colonel Popoff sont importantes pour la Russie et il n'est pas improbable que cette dernière se décide à réclamer son ancienne frontière, abandonnée autrefois à tort, et reportée aux monts Saïansk, soit à une centaine de kilomètres au Nord en moyenne.

Cette revendication se produira-t-elle en même temps que le règlement du litige commercial exposé plus haut ? Il est probable que cela a été d'abord dans l'intention du gouvernement russe. Y a-t-il renoncé par suite des circonstances, ou bien s'inspire-t-il, en gardant provisoirement le silence, de considérations tirées de la politique internationale en Europe ? C'est ce qu'il est bien difficile de dire dès maintenant. Il a, au point de vue des textes et des faits, une position très forte pour soutenir sa prétention : il a aussi un adversaire hors d'état de résister et qui, venant de subir un échec diplomatique sérieux, se soucierait peu sans doute de lui résister par la force pour la conquête d'un territoire encore sans grande valeur et dont la reprise par la Russie n'aurait pas vis-à-vis de la Chine le caractère d'une annexion.

D'ailleurs, une résistance de la Chine devrait forcément prendre son point d'appui sur une puissance étrangère. Sa politique mesquine et absurde ne lui laisse à cet égard que peu d'espoir : elle n'a su, nous l'avons vu, en présence de l'accord russo-japonais du 4 juillet 1910 pour le maintien du *statu quo* en Mandchourie, se concilier aucune des deux contractantes. Ce n'est que tout récemment qu'elle a paru vouloir se retourner

du côté du Japon, sans d'ailleurs le ménager dans les questions de détail. C'est du moins à un plan de ce genre qu'on a rattaché le voyage subit à Tokyo de M. Ijuin, ministre du Japon en Chine. Encore a-t-on pensé plutôt qu'il s'agit là de préoccupations d'ordre dynastique de la part du régent, très ballotté par la politique intérieure parlementaire chinoise ; mais le Japon est maintenant d'accord avec la Russie et, même s'il ne voit pas d'un œil favorable cette puissance enlever à la Chine, sous forme de reprise, un fragment de province à un moment où il ne peut guère s'assurer un avantage analogue, il n'y fera pas obstacle. Bien plus, la Chine a pu craindre un moment que les accords russo-japonais de 1910 comprissent, outre cette clause générale de garantie de l'Empire du milieu qui lui a paru si inquiétante, des dispositions secrètes symétriques accordant, par exemple, à la Russie certaines latitudes en Mongolie ou au Turkestan, en échange de la main libre entière pour le Japon en Corée. Cette crainte paraît aujourd'hui chimérique, il est vrai.

Quant à l'Angleterre, elle s'est mise d'accord sur tous les points avec la Russie et, bien que les accords de ces deux puissances du 30 août 1907 ne visent pas la Mongolie, la Russie se sentira assez libre de ce côté.

Enfin, les Etats-Unis viennent de subir dans leur politique mandchourienne plusieurs échecs diplomatiques qui ont fait baisser leur influence à Pékin.

Il ne reste donc parmi les puissances appelées à dire leur mot dans les affaires d'Extrême-Orient, que l'Allemagne et la France. L'Allemagne a généralement vis-à-vis de la Chine une attitude favorable, analogue à celle qu'elle tient vis-à-vis de la Turquie, mais la détente qui s'est produite dans ses rapports avec la Russie par suite de l'entrevue de Potsdam l'amènera sans doute à garder une attitude expectante dans un conflit comme celui que nous envisageons, tandis que la France, alliée de la Russie et d'ailleurs constamment et particulièrement maltraitée par la Chine, se garderait bien d'intervenir.

La Chine reste donc bien seule vis-à-vis de la Russie et finira par se repentir, malgré son art consommé de la violation sournoise et systématique de tous les traités, de manquer à la fois d'une politique générale compréhensible et d'hommes politiques capables de la mettre en œuvre.

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

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR DES VOYAGES AU TIBET

Nous recevons la lettre suivante :

Paris, le 25 mars 1911.

Au Comité de l'Asie Française.

Dans l'*Asie Française* de décembre dernier, M. Savage-Landor concluait en termes décisifs ses controverses avec le D^r Sven Hedin : « Je suis heureux de constater que mes observations ont été confirmées — et même copiées avec plus ou moins de grâce — par les voyageurs européens qui m'ont suivi dans ces régions » (page 508). Tous les lecteurs n'ont pas trouvé aussi « probantes » qu'il semble à M. Landor les constatations par lesquelles il exécute le savant suédois qu'avaient reçu et félicité, le 9 mars 1909, le Comité et son président, le ministre de l'Instruction publique, et M. Bonin, au nom du ministre des Affaires étrangères. Par l'accueil qu'elle a fait aux travaux du D^r Sven Hedin, la science française se trouve engagée dans le débat. Si mes deux courtes expériences chez les Tibétains des Marches orientales et du Tsarong ne me confèrent pas l'autorité ni la compétence désirables pour juger de voyages beaucoup plus importants accomplis dans l'Ouest du Tibet, elles m'ont inspiré un puissant intérêt pour tout ce qui est relatif à ce pays, une admiration sans réserve pour le D^r Sven Hedin, et une admiration très vive encore mais plus étonnée pour M. Landor. C'est donc moins la prétention de trancher la question que son attrait même qui me fait vous adresser ce qui suit. Ce sera une garantie d'impartialité.

Du reste, la question s'éclaire d'elle-même par la seule inspection des cartes, par les citations des ouvrages de MM. Sven Hedin et Landor et les références mêmes invoquées par ce dernier, dont des fragments isolés lui semblent favorables, mais qui dans leur teneur le condamnent.

* *

Les revendications de M. Landor sont relatives à la découverte des sources du Sutledj et à la question à laquelle elle est liée de communication entre les lacs Mansarowar et Rakastal, et enfin à la découverte de la source du Bramapoutre.

Dans sa discussion de la première question, M. Landor conclut par deux inexactitudes : la première, erreur topographique datant de son voyage et corrigée par tous les voyageurs qui lui ont succédé ; la seconde consistant à interpréter les relations de ces voyageurs de façon à leur faire confirmer sa propre erreur.

Au sujet des lacs, la discussion ne porte donc pas sur le fond même de la question. Celle-ci est résolue par de nombreux auteurs et je n'ai qu'à m'effacer pour les citer.

Laissons d'abord M. Landor exposer la question (*Asie Française*, décembre 1910) : « Dans mon ouvrage *In the forbidden land*, j'ai signalé l'existence d'une chaîne de collines, sorte d'isthme, qui sépare les deux lacs. Au milieu de cette chaîne, dans la partie où elle se trouve entre les deux lacs, se trouve une dépression d'environ 300 pieds au-dessus du niveau des lacs. J'ai toujours soutenu qu'à une époque éloignée, quand le niveau des lacs était plus haut, il avait peut-être existé une communication visible d'un lac à l'autre ; mais cette communication, selon les indications indigènes, n'existait plus à l'époque de mon voyage dans la partie sud des lacs. Le général Channer et son fils le capitaine Channer, M. Moorcroft, et bien d'autres voyageurs l'ont d'ailleurs pleinement confirmé. »

D'abord l'isthme avait été signalé bien avant M. Landor par Moorcroft en 1812 et par le général Channer en 1895. Si ces messieurs n'ont pas trouvé la communication, il ne s'ensuit pas forcément qu'elle n'existe pas ; d'autant moins que Strachey la découvrit en 1846 : « De la hauteur que nous avions gravie, nous vîmes le torrent qui joint le Mansarowar et le Rakastal. » On lit dans le *Geographical journal* de décembre 1898, colonel sir T.-H. Holdich : « Nous devons aux frères Henry et Richard Strachey nos cartes des deux lacs... Maintenant le fossé reliant les deux lacs n'a pas seulement été vu, mais dessiné par sir Richard Strachey... L'inévitable conclusion est que M. Landor n'alla pas assez loin pour voir cette jonction. »

Après M. Landor en 1897, vint la mission du major Ryder du Survey of India. Les lignes citées par M. Landor sont soulignées (*G. J.*, octobre 1905) : « Nous arrivâmes en vue du lac Mansarowar le 30 novembre 1904... Longeant le lac, nous parcourûmes à cheval les collines basses qui le bordent à l'Ouest afin de chercher l'issue que Moorcroft n'a pas été capable de trouver, que Strachey a trouvée et que M. Landor prétend ne pas exister. Nous arrivâmes au canal un mille au-dessus de son embouchure ; c'était une petite rivière partiellement gelée. Nous l'avons suivie et nous avons trouvé qu'elle ne coulait pas du lac, mais qu'elle venait d'une source chaude. Nous avons alors suivi le Nullah (canal) sec jusqu'au lac, et vérifiâmes que Strachey avait, comme il fallait s'y attendre, complètement raison. Aucune eau ne coulait à cette époque de l'année. Mais les Tibétains indigènes convinrent tous que pendant quelques mois de chaque année il y avait un écoulement pendant la saison des pluies et la fonte des neiges, environ de juin à septembre. Comme une hausse de 2 pieds du niveau du lac ferait couler l'eau d'un lac à l'autre, cela semble tout à fait croyable. »

Le capitaine Bailey, qui faisait partie de la mission Ryder, m'a de vive voix pleinement confirmé le fait.

De même M. Sherring constate en 1905 que l'eau ne coulait pas, au moment même, d'un lac à l'autre, parce que le vent d'Est avait accumulé

quatre pieds de sable à l'entrée du canal, mais les indigènes l'informent qu'après de fortes pluies l'eau traverse le canal.

Arrivons maintenant à Sven Hedin. Je cite *Transhimalaya*, la traduction anglaise *in extenso* de l'ouvrage suédois : *Le Tibet dévoilé* n'est qu'une compilation en 244 pages des 870 pages de *Transhimalaya*. Il écrit page 158, vol. II : « Un jour de repos fut consacré à une première exploration du canal où sourdent plusieurs sources froides et chaudes... Un peu plus bas, le canal est franchi par un pont fait de quatre poutres posées sur deux piles de pierre. Il est en parfaite condition et est une preuve de plus que le canal contenait de l'eau il n'y a pas bien longtemps. »

Et plus loin, page 180 : « J'ai obtenu toutes sortes d'informations au sujet des deux lacs et de leur communication périodique, par des Tibétains qui ont longtemps vécu dans le pays. Quatre ans auparavant de l'eau a coulé du Tso-mavang dans le Langak-tso (noms tibétains du Mansarowar et du Rakastal), ce qui confirme le compte rendu de Ryder. Il y a douze ans le courant fut si abondant que le canal ne pouvait être franchi que par le pont. »

Enfin voici la conclusion inattendue de M. Landor (*Asie Française*, p. 511) : « En tous cas, ce qui est certain, c'est que tous les voyageurs qui ont visité les lacs après moi ont reconnu, comme je l'avais dit, qu'il n'y avait pas de communication visible entre les deux lacs. Ce point est maintenant bien établi. »

Il est déjà extraordinaire que M. Landor ne veuille pas reconnaître son erreur passée. Mais qu'il s'obstine à faire confirmer et endosser cette erreur par tous les voyageurs qui l'ont démentie, c'est là un cas spécial qui sort du domaine géographique.

Je continue cependant la discussion, car les lecteurs de l'*Asie Française* ont pu se laisser impressionner par les affirmations de M. Landor.

Le problème des lacs a comme corollaire la détermination des sources du Sutledje. Laissons encore M. Landor exposer le problème. Il l'expose avec une donnée en moins, celle de la communication intermittente superficielle des lacs, mais maintenant nous sommes prévenus : « Pour ce qui concerne spécialement la source du Sutledje, tout dépend de la supposition, qu'on peut faire ou non, qu'il y ait une communication constante souterraine entre les lacs Mansarowar et Rakastal et une autre communication également souterraine entre le Rakastal et le fleuve Sutledje. Examinons les deux hypothèses.

« 1° A supposer que les deux communications en question existent, la source principale du Sutledje serait dans ce cas le fleuve que Sven Hedin appelle « Tâge » et qui, venant de l'Est, se jette dans le Mansarowar. C'est l'opinion de Sven Hedin. Or, j'ai publié en 1898, dans ma carte du Tibet, les relevés très exacts que j'ai faits en 1897 de ce fleuve dont j'ai été le premier Européen à reconnaître la source et le cours.

« 2° Si l'on admet qu'il n'y a aucune communi-

cation permettant à l'eau de couler d'un lac à l'autre, pour en sortir ensuite par un canal au Nord-Ouest du Rakastal (il faudrait que le niveau du lac s'élevât de 20 m. 07 pour pouvoir couler dans le canal), dans ce cas la source principale du Sutledje ne peut être que la grande rivière Darma Yangti qui descend directement de l'Himalaya et qui, après un long parcours, rejoint le Sutledje à l'Ouest du canal desséché du Rakastal. Mais, ainsi que je l'ai déjà rappelé, c'est précisément au point de naissance du Darma que je suis entré dans le Tibet. Que l'on décide donc pour une source ou l'autre, j'ai visité les deux sources en 1897. Il ne semble donc pas contestable que c'est moi qui ai été le premier à reconnaître la source principale du Sutledje. » M. Landor n'a pas conclu. La seule chose qui lui importe, quelle que soit la source du Sutledje, c'est d'y avoir été le premier.

Tout d'abord la source du Darma Yangti a été découverte par Strachey en 1846 (*Journal Asiatic Society of Bengal*, 1848). Une chance de moins pour M. Landor. Reste le Tâge. Or le Tâge de Sven Hedin qui vient du Sud n'est pas du tout le Tarjum (1) de Landor qui vient de l'Est. Il suffit pour s'en rendre compte de regarder les cartes.

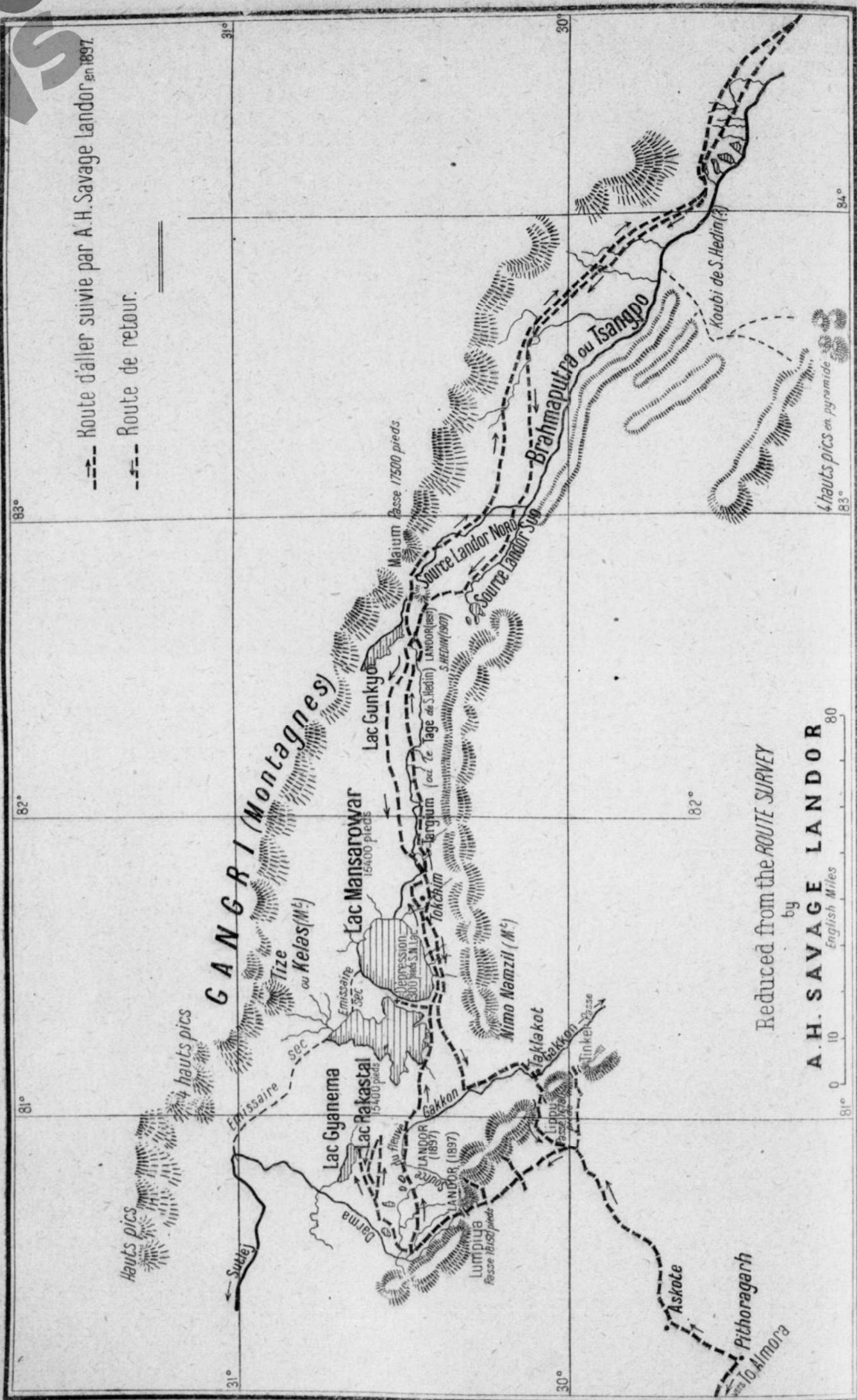
Le Tarjum n'est assimilable qu'au Totchen-tchou ou (Samo-tsangpo) que longe la route de M. Landor et qui jadis pouvait venir du Gunchutso. Son débit est inférieur à celui du Tâge dans le rapport de 100 à 388 (*Transhimalaya*, v. II, p. 188). M. Landor n'a donc découvert aucune des deux sources, étant passé par l'une après Strachey, et n'étant pas du tout allé à l'autre. Ceci posé il me reste à revenir sur le doute émis par M. Landor au sujet de la communication du Rakastal avec le Sutledje inférieur, communication sur laquelle repose toute la découverte de Sven Hedin.

La communication superficielle a disparu depuis 1863 (*Transhimalaya*, vol. II, p. 187). Sven Hedin conclut à la communication souterraine sans laquelle le lac deviendrait salé. Ce phénomène se produirait assez rapidement comme le prouve Sven Hedin (*G. J.*, avril 1909, p. 431). Ici des géographes anglais ont élevé quelques objections. J'estime pour ma part que le Dr Sven Hedin a conquis une telle autorité dans l'hydrographie de l'Asie centrale que son avis doit avoir le plus grand poids. Il ne faut pas oublier qu'il est resté plus d'un mois sur les lacs Mansarowar et Rakastal, qu'il y a navigué, étudié la géologie du pays sur laquelle il appuie ses certitudes de communication souterraine. C'est un singulier mérite, après avoir traversé tant d'espaces inexplorés, d'étudier encore si longuement des régions qui n'ont plus l'attrait de l'inconnu. A cette étude patiente et objective, à ce besoin de certitude on reconnaît le vrai savant.

Toutefois, et puisque M. Landor y fait aussi allusion, Sven Hedin, *tout en se méfiant des surprises que l'avenir peut opposer aux conjectures*

(1) *Asie Française*, p. 511, note 4, et *G. J.*, février 1900.

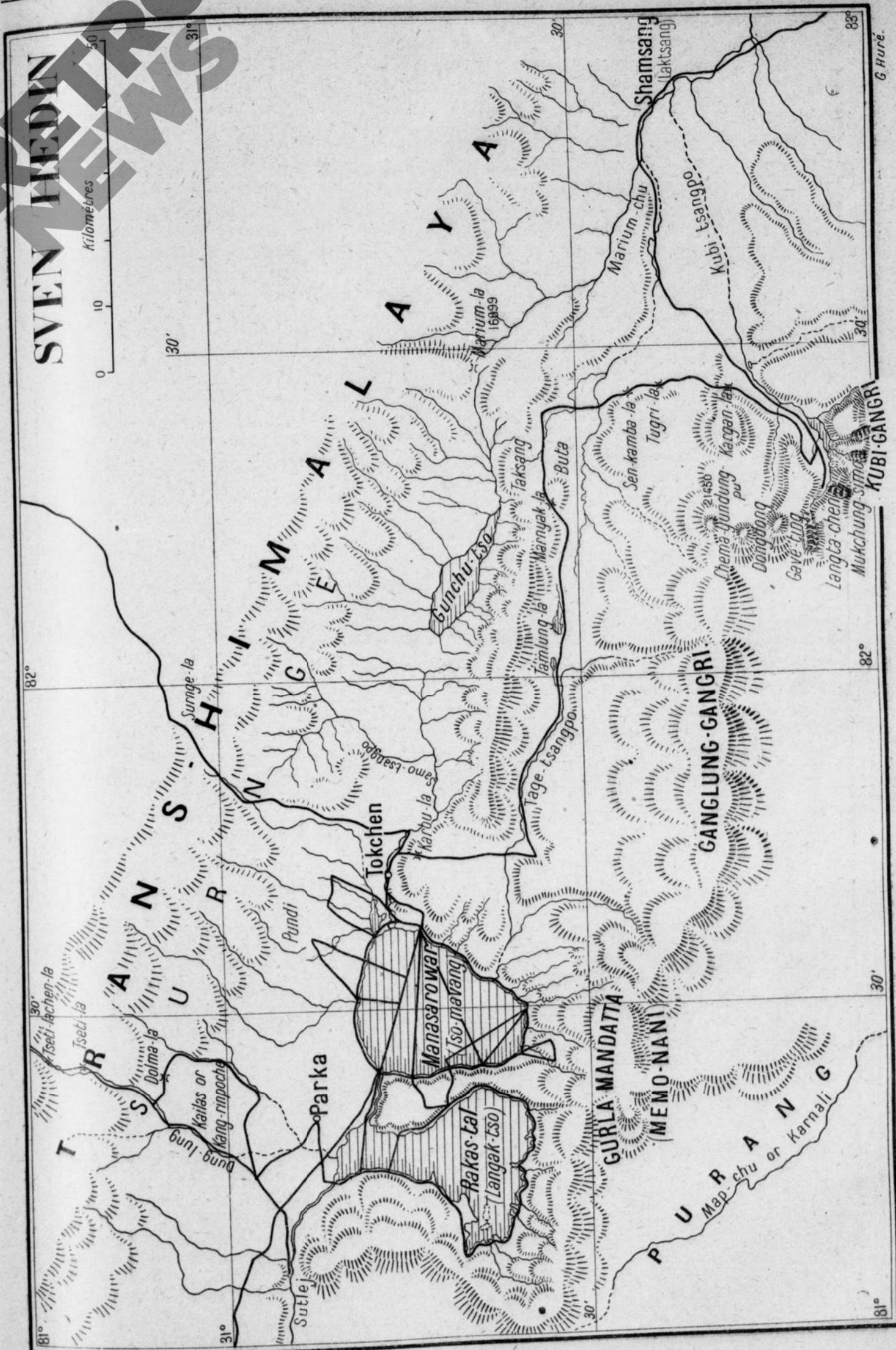
RETRO NEWS



Reduced from the ROUTE SURVEY
by
A. H. SAVAGE LANDOR
English Miles 0 10 80

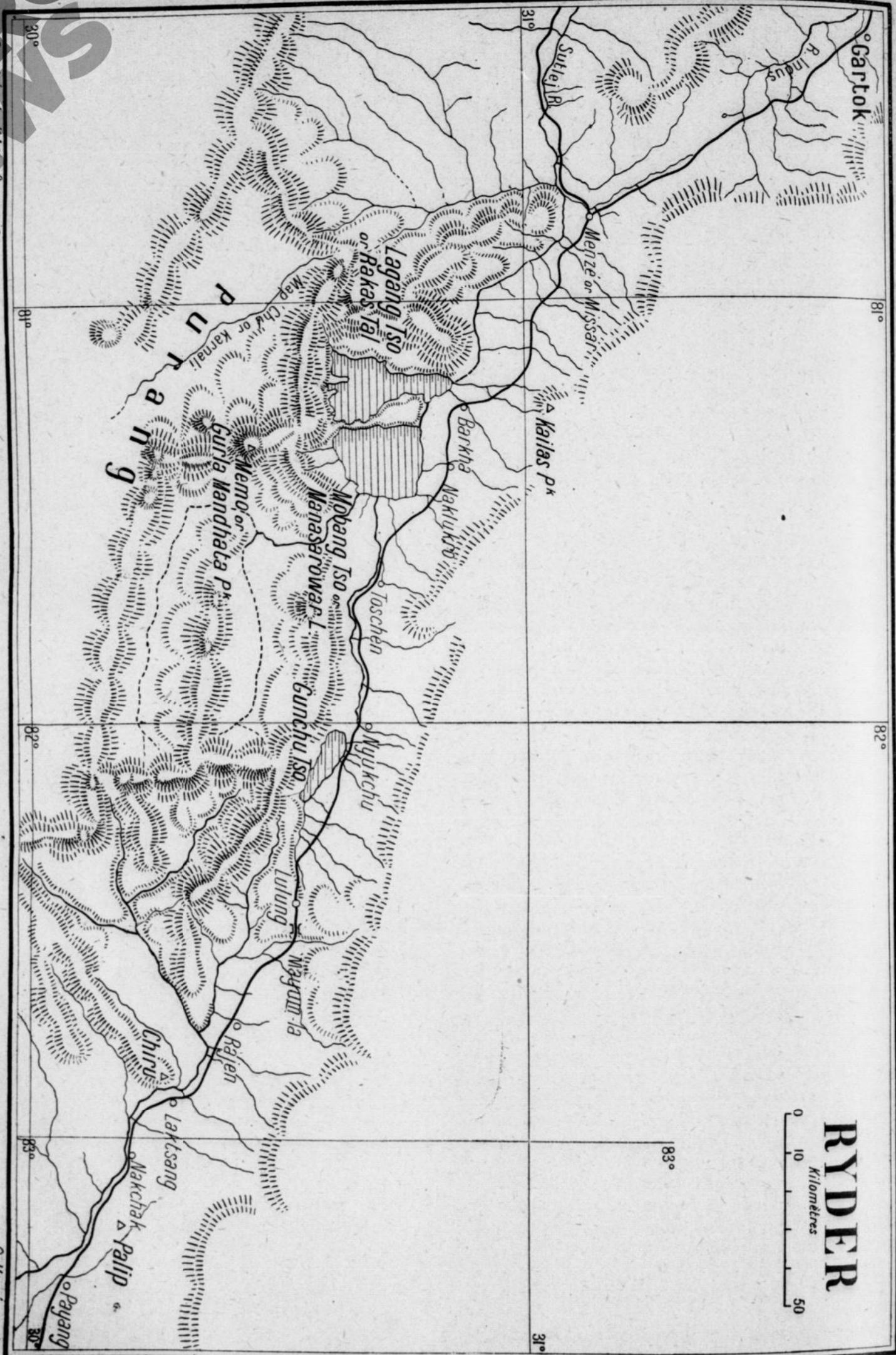
Georges Huré.

Bulletin du Comité de l'Asie Française



G. Huré.

Comité de l'Asie française.



RYDER
Kilometres
0 10 50

Comité de l'Asie Française.

RETRO
NEWS

(*Transhimalaya*, vol. II, p. 188), prévoit que le Tsoma-vang et le Langak-tso s'isolèrent tour à tour, comme le Gunchu-tso, lequel, autrefois, a peut-être été la véritable source du Sutledje. Mais la question pour Sven Hedin n'est pas tant de déterminer la source initiale que de prouver la dépendance des lacs du système du Sutledje. Le colonel Burrard est de son avis : « Si l'eau du Rakastal coule dans le Sutledje une fois par siècle et pendant un temps si court qu'il ne soit observé par personne, nous sommes encore autorisés à comprendre les lacs dans le bassin de la rivière. » Enfin le capitaine Rawling qui considère une source, la branche visible la plus longue et la plus importante d'un système, sans tenir compte des courants souterrains, réserve cependant ainsi son opinion (*J. G.*, avril 1909, p. 424) : « Il se peut que je raisonne à faux ; mais toute la question semble dépendre de la définition du mot source. »

Dans ces conditions, le Darma Yangti ou autre rivière à ciel ouvert serait la source du Sutledje dans le sens le plus étroit du mot, et le Tage de Sven Hedin serait la source dans le sens le plus large et le plus scientifique.

* * *

Passons maintenant au Bramapoutre. Je me permets d'abord une réflexion toute personnelle. J'y suis amené par une grande similitude entre la région visitée par M. Landor et l'extrémité orientale du bassin du Bramapoutre où je suis allé moi-même. J'en juge moins par les très beaux dessins de M. Landor, dessins qu'on ne saurait contempler sans vertige, que par ses photographies beaucoup plus rassurantes. Quand on découvre, même après d'autres, une source de fleuve, il est prudent de réserver la question et de ne pas dire qu'on a découvert la source, comme le fait M. Landor. Les fleuves d'Asie n'ont pas de source unique, même pas de sources fixes. Selon la saison, les pluies et la fonte des neiges, les points initiaux d'écoulement se déplacent. Ce n'est qu'après une étude minutieuse de la région qu'on peut déterminer la source mère. Sven Hedin n'ignorait rien de ce qui avait été fait avant lui. S'il a omis de mentionner les découvertes antérieures de M. Landor, il fait comme tous les compatriotes les plus autorisés de celui-ci. C'est affaire entre M. Landor et eux.

M. Landor commence ainsi (*Asie Française*, p. 514) : « Pour ce qui regarde les sources principales du Bramapoutre, j'ai toujours affirmé que j'ai été le premier Européen qui ait visité et déterminé la position des deux sources principales de ce grand fleuve. Les déclarations du docteur Sven Hedin n'ont pu que confirmer dans le fond et dans le détail l'exactitude de tout ce que j'ai dit et écrit sur le Tibet : elles reconnaissent implicitement que j'ai découvert les sources principales du Bramapoutre et du Sutledje et établissent que j'avais raison en ce qui concerne le problème géographique des lacs Rakastal et Mansarowar. »

Il en est pour le Bramapoutre comme pour le

reste. M. Landor va prendre lui-même le soin de se contredire. Il démontre aussitôt après ces lignes déconcertantes que la vraie source du Bramapoutre n'est pas celle du Koubi de Sven Hedin, mais les deux sources que, modestement, il baptise de son nom. Comment dans ce cas Sven Hedin a-t-il pu confirmer et copier Landor ?

La source Landor nord, venant du Mariumla a été découverte par le pandit Naïn Sing. Les seules cartes de cette région qui existassent en 1897 étaient — celles de Webber, entre autres — faites d'après celle de Naïn Sing, carte telle, dit M. Landor, qu'un enfant européen de 10 ans pourrait faire bien mieux. C'est peut-être pour cela que sir T. H. Holdich écrit (*J. G.*, décembre 1898) : « Les cartes qu'il (M. Landor) a rapportées ne diffèrent pas matériellement en détail topographique de celles dont il avait été pourvu à son départ. »

Il est vrai que pour M. Landor Naïn Sing n'était ni Blanc, ni Européen, ses découvertes ne comptent pas.

« Il n'est nullement certain que Naïn Sing ait vu la source Maïum (Landor nord) et en tous cas Naïn Sing n'était ni Blanc, ni Européen, c'était un indigène. » C'est donner trop d'importance à la couleur des explorateurs. La source Landor sud ne correspond qu'à un des affluents de la rive droite de la source Maïum. Il est difficile de le déterminer sur la carte du Survey of India. M. Landor y est passé comme prisonnier, les mains enchaînées derrière le dos et journellement torturé. Il est assurément louable d'avoir eu l'esprit à la géographie en de pareils moments, admirable d'avoir fait d'une main, avec son sang et un os, des fragments de carte. Mais de tels documents ne doivent pas prétendre à autre chose qu'au pathétique. Je préfère les travaux calmes et patients de Sven Hedin.

Naïn Sing et plus tard Ryder soupçonnaient la vraie source du Bramapoutre là où Sven Hedin est allé la déterminer, dans les glaciers que du Mariumla on voit au Sud-Ouest (*J. G.*, avril 1909, p. 420, sir Henry Trotter) : « Bien que Naïn Sing et le major Ryder aient remonté la grande rivière sur plusieurs centaines de milles jusqu'à une de ses sources, dans le Mariumla, ni l'un ni l'autre n'a prétendu avoir visité sa principale source ; tous deux indiquèrent un torrent beaucoup plus fort venant du Nord-Ouest, et à 30 milles environ du Mariumla, Naïn Sing parle de la chaîne géante visible au Sud, les grands glaciers d'où venaient tous les torrents de cette chaîne et évidemment formaient la source du fleuve. C'est cette région de glaciers qu'a visitée Sven Hedin et dont il a fait la carte. — Un grand triomphe dont nous devons le féliciter de grand cœur, car personne ne peut douter que cette région contient les sources principales de la puissante rivière. »

Le capitaine Rawling dit la même chose (*ibid.*, page 424), presque dans les mêmes termes. Enfin la carte de Ryder montre les sources dans un rayon de 40 milles au Sud et au Sud-Ouest du

Mariumla. Il n'y a que M. Landor pour contester l'opinion, la certitude de tous les auteurs. Sur sa carte il a placé la source du Koubi de Sven Hedin sur le 83° 45' environ de longitude (1) alors que cette source est sur le 82° 10'. C'est une altération difficilement tolérable, et, malgré le point d'interrogation, un usage un peu léger du droit de reproduire. A moins cependant que les glaciers vus par M. Landor et Sven Hedin soient bien les mêmes. Dans ce cas, M. Landor aurait fait une erreur de longitude de 1° 35' au bénéfice de la longueur de son voyage. Aucune des faces de ce dilemme n'est favorable à la thèse de M. Landor. Mais la dernière peut être mise sur le compte d'une erreur. M. Landor a en effet voyagé dans des conditions qui font paraître longs le temps et les distances.

Je voudrais bien aussi trouver une explication à ces lignes (*Asie Française*, page 508) : « J'ai, pour ma part, suivi le versant sud des monts Gangri et leur continuation à l'Est. Au cours de mes reconnaissances j'en ai fait plusieurs fois l'ascension et j'ai traversé la chaîne en quelques endroits. Par des points desquels j'avais fixé la position par des observations astronomiques, j'ai pu déterminer la position des pics les plus importants et notamment de ceux visibles au Nord. » Il est étrange que M. Landor se souvienne seulement après treize ans d'avoir fait des explorations considérables dont il n'existe de trace ni dans son ouvrage ni sur sa carte. Il confond plutôt l'Himalaya au Sud et le Transhimalaya au Nord, avec la première chaîne de collines qui bornaient son horizon de chaque côté de sa route.

« Voilà les Apennins, et voici le Caucase. »

Il en donne une preuve éclatante en disant que Sven Hedin fait chevaucher le Koubi sur le Haut-Himalaya (*Asie Française*, page 512).

Si M. Landor a raison, si sa carte est juste, c'est que les cartes de Sven Hedin, de Ryder et du Survey of India sont fausses.

M. Landor devrait tout de même reconnaître que si les aventures de son voyage mouvementé ont donné un pittoresque unique à ses ouvrages, elles leur ont fait perdre singulièrement de valeur scientifique. Il donne bien une liste imposante d'instruments de précision, de chronomètres à l'heure de Greenwich (détail qui ne peut impressionner qu'un public non renseigné). Quelle garantie nous donne-t-il de ses longitudes dont il parle avec assurance? Comment a-t-il déterminé au retour la marche de ses montres si elles ont été arrêtées ou brisées par les Tibétains? A-t-il noté leurs comparaisons, leurs variations aux écarts de température que les malheureuses devaient probablement subir alors que leur propriétaire se réveillait le matin enseveli sous la neige?

J'ai cherché des références à ce sujet dans l'appendice de son livre. Il n'y a que des certificats de témoins et de médecins authentiquant ses tortures et son courage, mesurant ses blessures et ses plaies.

(1) Longitude prise sur la carte de M. Landor dans « In the forbidden land ».

Enfin malgré les témoignages et les preuves de la découverte de Sven Hedin que j'ai cités, M. Landor lui oppose, à la fin de son article de l'*Asie Française* (page 512), une série d'arguments numérotés, trop longs pour être reproduits ici. J'y renvoie le lecteur.

Les numéros 1 et 2 sont deux façons différentes de dire la même chose. Le cours d'eau venant de la source Landor nord (Maïum) est plus court que celui venant des glaciers du Sud, d'après les déclarations et la carte de Ryder. Sur la même carte, la source Landor sud n'est assimilable qu'à un petit affluent.

L'argument numéro 3 n'est pas sérieux. On sait bien que les fleuves ont le droit de tourner et si à un tournant il se trouve un petit affluent dans le prolongement du fleuve, il n'en devient pas pour cela le fleuve lui-même.

Le numéro 4 prouve bien par l'unité géologique constatée que la source Landor sud est voisine de la source Landor nord et n'en est qu'un tributaire.

Numéro 5. Les édifices consacrés que les Tibétains ont érigés au Mariumla ne prouvent rien. Il y en a sur toutes les passes comme le reconnaît M. Landor lui-même dans son ouvrage (vol. II, p. 38).

Le numéro 6 n'apporte aucun éclaircissement. La permanence de la source Maïum n'a été prouvée ni discutée par personne, et le lac de la source Landor sud ne se trouve sur aucune carte autre que celle de M. Landor. M. Landor a dû le signaler au Survey of India.

Les numéros 7 et 8 ne peuvent rien contre ce fait que Sven Hedin a mesuré le débit du Koubi, lequel est trois fois supérieur à celui du cours d'eau qui se joint à lui. Les observations de volume d'eau de ces deux rivières ne sont pas infirmées par le fait que le débit est variable. Les causes (saison, jour ou nuit) qui influent sur le débit sont les mêmes pour les deux cours d'eau. Si leur débit varie, il augmente ou diminue en même temps, et le rapport entre les deux reste le même. Les glaciers du Koubi ne mettent pas cette rivière dans une condition spéciale puisque la source Maïum est formée de neige fondue en été (*In the forbidden land*, page 40, vol. II). La date du passage de M. Landor au Mariumla est comprise entre le 21 juillet et le 19 août (*ibid*, appendice, page 218 et 219).

Enfin au numéro 9, M. Landor écrit : « Lord Curzon, ancien vice-roi des Indes, comparant mes travaux à ceux des voyageurs qui m'ont suivi au Tibet, m'a publiquement attribué, en 1909, la découverte des sources du Bramapoutre et celles du Sutledje (*Bulletin de la R. G. S.*, avril 1909, p. 436). » J'ai lu et relu le discours de lord Curzon, le nom de M. Landor n'y figure pas.

Parlant de Sven Hedin, lord Curzon dit simplement ceci : « Quand un voyageur visite, reconnaît ou voit ce que personne n'a visité, reconnu ou vu ou même soupçonné avant lui, il découvre. Quand il poursuit plus loin des investigations antérieures, sur des données déjà suivies et accep-

tées mais non menées à leur conclusion logique et géographique, il détermine. »

Comme aux longitudes, M. Landor trouve à la pensée de lord Curzon une généreuse extensibilité. Je ne sais quelle préoccupation le pousse à ces dénégations répétées de l'évidence ; elle ne peut être qu'étrangère, à moins que hostile à la géographie.

De son célèbre voyage M. Landor n'a en somme recueilli avec certitude que des tortures. Il a trouvé des Tibétains lâches et cruels alors que les voyageurs qui l'ont précédé et suivi au Tibet ont vu des Tibétains doux, gais et hospitaliers (1).

Outre qu'elles font honneur à sa résistance physique, les tortures de M. Landor ne sont pas stériles. Elles donnent un grand enseignement : ces peuples qu'on dit immobiles sont sujets aux changements, à des sautes de caractère subites et inexplicables. Mais pour donner géographiquement raison à M. Landor contre M. Sven Hedin, il faudrait admettre que les pays, les montagnes et les fleuves sont sujets aux mêmes caprices que les peuples. Je n'ai pas cru pouvoir aller jusque-là.

Les jugements de M. Landor sur Sven Hedin auraient pu amener un regret chez les membres du Comité qui ont fait un splendide accueil à l'éminent Suédois. Je suis heureux de pouvoir par moi-même apprécier et affirmer à quel point les éloges adressés à Sven Hedin lui étaient dus, et reconnaissant à M. Landor de m'en avoir fourni l'occasion.

JACQUES BACOT.

L'INDOCHINE

ET LES

NÉGOCIATIONS COMMERCIALES FRANCO-JAPONAISES

L'Asie Française du mois de mai dernier a publié des informations détaillées sur les conditions dans lesquelles doivent s'ouvrir les négociations commerciales franco-japonaises pour le renouvellement du traité de commerce de 1896, qui arrive à expiration le 4 août prochain. Nous avons exposé, dans cet article, les questions principales soulevées par cette négociation, sans omettre de parler de l'Indochine, notre empire asiatique se trouvant directement intéressé dans ses relations économiques avec un pays situé, malgré l'éloignement relatif, dans sa sphère géographique.

Il n'est pas sans intérêt de revenir d'une manière plus détaillée sur les questions proprement indochinoises soulevées par cette négociation commerciale. Ce sera une occasion d'exposer sommairement, outre le régime douanier de notre colonie et les conditions de ses échanges avec le Japon, le statut légal qui y est assuré tant aux étrangers d'origine européenne (auxquels les Japonais

(1) Seule une tradition politique leur interdit de laisser les étrangers poursuivre leur voyage vers la capitale. Ils se bornent à les reconduire sans violence à la frontière.

désirent être assimilés), qu'aux étrangers asiatiques, principalement aux Chinois, si nombreux et si précieux qui, bénéficiant de certains avantages matériels en raison de leur utilité pour la colonie, sont soumis à une surveillance spéciale en raison de leur nombre.

*
**

Jusqu'à ces dernières années, aucun lien contractuel n'existait entre l'Indochine et le Japon. Le traité franco-japonais de 1896 ne s'appliquait qu'au territoire métropolitain de la France. Une de ses clauses permettait au gouvernement français d'en demander l'extension aux colonies françaises, mais cette extension ne fut demandée que pour la Réunion, Saint-Pierre et Miquelon, la Martinique, la Guyane et l'Inde française. En conséquence les produits de l'Indochine au Japon et les produits du Japon en Indochine ne bénéficiaient d'aucune faveur spéciale.

Après la guerre russo-japonaise, pendant laquelle les sympathies de la France allaient naturellement à son alliée, une tendance très accentuée au rapprochement se produisit vis-à-vis du Japon. Cette tendance était la conséquence du rapprochement anglo-français remontant à la crise marocaine de 1905. C'était le moment où la Russie et le Japon, réglant dans le détail leur position réciproque en Asie, signaient les arrangements de juillet 1907 et écartaient la plupart des chances de mésintelligence résultant de la paix de Portsmouth : la France avait d'ailleurs joué dans cette négociation le rôle d'intermédiaire gracieux et désintéressé : c'était aussi le moment, où pour faciliter cette négociation générale, la France accordait au Japon (mars 1907) l'émission sur le marché de Paris d'un emprunt japonais de un demi-milliard de francs à 5 0/0. Les accords en préparation tendaient à établir un nouvel équilibre extrême-oriental, dans lequel le Japon et la Russie désormais d'accord s'entendraient pour disposer d'une manière à peu près incoercible du sort des provinces de la Mandchourie. Il paraissait nécessaire de compléter ces accords par des ententes avec la France, sur l'intégrité de la Chine et le respect des situations acquises. Tel fut le but de l'accord et de la déclaration franco-japonaise du 10 juin 1907 que nous nous bornons à rappeler ici.

Mais les conversations entre le ministre des Affaires étrangères français, M. Pichon, et le baron Kurino, ambassadeur du Japon à Paris, avaient amené ces hommes d'Etat à envisager aussi un accord spécial concernant l'Indochine.

On se souvient qu'au cours de la guerre russo-japonaise, des bruits tendancieux avaient été fréquemment répandus sur les risques que faisait courir à l'Indochine la puissance militaire du Japon, soit par la voie d'un débarquement de troupes, soit plus simplement par la voie de l'immigration et de la colonisation japonaise. Un examen précis de la question permit de constater que ces bruits ne correspondaient à aucune réalité.

Le Japon avait assez à faire à s'assimiler les provinces conquises, la Corée, le sud de la Mandchourie et même l'île de Formose, non encore réellement colonisée. Les Japonais ne résistent pas bien d'ailleurs dans les pays chauds et leur nombre y est des plus limité. Il paraissait dès lors assez naturel et désirable d'étendre le traité de commerce franco-japonais de 1896 à l'Indochine. On y pensa bien, mais on n'avait pu au cours d'une négociation politique portant sur des principes d'ordre général très simple, envisager les conséquences économiques réelles d'une pareille extension. L'échéance prochaine des traités en cours parut un second obstacle. Il n'était pas d'autre part possible de conclure une convention commerciale spéciale entre l'Indochine et le Japon par un simple accord de gouvernement à gouvernement, la ratification des traités de commerce restant du domaine du Parlement français. Enfin l'on ne connaissait pas encore les bases douanières nouvelles qu'adopterait le Japon pour la négociation de ses traités de commerce, après l'expiration de ceux de 1896 qu'on le savait décidé à dénoncer. M. Pichon et le baron Kurino se bornèrent en conséquence, à compléter leur accord politique du 10 juin 1907 par une déclaration (de la même date) ainsi conçue :

« Les deux gouvernements, se réservant d'engager des pourparlers en vue de la conclusion d'une convention de commerce en ce qui concerne les relations entre le Japon et l'Indochine française, conviennent de ce qui suit :

« Le traitement de la nation la plus favorisée « sera accordé aux fonctionnaires et sujets du « Japon dans l'Indochine française, pour tout ce « qui concerne leurs personnes et la protection « de leurs biens, et ce même traitement sera « appliqué aux sujets et protégés de l'Indochine « française dans l'empire du Japon, et cela jusqu'à « expiration du traité de commerce et de naviga- « tion signé entre le Japon et la France le « 4 août 1896. »

La dénonciation du traité de commerce à la date du 4 août 1910 devant avoir ses effets à la date du 4 août 1911, l'accord du 10 juin 1907 n'avait que quatre années à rester en vigueur. Il ne faisait d'ailleurs que sanctionner en droit le régime appliqué en fait et depuis longtemps aux Japonais dans notre colonie, pour la protection de leurs personnes et de leurs biens, et qui consistait à les assimiler non pas aux résidents étrangers d'origine asiatique tels que les Chinois, Siamois, Japonais, Malais, etc., mais aux étrangers d'origine européenne ou américaine. L'accord du 10 juin prévoyait, en outre on l'a vu, la conclusion d'un accord spécial commercial japo-no-indochinois qui n'a pas encore été négocié et sera lié à la négociation générale du renouvellement des traités de commerce : il a été bien accueilli par la presse et n'a soulevé depuis aucune difficulté d'aucun ordre : son principal avantage aux yeux du Japon était de stabiliser la situation favorable déjà faite à ses nationaux en Indochine et de préciser pour ainsi dire à l'avance l'esprit dans lequel serait menée la future

négociation, lequel esprit devait être celui qui préside à l'application de la clause dite « de la nation la plus favorisée ».

* * *

Le régime applicable aux étrangers résidant en Indochine, tant par rapport à leur statut personnel que par rapport à leur statut réel, ne se dégage pas très facilement au premier abord de la lecture des textes législatifs visant l'Indochine, en raison de la diversité des législations applicables dans notre empire colonial. On sait que ce dernier, commencé historiquement par la conquête et complété par des protectorats successifs, a été constitué en une union indochinoise. Cette union englobe la Cochinchine (colonie française), le Tonkin (protectorat si étendu qu'il représente une colonie de fait où l'organisation indigène aurait été maintenue quoique le pouvoir y soit exercé directement par la puissance protectrice), le Cambodge et l'Annam (protectorats où l'autorité indigène subsiste et agit par elle-même sous le contrôle de la France) et enfin le Laos (pays de protectorat mal défini où l'autorité indigène n'existe pour ainsi dire pas, si l'on exclut le royaume de Luang-prabang qui a une situation spéciale).

La diversité des origines de notre pouvoir politique sur ces différents pays n'a pas permis de les soumettre à une législation uniforme, mais quand on dépouille les différents textes législatifs qui les concernent on s'aperçoit vite que leur caractère disparate est plus apparent que réel et qu'il est facile de dégager les principes généraux du régime applicable aux étrangers.

Il y a lieu de distinguer nettement le statut légal des étrangers d'origine extra-asiatique de celui des étrangers asiatiques.

Les étrangers asiatiques sont, en vertu du décret du 24 juillet 1864, soumis à la loi annamite, et la désignation des étrangers qualifiés d'asiatiques a été faite par un arrêté du chef du pouvoir exécutif de la République française du 23 août 1871, d'après lequel on appelle ainsi les Chinois, les Siamois, les Tiams, les Sang-mêlés. Tous les autres étrangers, à quelque race qu'ils appartiennent, européenne ou américaine, sont soumis à la loi française. On voit que les Japonais n'ont jamais été assimilés aux Asiatiques; cela tient à ce qu'au début de notre domination en Cochinchine le Japon, qui venait à peine et par la force d'être ouvert au commerce international, n'avait pour ainsi dire aucune relation directe avec l'Indochine. Le nombre de ses résidents était à peu près nul jusque vers 1895; il est depuis toujours resté extrêmement faible et n'était, en 1907, que de 190 résidents, dont 157 femmes.

Les deux catégories différentes d'étrangers énumérées ci-dessus sont soumises en Indochine aux règles divergentes suivantes :

1° Régime des étrangers asiatiques. — Bien que presque tous les étrangers asiatiques de notre colonie soient des Chinois, il faut distinguer en droit deux catégories d'Asiatiques étrangers : la première est celle visée par le décret de 1871, dont

nous avons rapporté les dispositions. Ces Asiatiques, comme tous les autres, sont soumis aux tribunaux français, mais ils sont jugés d'après la loi annamite qui, étant inspirée en grande partie de la loi chinoise, se rapproche sensiblement du statut propre aux Chinois. Les autres comprennent les ressortissants de pays asiatiques où nos consuls ont, ou ont eu les pouvoirs de juridiction, tels que les Siamois, les Coréens (jusqu'à l'annexion de la Corée par le Japon), les Javanais, les Philippins, les Malais, les Birmans, les Indiens non sujets français. Cette dernière catégorie d'étrangers, très peu nombreuse, ressortit, comme l'autre, aux tribunaux français mais est jugée, vu les incroyables divergences de leurs statuts personnels qu'il faut souvent renoncer à connaître, d'après la loi française et non d'après la loi annamite.

Nous ne nous occuperons avec détail que de la situation faite aux Asiatiques étrangers de la première catégorie, la seule intéressante pour notre colonisation et le développement économique de notre possession.

La situation d'Asiatique étranger comporte, par rapport à celle des étrangers non Asiatiques, des avantages très appréciés par les Chinois et quelques désavantages contre lesquels ils s'élèvent avec une injuste violence.

Les désavantages consistent avant tout dans l'obligation pour eux de se munir d'une carte de séjour personnelle renouvelable tous les ans, par application de la réglementation sur l'immigration (décret du 23 novembre 1895). En raison du nombre considérable des Chinois (230.000 en 1908, dont 110.000 en Cochinchine, 90.000 au Cambodge, 22.000 au Tonkin et le reste au Laos), il a paru nécessaire de surveiller assez sévèrement leur circulation. Dans ces derniers temps cependant on a pris à leur égard des mesures libérales destinées à adoucir le caractère de la capitation qu'ils trouvaient vexatoire dans son application : les formalités reconnues inutiles ou gênantes ont été supprimées; les femmes, filles, jeunes gens au-dessous de dix-huit ans et vieillards au-dessus de soixante ans ont été exemptés de l'impôt personnel. Les entraves à la circulation ont été fortement diminuées; des distinctions importantes ont été faites à cet égard entre les coolies qui ne peuvent circuler qu'avec un laissez-passer valable quinze jours et les commerçants chinois porteurs de permis délivrés par les consuls français de la frontière chinoise (Canton, Hoï-hao, Mongtzé, Yunnanfou, etc.) qui peuvent circuler très librement en Annam et au Tonkin.

La taxe de capitation, la plus connue des impositions pesant sur les Chinois, est divisée en cinq classes, la plus basse étant d'une piastre et demie et la plus haute de 88 piastres; la répartition en classes est faite d'après la classe de la patente et d'après le montant de la taxe foncière. En Cochinchine il y a six classes, la plus basse étant de 10 piastres et la plus haute de 400 piastres.

Ces impôts personnels qui sont annuels rapportent à la colonie de grosses sommes. Elles se sont montées en 1907 à plus de 2 millions de piastres (soit 5 millions et demi de francs) dont plus des trois quarts produits par la Cochinchine seule.

En outre les Chinois paient encore, au même titre que les Européens et les Annamites, l'impôt foncier, l'impôt des patentes, le droit de permis de port d'armes, l'impôt sur les barques et jonques.

Comme il serait difficile d'exercer une surveillance très effective sur les Chinois, ils ont été partout groupés en corporations connues sous le nom de congrégations, organismes dont les chefs sont élus par leurs membres et responsables vis-à-vis d'eux. Les congrégations sont de leur côté responsables vis-à-vis de l'autorité française de la rentrée de l'impôt personnel sur leurs membres, qu'elles perçoivent elles-mêmes. Il en existe une par province au Tonkin, quatre en Annam et cinq en Cochinchine. Les Chinois s'y répartissant par province d'origine. C'est ainsi qu'il y a une congrégation dite de Canton, une autre dite du Fokin, une troisième dite de Tchou-tchao, une quatrième dite d'Akas et une cinquième dite de Haïnan.

Les congrégations responsables de leurs membres peuvent refuser d'admettre ou expulser de leur sein ceux qui ne leur inspirent pas confiance. Le Chinois rejeté ne peut séjourner dans la colonie et doit être expulsé après avoir été entendu par une sorte de conseil des congrégations réunies.

Les Chinois, soumis à une réglementation spéciale, bénéficient aussi d'avantages considérables sur les autres étrangers.

Le premier est le maintien intégral de leur statut personnel et familial et le respect de leurs usages réglementant la filiation, l'adoption, le régime des successions. Ils bénéficient d'une procédure sommaire et peu coûteuse en matière civile; bien que jugés par des magistrats et des tribunaux français, ils sont dispensés de s'adresser aux notaires, avoués et avocats et bénéficient de l'application de la loi annamite : ils ne sont à cet égard traités ni comme des étrangers, ni comme des Annamites, mais jouissent d'un régime mixte qui leur confère les mêmes droits et les mêmes privilèges qu'aux indigènes sujets français et en même temps des avantages qui ne sont reconnus ni aux Annamites ni aux étrangers ordinaires.

Ils peuvent comme les Annamites prendre part aux adjudications publiques et concourir aux appels d'offres des administrations locales, alors que les étrangers en sont exclus.

Ils peuvent, comme les Français eux-mêmes et comme les Annamites (faculté interdite aux étrangers) faire naviguer leurs chaloupes et jonques sur les fleuves et rivières de la colonie (arrêté du 18 novembre 1900) et cette faveur est par eux exploitée à tel point qu'ils monopolisent pour ainsi dire ce commerce.

Ils peuvent également se livrer à la navigation

côtière, sans être astreints comme les Français aux dispositions sur l'armement, etc., notamment à celles du décret du 2 juin 1897 qui prescrit aux armateurs de navires à vapeur une série d'opérations compliquées telles que la tenue de papiers de bord, le rôle de l'équipage, la francisation, etc... Alors que les étrangers non asiatiques sont exclus (en principe et malgré quelques exceptions de faits) (1) du cabotage indochinois, les Chinois peuvent grâce à un privilège, faire la pêche maritime et fluviale comme les Français et les indigènes (arrêté du 14 octobre 1899) et cette faculté est largement utilisée dans le golfe du Tonkin, notamment par les pêcheurs de la région de Pakhoï qui opèrent jusque dans la baie d'Along. Ce sont là des privilèges d'une haute importance, justifiés d'ailleurs par l'utilité du rôle que jouent en Indochine les Chinois, mais qui expliquent aussi le régime fiscal spécial auquel ils sont soumis et dont les charges ne sont pas très lourdes pour eux. On ne doit pas s'étonner qu'ils supportent mal la capitation : peu disposés à reconnaître la portée des avantages dont ils jouissent par rapport aux autres étrangers, ils sont très disposés au contraire à se plaindre de l'impôt personnel et sont à peine familiarisés avec la notion même de nationalité. La manière dont la capitation est perçue n'est pas l'effet de la mauvaise volonté ou du mépris du gouvernement colonial pour les Chinois : elle a été imposée par la difficulté de l'identification des asiatiques, laquelle est si grande qu'on n'aurait pu se contenter en matière de taxations de leurs simples déclarations et de leur bonne foi qui n'est pas toujours incontestable.

2° *Régime des étrangers non asiatiques.* — On peut dire que les étrangers d'origine européenne ou américaine jouissent en Indochine de la plus large protection et de la plus grande liberté. Ils ne sont soumis à aucune mesure d'ordre policier capable de les molester, et les droits préférentiels dont jouissent les Français à leur égard sont extrêmement restreints comme nous allons le voir.

Les étrangers peuvent librement séjourner et voyager sur le territoire de l'Indochine, sans être soumis à l'obligation du passeport, mais ils sont tenus de faire comme en France même, dans la quinzaine qui suit leur arrivée, une déclaration de séjour. La loi du 3 décembre 1849 sur le séjour des étrangers en France ayant, par celle du 29 mai 1874 été déclarée applicable aux colonies françaises, les étrangers non asiatiques peuvent être expulsés de l'Indochine par arrêtés du gouverneur général ou de ses subordonnés agissant

(1) La question du droit de cabotage en Indochine est controversée. En effet, la loi du 21 septembre 1793 qui réserve à la navigation nationale le privilège de naviguer de port à port dans les eaux françaises, n'a pas été promulguée en Indochine. Un décret du 6 juillet 1869 en aurait de plus anulé les dispositions dans les colonies françaises où il était en vigueur. Les bateaux étrangers pourraient donc faire le cabotage en Indochine.

Cependant le ministère des Colonies ne l'admet pas. Il a simplement laissé au gouvernement général de l'Indochine le pouvoir d'autoriser dans des cas particuliers les navires à effectuer provisoirement des transports que le pavillon national n'effectuerait pas par lui-même.

par délégations. Leur sort à cet égard n'est pas différent en France. Ils peuvent également être sujets à extradition, soit par l'application de certains traités entre la France et d'autres puissances, soit simplement par un acte de bonne volonté, chaque gouvernement pouvant librement accorder même en dehors de tout traité, l'extradition d'un étranger. L'Indochine n'est donc pas une terre de refuge pour les malfaiteurs, comme certaines colonies de pays qui n'accordent que difficilement l'extradition ou comme le Japon lui-même jusqu'à présent.

La naturalisation des étrangers non asiatiques est soumise en Cochinchine, possession française, aux mêmes conditions qu'en France, par application de la loi sur la nationalité de 1889. Dans les autres pays indochinois, elle est régie par le décret du 29 juillet 1887.

Les étrangers non asiatiques sont naturellement soumis aux juridictions françaises de l'Annam, du Tonkin, du Laos et du Cambodge (décrets de 1902) et y sont jugés d'après les lois françaises, aussi bien au civil qu'au commercial toutes les fois qu'ils sont en cause, fût-ce comme défendeurs.

Ils sont admis librement dans les écoles publiques et privées, qu'elles soient à destination des Européens, des métis ou des Annamites, qu'il s'agisse d'enseignement primaire, d'écoles complémentaires ou même de l'Université d'Hanoï. En aucun cas les étrangers et par suite les Japonais ne pourraient être exclus de ces écoles comme cela a eu lieu sur les côtes du Pacifique, notamment dans l'Etat de Californie. De même rien n'empêcherait dans l'état actuel de notre législation coloniale, un Japonais d'ouvrir une école japonaise en Indochine.

Les étrangers non asiatiques peuvent en Indochine fonder librement des sociétés commerciales; exercer toutes professions sans réserves, ni molestations, à condition de se soumettre aux lois qui obligent les Français : il n'y a d'exceptions — et encore bien spéciales — qu'en ce qui concerne l'exercice de la médecine pour laquelle, aux termes du décret du 12 août et de l'arrêté du 28 novembre 1905, la présentation d'un diplôme de docteur en médecine français est exigible; de même la présentation d'un diplôme de pharmacie française sera exigible à partir de 1913 pour l'exercice de la pharmacie.

Bien que la liberté de la presse ait été étendue à l'Indochine comme à toutes les colonies françaises dès 1881, des décrets postérieurs ont permis au gouverneur général d'interdire par arrêté la circulation des journaux et écrits publiés à l'étranger quels qu'ils soient. De même la publication en Indochine de journaux en annamite ou en langue étrangère est soumise à l'autorité administrative. Enfin la distribution et l'exposition de dessins et gravures, emblèmes ou images susceptibles de porter atteinte au respect dû à l'autorité française est interdite aussi (décret du 30 décembre 1898).

Ces interdictions, bien naturelles ne visent au-

cun étranger en particulier et sont d'un caractère réel, non personnel, s'appliquant à des actes déterminés, quels qu'en soient les auteurs.

Il n'y a aucune différence entre les étrangers non asiatiques et les Français, en ce qui concerne les taxes et impôts. Sous ce rapport, les charges des résidents en Indochine sont très faibles. Ils ne sont soumis qu'à l'impôt foncier (perçu au profit des budgets municipaux dans les villes et au profit du budget local dans les provinces) et à l'impôt des patentes, composé d'un droit fixe et d'un droit proportionnel : aucun de ces impôts n'a le caractère personnel.

La propriété du sol peut être acquise par les étrangers dans les pays de l'Union indochinoise, à l'exception de l'Annam et du Tonkin. D'après la loi annamite c'est l'Empereur qui a la propriété éminente. Il y a renoncé par ordonnance royale du 30 octobre 1888 au profit des Français et protégés français, mais non au profit des étrangers : Par suite ceux-ci et, le cas échéant, les Japonais, ne pourraient acquérir en Annam et au Tonkin la propriété immobilière que sur les territoires des villes de Hanoï, Haïphong et Tourene, érigés avant la déclaration de protectorat en concessions françaises, où tout étranger peut devenir propriétaire.

Cette restriction au droit de propriété sur les territoires de la Couronne d'Annam peut avoir quelque caractère archaïque, mais elle est moins choquante assurément que les restrictions mises au droit de propriété par la loi japonaise du 13 mars 1910 dont il a été question longuement dans le Bulletin de l'Asie de mai dernier : (cette loi n'accorde aux étrangers le droit de propriété que sous la condition qu'ils soient en même temps résidents et les oblige dès qu'ils quittent le Japon à se débarrasser de leurs biens. Elle les exclut en outre de Formose, de Sakhaline, de l'île de Yesso tout entière et de larges périmètres dans les îles principales métropolitaines.)

Une restriction du même genre, qui a un caractère plus sérieux, existe en ce qui concerne les exploitations minières, dont tous les étrangers sans exception, asiatiques ou non, sont exclus en Indochine par application du décret du 25 février 1897. Presque tous les pays neufs redoutent instinctivement la mainmise des étrangers sur les richesses minières de leur sous-sol, considéré comme une réserve d'un prix inestimable. La même restriction draconienne existe au Japon à l'encontre de tous les étrangers, et nous voyons aujourd'hui la Chine, incapable d'exploiter par elle-même ses ressources minières, faire aux étrangers titulaires de concessions minières une guerre acharnée pour les empêcher de tirer parti de leurs concessions.

La question des mines en Indochine peut avoir quelque intérêt pour le Japon qui manque de minerai de fer et en achète partout où il peut. Ce pays peut devenir un bon débouché pour le minerai de nos mines du Tonkin bien que les chiffres des statistiques soient restés jusqu'à présent assez décevants sous ce rapport.

* *

Il est facile de voir, en comparant les deux régimes applicables soit aux étrangers ordinaires, soit aux étrangers asiatiques, que les Japonais ne sauraient ni ne voudraient prétendre obtenir que celui des étrangers ordinaires. Sans doute ils préféreraient encore bénéficier de ce qu'il y a de bon dans chacun des deux régimes, mais comme il n'est pas question de créer en Indochine une nouvelle catégorie d'étrangers particulièrement privilégiés, les Japonais se rangeront dans celle des Européens. L'Indochine ne constituera jamais pour eux une colonie de peuplement : cette race se sent mal à l'aise dans les climats chauds et n'y réussit pas : la lenteur de la colonisation japonaise à Formose (possession japonaise depuis 17 ans) et les chiffres cités plus haut de l'émigration japonaise en Indochine, sont là pour le prouver. Le Japonais ne peut donc espérer concurrencer le Chinois dans son exploitation économique des principales ressources de notre colonie : il ne s'établira pas marchand de détail à Cholon et ne prétendra pas se livrer d'une manière suivie à l'armement des chaloupes sur les cours d'eau intérieurs. Seule la pêche maritime pourrait le tenter si les traités lui permettaient de l'exercer. Encore ne faut-il pas s'exagérer son désir à cet égard : il est vrai que la pêche maritime est une des industries nationales les plus florissantes du Japon mais ses marins ont pour s'y livrer les côtes des mers nationales extraordinairement poissonneuses, les Iles Kiouchiou, les côtes de Formose, celles des mers de Chine, de la Corée, de Sakhaline et même de la mer de Behring : c'est une aire d'action qui peut suffire pour le moment au besoin d'expansion de la pêche japonaise.

L'orgueil du Japonais d'autre part, ne lui permettra jamais de se soumettre à la taxe d'immatriculation qui est la rançon des avantages du régime asiatique et de solliciter son admission dans une congrégation chinoise.

Il suffira donc pour ne laisser aucun doute sur le régime applicable aux Japonais en Indochine, de préciser dans le traité de commerce franco-japonais, qu'ils bénéficieront du régime de la nation la plus favorisée, tel qu'il est appliqué aux étrangers d'origine européenne ou assimilés (américains) et non de celui des étrangers asiatiques. Cela ne paraît devoir soulever de la part du Japon aucune difficulté, mais la précision est devenue d'autant plus nécessaire qu'un arrêt tout récent de la Cour de cassation (du 6 mai 1910), a décidé qu'il y a lieu de considérer comme asiatiques tous individus appartenant à une race établie sur le continent asiatique ou dans les îles qui en dépendent. Les Japonais se trouveraient faute de précision, englobés dans cette définition et par suite soumis « aux mesures qui ont pour but d'assurer la police des indigènes ou des asiatiques étrangers dans la colonie ».

* *

Il est important de préciser ici les caractéristi-

ques, peu connues du grand public, du régime douanier auquel est actuellement soumise l'Indochine :

On sait qu'en vertu de la loi douanière du 11 janvier 1892, cette possession est considérée comme une des Colonies « assimilées » à la métropole. C'est-à-dire que le tarif métropolitain y est applicable, mais le principe a subi de tels assauts que le régime actuel de la colonie est en réalité tout différent.

En effet, aux termes de l'article 3 de la loi de 1892, certains produits pouvaient faire l'objet en vertu de décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique, d'une tarification spéciale.

Par application de ces dispositions, un décret fondamental du 29 novembre 1892, modifié et complété d'ailleurs par de nombreux décrets dont le dernier est du 18 février 1909 (1), a édicté sous forme de tableau une tarification spéciale unique, sans maximum ni minimum, applicable aux produits asiatiques destinés uniquement à l'usage ou à la consommation des indigènes ou des Chinois de la colonie.

Il y a donc en réalité deux tarifs en application :

1° Un tarif maximum ou minimum, qui n'est autre que le tarif métropolitain, applicable à la plupart des importations européennes ou américaines soit à titre maximum, soit à titre minimum, selon que les pays d'origine y ont droit ou non, en vertu de leurs accords spéciaux avec la France. (Le Japon n'a aucun accord de ce genre visant l'Indochine, et y subit les droits du tarif général sous la réserve des cas où il bénéficie du tarif asiatique comme il est dit plus loin) ;

2° Un tarif spécial asiatique unique, et qui se substitue pour les produits visés, aux droits portés par le tarif métropolitain, maximum ou minimum.

Les articles visés au tarif spécial sont principalement les suivants : nids d'hirondelle, poissons secs ou salés, crevettes et biches de mer, certains légumes secs, vermicelles chinois, noix d'arec, tabacs étrangers et chinois, espèces médicinales spéciales, bambous, vins parfumés chinois, sauces et médicaments, poteries, faïences et porcelaines asiatiques, fils de soie et vêtements chinois, tissus de jute, papier chinois, souliers chinois, pétards et artifices chinois, baguettes à manger, tabletterie chinoise. Ces produits sont désignés les uns comme produits d'origine asiatique, les autres comme produits d'origine chinoise, mais les décrets récents qui ont relevé les droits sur plusieurs articles du tarif spécial, ont de plus en plus tendance à limiter aux produits d'origine chinoise le bénéfice de ce tarif.

Il en résulte que les produits d'origine chinoise, pour bénéficier de l'application de ce tarif spécial infiniment plus avantageux que le tarif général à deux ou trois exceptions près, plus bas même que le tarif minimum métropolitain,

(1) Le décret du 29 novembre 1892 a été modifié par décrets successifs du 29 décembre 1898, 3 juin 1903, 19 octobre 1903, 26 août 1904, 30 novembre 1907, 10 octobre 1908 et 18 février 1909.

doivent être accompagnés de certificats d'origine, alors que les produits désignés simplement comme d'origine asiatique n'en ont pas besoin et se reconnaissent à leur apparence (l'appréciation est laissée à la douane).

Le Japon, dont l'industrie produit de nombreux articles similaires aux articles chinois proprement dits, bénéficie donc de moins en moins du tarif spécial asiatique et aurait un grand intérêt à ce que la tarification fût liée moins étroitement à l'origine proprement chinoise du produit.

Le régime douanier de l'Indochine comporte encore plusieurs particularités qu'il importe de noter :

1° Sauf pour les produits spécialement à l'usage des Asiatiques, la colonie est pour ainsi dire réservée à l'importation des produits français qui sont exempts de droits de douane à leur arrivée en Indochine, tandis que les produits indochinois ne bénéficient en France que d'une détaxe qui est ordinairement de moitié (et d'un tiers seulement pour les poivres).

2° Certains produits indochinois ont été frappés à l'exportation, en vertu d'un décret du 29 décembre 1898, de droits de sortie qui étaient en général de 3 0/0 *ad valorem* sur les produits du sol, les produits manufacturés en Indochine étant francs de droits de sortie. Les droits de sortie n'avaient pour but que de procurer des recettes aux budgets locaux ; ils ont été presque tous abolis successivement comme ayant une allure désuète (1). Parmi les articles importants, seul le riz reste frappé aujourd'hui à la sortie d'un droit, sauf s'il est exporté à destination de la France et de ses colonies. Le droit a un caractère un peu spécial : il est représentatif de l'impôt foncier. En effet, les rizières ne paient qu'un impôt foncier très minime calculé par catégories de rizières et perçu au profit des budgets locaux et provinciaux seulement.

C'est le budget général qui perçoit sur les riz la taxe de sortie se décomposant comme suit :

1° Un impôt représentatif de l'impôt foncier (qui est englobé dans le budget général).

2° Une taxe douanière créée uniquement dans un but fiscal.

Les deux taxes sont très distinctes : ainsi, la taxe représentative de l'impôt foncier augmente d'après la valeur du produit, le riz glacé payant plus que le riz décortiqué, qui paie déjà plus que le riz en paddy.

Au contraire, le droit de sortie diminue à mesure que la valeur du produit augmente, de manière à pousser les indigènes à faire travailler leur riz dans la colonie même et à ne l'exporter que comme riz glacé.

Il y a aussi un droit de sortie minime sur le coton, de 2 ou 3 francs par 100 kilogrammes, selon qu'il est brut ou égrené.

3° Il existe encore en Indochine et depuis 1887

(1) Le décret du 29 décembre 1898 a été modifié par les décrets du 11 juillet 1902, 3 juin 1903, 15 mai et 15 décembre 1904. Les droits de sortie qui subsistent sont régis aujourd'hui par le décret du 10 octobre 1908.

des droits de transit sur les marchandises, droits abolis en France depuis bien longtemps. Ces droits sont du cinquième du droit de douane à l'importation. La colonie en a demandé l'abolition, car ils présentent des inconvénients sérieux; ils gênent notamment le trafic par le Tonkin des produits chinois exportés du Yunnan vers Hongkong par les soins de la Compagnie du chemin de fer du Yunnan.

La mise en vigueur des nouveaux tarifs français de la loi du 29 mars 1910 n'a rien changé pour le moment au régime douanier de l'Indochine tel qu'il est décrit ci-dessus : son article 7 stipule, en effet, que la loi ne sera appliquée aux importations des produits étrangers dans cette colonie que lorsque des décrets pris en Conseil d'Etat auront déterminé les produits qui seront l'objet d'une tarification spéciale. Toutefois, il ajoutait que l'effet de cette disposition ne pourrait excéder un an.

Ce délai vient d'expirer et cependant l'on ne connaît pas encore exactement, même dans ses grandes lignes, le projet auquel doit aboutir la commission chargée d'élaborer, au ministère des Colonies (après avoir consulté le gouverneur général de la colonie et les chambres de commerce de Saïgon, d'Hanoï et d'Haïphong), le nouveau régime douanier de l'Indochine. Les milieux intéressés espèrent qu'ils obtiendront au moins la réciprocité de franchise pour l'importation en France des produits de la colonie et la suppression d'un grave abus qui est une entrave aux transports par mer et une injustice. Cet abus vise les produits étrangers entrés sur le territoire douanier de l'Indochine et qui, ayant payé les droits à l'importation conformément aux tarifs, mais n'étant pas francisés pour cela, paient à nouveau, s'ils sont ensuite importés en France, les droits normaux prévus par les tarifs.

La position du Japon par rapport à ce régime douanier est simple : si l'on excepte ce qui a été dit pour les articles dénommés « asiatiques » inscrits au tarif spécial, les produits japonais sont soumis aux droits du tarif maximum, l'Indochine n'ayant pas de traité douanier avec le Japon et n'étant pas comprise dans les colonies auxquelles a été étendu le traité de commerce franco-japo-

nais de 1896. Au contraire le Japon bénéficie en France, comme d'ailleurs la France au Japon, jusqu'au 4 août 1911, du bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée pour les importations et les exportations. Mais le nouveau tarif japonais, tel qu'il a été voté au printemps 1910 devra correspondre, dans l'esprit du gouvernement français, au tarif maximum français et non à son tarif minimum comme le voudrait le gouvernement japonais. Il y a lieu de négocier avec ce pays, dès maintenant, pour bien des produits, un abaissement conventionnel des droits du tarif japonais en échange de quoi ce pays obtiendrait le bénéfice de notre tarif minimum tant en France qu'en Indochine. Nous répétons que, quant à l'application dans cette colonie aux produits japonais du tarif spécial, le Japon en bénéficie de droit, en tant qu'il vise non des articles dits « d'origine chinoise » mais des produits simplement dénommés « d'origine asiatique » : Il n'est d'ailleurs pas impossible d'envisager l'extension aux produits asiatiques japonais du tarif spécial réservé aux produits chinois, pourvu que le Japon offre à l'Indochine des contre-parties convenables. Ce n'est pas en tout cas la Chine qui pourra protester. Son régime douanier la lie vis-à-vis de toutes les puissances et sans limitation de durée, fixant son tarif à 5 0/0 *ad valorem* sur toutes les importations, tarif qui en 1902 a été transformé en droits spécifiques équivalents, mais ne lui garantit aucun avantage réciproque à l'encontre d'aucune d'elles : ses produits sont donc frappés en France de notre tarif maximum.

* * *

Pour se rendre compte de l'importance que représente aux yeux du Japon l'accession de l'Indochine au traité franco-japonais à conclure, il y a lieu d'examiner les conditions actuelles des échanges entre cette colonie et les pays étrangers et plus spécialement avec le Japon.

Les chiffres de commerce extérieur de l'Indochine, sont par pays les suivants, d'après les statistiques françaises, en laissant de côté les chiffres ne visant que le transit.

Pays	IMPORTATIONS EN INDOCHINE		EXPORTATIONS DE L'INDOCHINE	
	1907	1908	1907	1908
	en francs (1)		en francs	
France.....	101.600.000	87.800.000	39.671.000	43.700.000
Hongkong.....	62.300.000	67.700.000	91.300.000	66.900.000
Singapore.....	20.900.000	16.300.000	14.100.000	17.800.000
Chine.....	14.000.000	14.900.000	22.800.000	11.300.000
Japon.....	2.300.000	2.700.000	10.800.000	15.900.000
Philippines.....	»	»	15.200.000	22.100.000
Angleterre.....	5.400.000	5.000.000	5.800.000	6.600.000
Allemagne.....	1.700.000	3.600.000	3.000.000	2.100.000
Total y compris les autres pays.	260.200.000	251.000.000	221.900.000	212.600.000

(1) Les statistiques détaillées pour 1909 et 1910 n'ont pas encore paru malheureusement. On n'en connaît que certains fragments visant des articles spéciaux comme le riz, par des entrefilets ou chroniques parus dans le *Bulletin économique de l'Indochine*.

Ces chiffres permettent d'abord d'apercevoir le rôle spécial joué par les grands entrepôts comme Hongkong et Singapore, qui ne produisent rien, étant de simples ports de distribution et de circulation des marchandises et qui, par leurs chiffres énormes faussent toutes les statistiques.

Il est clair aussi que pour les pays comme la Chine, le Japon et les Philippines, les chiffres des exportations sont essentiellement irréguliers. Cela tient à ce que leur principal achat consiste

en riz, la quantité exportée dépendant à la fois de l'état de la récolte en Cochinchine et de celle des récoltes dans les pays acheteurs.

On voit aussi que si le Japon tient une grande place dans nos exportations, il n'en tient qu'une petite par ses importations en Indochine qui atteignent environ 10/0 du total des importations étrangères. A cet égard les chiffres suivants indiquent les fluctuations des affaires plus spécialement entre l'Indochine et le Japon.

Années	Importations totales du Japon en Indochine	EXPORTATIONS DE L'INDOCHINE AU JAPON			Total des importations et exportations
		total	en riz en francs	en coton égrené	
1907...	2.037.800	10.834.200	10.222.800	522.300	12.872.000
1908...	2.716.400	15.881.700	15.058.300	730.400	18.598.100
1909...	2.663.900	6.673.700	5.971.200	427.700	9.337.600

Les chiffres de 1909, doivent être rectifiés en ce sens que depuis la fin de 1908, on a admis pour les évaluations en douane un abaissement de valeurs de 10 0/0 : c'est donc d'à peu près autant qu'il faudrait relever les chiffres des importations japonaises en 1909, pour en apprécier exactement le montant : il n'y a pas lieu de faire la même opération pour les chiffres des exporta-

tions, car la valeur du riz, qui supporte à elle seule presque toute cette opération, est mieux connue que celle des articles disparates qui forment les importations étrangères.

Mais les chiffres donnés par l'administration de l'Indochine ne cadrent pas naturellement avec ceux donnés en yens par l'administration japonaise, qui sont les suivants (convertis en francs).

Années	Importations totales du Japon en Indochine	Exportations de l'Indochine au Japon en francs	Total des importations et exportations
1907.....	645.000	22.350.000	22.995.000
1908.....	943.000	21.889.000	22.832.000
1909.....	1.135.000	17.441.000	18.576.000

La raison de cette incohérence est qu'il n'y a pour ainsi dire pas de trafic par bateaux directs entre l'Indochine et le Japon et qu'ainsi presque toutes les expéditions sont faites sous des pavillons tiers et transbordées à Hong-kong (port franc qui ne possède pas de statistiques régulières). Nous ne pouvons d'ailleurs nous charger de préciser s'il vaut mieux s'en référer aux statistiques françaises ou aux statistiques japonaises.

De toutes manières, il est clair qu'au point de

vue des exportations de l'Indochine au Japon, deux articles seuls sont intéressants : le riz et le coton égrené.

Le riz, en raison de son caractère de subsistance nous arrêtera plus longuement.

Vu l'incohérence des chiffres qu'on trouve à cet égard nous nous bornerons à donner le tableau suivant reproduisant la valeur des importations du riz au Japon d'après les statistiques japonaises.

	IMPORTATION DES RIZ ET PADDYS AU JAPON EN MILLIERS DE FRANCS						
	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Inde anglaise.....	18.700	71.200	93.400	85.800	39.300	34.300	19.000
Indochine française.....	42.200	36.900	41.100	22.100	16.900	19.900	17.900
Corée.....	10.400	12.500	4.200	3.400	4.000	20.800	15.500
Siam.....	3.400	9.100	14.500	9.900	7.100	4.700	5.500
Autres pays.....	1.500	5.500	2.600	3.600	0.800	1.300	1.000
Totaux.....	46.200	135.200	155.500	124.800	68.300	81.000	59.000

D'autre part, d'après les plus récentes statistiques françaises les exportations en riz de l'Indochine vers le Japon ont présenté les fluctuations suivantes :

1907.....	10.223.000 francs
1908.....	15.058.000 —
1909.....	5.971.000 —
1910 (1 ^{er} semestre),	905.000 —

A notre point de vue le marché japonais a donc des tendances très nettes à se resserrer. Cela peut tenir à des récoltes meilleures au Japon mais cela tient aussi aux efforts faits par le gouvernement pour développer et améliorer la culture du riz, non seulement sur le territoire national mais aussi et surtout en Corée : il se produit en outre un autre phénomène : tandis que le Japon importe principalement de Corée un riz de première qualité (qu'il s'empresse de réexporter parce qu'il a plus de valeur et se vend mieux à l'étranger), ce sont des riz moins beaux qu'il importe de l'étranger pour sa consommation intérieure.

Il est très intéressant pour l'Indochine de connaître le régime douanier qui sera appliqué aux riz indochinois après la mise en vigueur du nouveau tarif.

L'ancien tarif frappait le riz d'un droit d'entrée de 64 sen par picul (soit 1 fr. 65 les 60 kilogrammes), qui paraissait modéré bien que notre colonie le trouvât déjà trop élevé et en demandât la diminution.

Contrairement à son attente le nouveau tarif japonais a porté le droit sur les riz à 1 yen (2 fr. 58) malgré l'avis formulé, sans doute pour la forme, devant la Chambre des représentants par le ministre des Finances, M. Sakurai ; cet homme d'Etat, rappelant que la consommation du riz était restée stationnaire au Japon depuis plus de vingt ans et se maintenait à 9,32 tô par tête (soit 1 hl. 67) rappelant aussi que la production du riz au Japon était en moyenne de 40 à 46 millions de koku (c'est-à-dire de 72 à 82 millions d'hectolitres), tandis que l'importation totale étrangère n'en représentait en moyenne qu'un vingtième, a démontré que le prix du riz national ne pouvait être affecté par l'importation étrangère et que, par suite, le parti agraire n'avait pas grand'chose à espérer du relèvement du droit d'entrée.

Le Parlement néanmoins se laissa peu influencer par cette argumentation et se borna à voter, en même temps que le droit de 1 yen, une disposition générale (n° 6) par laquelle le droit d'entrée sur le riz peut, en cas de disette, être abaissé pendant une durée limitée à 0 yen 40 au lieu de 1 yen.

Le gouvernement français devra s'efforcer dans la négociation commerciale, de ramener à son ancien taux de 0 fr. 64 le droit sur les riz, concession que, d'après les propres dires de son gouvernement, le Japon ne peut nous refuser logiquement puisque l'élévation de droit ne profite pas réellement à l'agriculture nationale et ne correspond qu'à une recette fiscale prélevée directement sur une subsistance, sur un aliment populaire qu'il n'est pas de bonne politique de charger sans des raisons graves.

Le deuxième article de l'importation indochinoise au Japon est constitué par le coton égrené dont les valeurs importées ont été, d'après nos statistiques :

En 1907 de.....	522.000 francs
1908 de.....	730.000 —
1909 de.....	428.000 —

Là encore les statistiques japonaises donnent des chiffres très différents.

L'importation du coton brut y aurait été en 1908 la suivante :

	En milliers de francs
Indes anglaises.....	103.200
Etats-Unis.....	68.900
Chine.....	43.400
Egypte.....	13.000
Indochine.....	3.640
Autres pays.....	4.420
Total.....	236.560

Le coton, en tant que matière première entre en franchise au Japon (sous l'empire de l'ancien tarif aussi bien que du nouveau) ; il y est transformé en filés, réexportés ensuite sous cette forme vers les marchés d'Extrême-Orient qu'ils envahissent, dans les proportions suivantes :

Chine et Mandchourie.....	43.000.000 francs
Corée.....	7.000.000 —
Autres pays.....	3.500.000 —

Les autres importations de l'Indochine au Japon ne valent guère la peine d'être citées : elles se montent d'après nos propres statistiques à

En 1907.....	98.000 francs
1908.....	93.000 —
1909.....	274.000 —

elles comprennent quelques envois de minerai de zinc (le Japon est assez dépourvu de minerais de toute espèce et ne les frappe d'aucun droit d'entrée : c'est un article susceptible d'un certain débouché pour nos exploitations minières du Tonkin). Nous avons envoyé en outre, en très petites quantités, des œufs destinés à alimenter les albumineries japonaises, un peu de ciment, quelques gommés à caoutchouc. Ces deux derniers articles n'ont d'ailleurs que peu d'essor à attendre.

Les importations du Japon en Indochine présentent, elles aussi, un assez faible intérêt. En se reportant aux chiffres cités plus haut, il est aisé de voir que ceux donnés par la France sont plus de deux fois plus élevés que ceux donnés par le Japon. La raison en tient sans doute à ce que le pays de destination, recevant un produit d'un port d'entrepôt comme Hong-kong en connaît mieux l'origine que le pays expéditeur n'en connaît la destination, laquelle est encore souvent indéterminée au moment de l'expédition.

Les derniers chiffres détaillés qui aient été publiés concernant cette poussière d'importations japonaises sont ceux de 1908 qui donnent le détail suivant :

	Francs
Houille crue.....	862.000
— briquettes.....	209.000
Porcelaine parian.....	410.000
Pommes de terre.....	338.000
Poissons secs, salés, fumés.....	115.000

Verrerie bouteilles.....	66.000	96.000
— unie et colorée.....	30.000	
Tissus de soie pure.....		90.000
Allumettes.....		62.000
Racines médicinales.....		52.000
Bimbeloterie.....		52.000
Bonneterie.....		42.000
Ouvrages en métaux, cloisonnés.		32.000
Cartons assemblés.....		25.000
Pièces de lingerie.....		23.000
Algues marines.....		20.000
Autres produits de moindre im- portance.....		288.000
Total pour 1908.....		2.716.000

Cette liste n'appelle pas de grandes explications : la houille est importée principalement pour les besoins industriels, le charbon du Tonkin étant une anthracite bonne surtout pour les navires de guerre, et d'un prix élevé, tandis que les charbons japonais, gras et fumeux, et d'une fort médiocre qualité, sont d'un prix très bon marché.

Les bouteilles sont uniquement destinées à la régie de l'alcool.

Les porcelaines, les poissons secs et autres, les racines médicinales, la bimbeloterie, bonneterie, le carton assemblé, les algues marines entrent surtout grâce aux fissures ou imprécisions du tarif spécial aux produits asiatiques, dont nous avons signalé le mécanisme. Le tarif minimum de 1892, appliqué au Japon, a totalement empêché, il faut le reconnaître, l'importation des filés japonais, de la majeure partie des ouvrages en métaux, et a mis une sérieuse entrave aux transactions sur les tissus de coton écrus, teints et fabriqués avec des filés teints.

Quelques essais non suivis ont été faits avec des bières japonaises qui trouvent en Indochine une concurrence efficace, avec des parfumeries de mauvaise qualité ou sans alcool, des pendules, des malles en bois, de la tabletterie.

Le Japon qui a vu cependant ses importations augmenter malgré un tarif aussi défavorable, peut espérer un progrès sérieux s'il obtient de nous le bénéfice du tarif minimum.

Le Japon bénéficierait de ce fait de dégrèvements intéressants pour lui.

*
*
*

Nous avons maintenant entre les mains tous les éléments nécessaires pour juger sainement l'intérêt réciproque d'un traité de commerce entre l'Indochine et le Japon.

Plusieurs constatations s'imposent :

1° Le seul commerce réellement important entre ces deux pays est celui du riz qui ne dépend pas uniquement de leurs relations douanières, mais se réduit à une question de récoltes intérieures : bien que le Japon ait cru, en raison de ses rapports avec les puissances étrangères, devoir maintenir la Corée annexée comme un territoire douanier séparé (nous en avons donné longuement les raisons dans un article du bulletin

d'octobre dernier), il n'y favorise pas moins, par tous les moyens possibles la culture du riz, qui s'y développe excellemment : de ce fait nos importations de riz au Japon ont bien des chances de diminuer rapidement et régulièrement sauf dans les mauvaises années.

L'octroi d'une réduction de tarif sur ce point n'en serait pas moins très désirable pour l'Indochine, surtout au cas où un courant de navigation par ligne directe arriverait à s'établir entre les deux pays : en ce cas l'Indochine se trouverait de 5 jours de mer plus près du Japon acheteur que sa concurrente directe la Birmanie, dont les exportations en riz sont en général supérieures aux siennes propres.

En toute hypothèse, l'Indochine ne peut pas espérer de la négociation commerciale avec le Japon un grand essor de ses exportations dans ce dernier pays.

2° Les importations du Japon en Indochine quoique encore faibles, s'accroissent régulièrement et le bénéfice du tarif minimum français serait important pour lui, notamment pour les filés de coton : l'octroi du tarif spécial aux produits chinois lui serait particulièrement utile pour concurrencer un certain nombre de produits arrivant de Chine, et qui ont chez les Chinois un gros débouché, tels que les vermicelles chinois, les biches de mer, les pétards et artifices, la tabletterie chinoise et certains légumes secs.

3° Il en résulte que l'Indochine n'a pas un grand intérêt à conclure avec le Japon une convention spéciale qui sera surtout avantageuse pour ce pays, seul en état de faire progresser ses exportations.

La question doit être jugée au point de vue plus général des relations de la France et du Japon et l'on n'oubliera pas qu'une entente politique existe entre ces deux pays touchant l'équilibre de l'Extrême-Orient. C'est uniquement sur ce terrain que paraît recommandable l'entente commerciale appelée à compléter et consolider cette entente politique.

Nous avons exposé longuement en mai dernier, sous quels aspects se présente la question du traité de commerce franco-japonais. Il nous semblait alors que la France était appelée à faire dans la négociation, au Japon, des sacrifices à peu près sans contre-partie, et que l'Indochine au contraire aurait intérêt à se joindre à cette négociation, car elle importe plus au Japon qu'elle n'en reçoit de marchandises, et par suite elle a, en cette matière, la position inverse de la métropole. On a vu que les conditions des échanges un peu spéciaux entre le Japon et notre colonie pourraient infirmer, après un examen plus attentif, ces conclusions. Mais à tout prendre il est préférable de les maintenir, car l'abaissement du droit sur les riz a une sérieuse importance et ne pourrait être obtenu par l'Indochine, si elle était seule en face du Japon.

Au point de vue pratique, il a été décidé que la colonie serait représentée dans les négociations franco-japonaises et qu'elle accéderait au traité

de commerce sous les réserves que pourront comporter les circonstances.

D'autre part les renseignements que nous avons sur l'état des négociations générales sont peu favorables. Il semble que le ministère du commerce mette un médiocre empressement à faire connaître ses desiderata en ce qui concerne les réductions de droits qui pourront être demandées sur le tarif général japonais en échange de l'octroi de notre tarif minimum. La raison en est qu'en tout état de cause, il attendrait peu de résultats heureux pour notre commerce, de la négociation commerciale. Il se montrerait en outre mécontent du refus opposé par le Japon, à ce qu'il semble (car la nouvelle n'est pas encore certaine), d'adhérer à l'arrangement de Madrid de 1891, visant la protection des produits d'origine, qui sont trop souvent contrefaits au Japon.

KATAPHRONÈTE.

LA COLONISATION RUSSE EN ASIE

On a beaucoup parlé, depuis quelques années, de la colonisation de la Sibérie. D'aucuns y ont vu le pendant du peuplement ordonné et prospère qui s'opère à l'heure actuelle dans le Nord-Ouest canadien. Il est donc intéressant d'étudier les développements de la colonisation sibérienne et de se demander si les conditions dans lesquelles elle s'opère permettent d'espérer lui voir produire, dans un délai raisonnable, tous les grands résultats que l'on en attend.

* * *

Les premières notions du pays d'au delà de l'Oural datent du XII^e siècle, du temps où les aventuriers de la république de Novgorod faisaient des incursions dans le pays des Yugors, peuple finnois qui habitait les bords du Tobol et de l'Ob. En 1555, Yedigher, qui s'intitulait prince de la Sibérie, demanda la protection du souverain de la Moscovie et devint, du moins nominalement, son vassal. Sous le règne de son fils, Koutchoum, la Sibérie subit l'incursion d'une bande de Cosaques pillards qui se sauvaient des troupes moscovites envoyées pour les capturer. Cette bande, conduite par un Cosaque du nom de Yermak, était suffisamment nombreuse pour entrer en lutte ouverte avec les guerriers du prince de Sibérie; un combat décisif eut lieu sur les bords de la Toura, en 1580, et au printemps de l'année suivante Yermak prit Isker, la capitale du pays, et envoya de là son compagnon d'arme, Koltso, pour déposer aux pieds d'Ivan le Terrible, alors le tsar de la Moscovie, le royaume conquis.

Ce ne fut donc qu'un épisode de l'invasion des vastes solitudes sibériennes. Les Russes n'étaient pas à l'étroit dans leur pays, la terre n'y manquait pas, mais ce qui y faisait défaut, c'était la

liberté. Les paysans étaient attachés à la glèbe, et outre les exigences de leurs seigneurs, ils avaient à subir les exactions des autorités grandes et petites, surtout petites. Les plus courageux se sauvaient et allaient peupler les Marches méridionales de la Moscovie. Ainsi naquit tout un peuple de geurriers organisés en troupes régulières, les Cosaques. Ce sont ces Cosaques qui prirent officiellement possession des pays d'au delà de l'Oural, au nom du tsar blanc. La Sibérie devint russe, mais sa colonisation continuait à se faire par des révoltés et des insoumis. Les colons qui s'y installaient n'avaient rien à craindre des indigènes, gens inoffensifs et d'un commerce agréable, mais ils avaient partout intérêt à ne pas se trouver en relations avec les autorités qui les suivaient pas à pas. Peu à peu, comme une carafe d'eau répandue sur la table, les Russes arrivèrent au Pacifique (1640), s'installèrent dans le bassin de l'Amour (1640) et au Kamtchatka (1697). En 1723 furent découvertes les mines d'or de l'Altaï, ce qui augmenta l'afflux des colons.

Au Sud-Ouest de la Sibérie s'étendent les régions des steppes peuplées de Kirghises nomades. Les Kirghises reconnurent, dès le XVIII^e siècle, la suzeraineté des tsars russes, mais ils étaient absolument libres et indépendants de fait et nul ne pouvait s'aventurer dans leur pays sans être accompagné d'une forte escorte. Leurs steppes n'étaient donc pas accessibles aux colons russes et l'immigration dans la région des steppes ne date pour ainsi dire que des dernières années du XIX^e siècle.

Quant au Turkestan occidental, il avait une population sédentaire et relativement assez dense. L'accès des colons russes au Turkestan ne se fit pas spontanément et fut précédé par une occupation militaire. Le Fort-Fidèle (telle est la signification du nom Vèrnyi), capitale de la province des « Sept-Fleuves » ou Sémiretchié, si cruellement éprouvée ces temps derniers par un tremblement de terre, fut fondé en 1854; quatre ans après, la Russie occupa la région entre l'Oussouri et le Pacifique. Sakhalin, obtenu des Japonais en échange des Kouriles, ne devint russe qu'en 1875, pour cesser de l'être, en partie, trente ans après.

* * *

Nous avons dit quels furent les premiers habitants russes de la Sibérie. Plus tard, le gouvernement y envoya des condamnés aux travaux forcés et à la transportation. Les premiers travaillaient dans les mines, les seconds se mélangeaient aux colons libres et s'adonnaient à l'agriculture. Quant à la colonisation régulière et libre, elle n'était ni encouragée ni même souvent tolérée. Depuis la première moitié du XIX^e siècle, des paysans et des cosaques commencent à peupler les confins septentrionaux des steppes où ils vivent à leurs risques et périls, constamment en butte aux razzias des Kirghises, leur rendant la pareille. D'après une évaluation faite en 1834, leur nombre s'élevait, à cette époque, à environ 11.500 per-

sonnes. A partir de 1850, le gouvernement tolère l'installation des Russes dans la Sibérie occidentale. De 1852 à 1854, 25.000 paysans immigrèrent dans le gouvernement de Tomsk et 5.980 (de 1852 à 1858) dans celui de Yenisseisk.

Après l'émancipation des serfs (manifeste du 19 février 1861), l'exode des Russes en Asie cesse momentanément, mais reprend vingt ans après, la population agricole ayant augmenté dans de fortes proportions et la quantité de terre rachetée lors de l'émancipation devenant insuffisante. De 1860 à 1885, la population de la Sibérie s'est accrue de 300.000 colons, qui fondèrent 665 villages ou hameaux. La poussée vers l'Est devenait de plus en plus forte et le gouvernement russe, pour l'endiguer et la régulariser, édicta d'abord « les règlements provisoires » (10 juillet 1881) et ensuite une loi réglant la colonisation des terres libres par des paysans de la Russie européenne.

Lors de la construction du Transsibérien fut formée une commission spéciale devant s'occuper spécialement de l'installation des colons. La loi du 15 avril 1896 permit enfin le libre déplacement des paysans de la Russie pour aller occuper les terres de la Russie d'Asie.

De janvier 1896 au 31 décembre 1902, soit en sept ans, 903.321 personnes des deux sexes émigrèrent en Sibérie (en moyenne 129.046 par an). Le nombre des colons devint ensuite plus considérable : 733.208 en cinq ans, du 1^{er} janvier 1903 au 31 décembre 1907, soit en moyenne 146.642 par an.

Le nombre d'émigrés varie suivant les années, comme on le voit d'après le tableau suivant :

	Colons	Éclaireurs	Total
1896.....	178.697	11.910	190.607
1897.....	68.896	17.780	86.676
1898.....	148.317	54.403	202.720
1899.....	170.136	53.073	223.209
1900.....	166.266	53.017	219.283
1901.....	89.088	31.161	120.249
1902.....	81.921	29.009	110.930
1903.....	85.824	29.012	114.836
1904.....	40.001	6.731	46.732
1905.....	38.750	5.268	44.018
1906.....	141.294	77.585	218.879
1907.....	427.339	145.240	572.579
Total en 12 ans..	1.636.529	514.189	2.150.718

Comme il est facile de le voir, la plus faible émigration coïncide avec la guerre russo-japonaise pendant laquelle le chemin de fer fut uniquement employé aux transports militaires, mais le flot des Russes en Asie monte depuis 1906 et en 1907 atteint presque un demi-million. En 1908 le nombre des partants a été de 715.500 et pendant les premiers mois de 1909 (du 1^{er} janvier au 15 juillet) de 618.856. Par contre, en 1910 l'émigration en Sibérie a sensiblement diminué, tandis que le nombre des colons revenant en Russie après essai infructueux d'installation en Sibérie augmente depuis les dernières années : 6.158 en 1906, 27.195 en 1907, 45.102 en 1908, 82.282 en

1909 et 111.549 pendant la première moitié de 1910.

C'est la Russie d'Europe proprement dite qui donne le plus fort contingent de colons : 1.541.675 pendant la période duodécennale de 1896-1907. La Pologne n'a donné pendant le même laps de temps que 5.554 colons, la Caucasic, 6.071. Environ 500 personnes se déplacèrent d'une partie de la Russie d'Asie dans l'autre ; environ 400 étrangers vinrent s'installer en Sibérie qui reçut également 6.730 personnes dont la provenance n'est pas indiquée.

Les gouvernements qui ont fourni le plus de colons sont, en douze ans :

Poltava.....	162.485
Tchernigov.....	146.043
Mohilev.....	104.714
Vitebsk.....	84.256
Koursk.....	81.921
Voronej.....	77.238
Kbarkov.....	71.543
Tambov.....	69.119
Orel.....	66.682
Kiev.....	66.590
Samara.....	59.976
Total.....	990.567

La répartition des colons en Asie russe est très inégale. Le gouvernement de Tomsk en absorbe de 1896 à 1907 46,5 0/0, 50 0/0 en 1908 ; la province d'Akmolinsk, 14, 5 0/0 (19,7 0/0 en 1908) ; le gouvernement de Yenisseisk, 11 0/0 ; celui de Tobolsk, 10,4 0/0 ; les provinces de l'Amour et du Littoral ensemble, 10,1 0/0. Les six circonscriptions administratives ci-dessus reçurent donc ensemble 92,5 0/0 des personnes qui traversèrent l'Oural.

La Russie d'Asie est très vaste et le nombre actuel de ses habitants paraît être bien au-dessus de ce qu'elle peut contenir, mais l'écart entre la densité possible et la densité actuelle est plus apparent que réel, une très grande partie de la Sibérie et des steppes étant impropres à la culture et souvent même à l'élevage. Certaines régions qu'il est impossible à évaluer dans l'état actuel de nos connaissances géographiques de l'Asie septentrionale, sont réellement incultivables et resteront telles toujours, d'autres pourraient être cultivées à la condition d'y mettre beaucoup d'argent, d'autres enfin seraient bonnes pour la colonisation, mais se trouvent à de très grandes distances des voies de communication et des lieux plus ou moins habités. Les régions où les colons affluent et où ils tendent à s'installer ont déjà une population relativement dense.

Les colons en arrivant en Sibérie où dans les steppes reçoivent en jouissance 15 hectares par personne de sexe masculin ; ce qui, pour 1908, formerait environ 5.700.000 hectares. Pour effectuer les travaux de cadastre de cette étendue, il fau-

drait une véritable armée de topographes, agronomes, etc. En réalité la terre est distribuée au petit bonheur. Des données précises sur l'installation des colons manquent, mais on peut en juger d'après les renseignements partiels qui paraissent dans la presse locale et même dans les rapports des agents du gouvernement. Dans un grand nombre de villages la terre est encore en quantité suffisante pour les premiers occupants, mais serait tout à fait insuffisante si la population masculine augmentait dans la proportion de un à trois, ce qui est souvent le cas.

D'après une enquête faite en 1908, dans la région de Khabarovsk (province maritime) sur 6.000 familles immigrées dans le pays en 1907, 2.400 ou 41 0/0 n'ont pas de domicile et sont réduites à la mendicité; 4.200 familles (ou 70 0/0) n'avaient pas de bétail et 5.840 ou 94 0/0 ne possédaient ni charrue, ni aucun instrument aratoire.

Le gouvernement russe a publié le rapport provisoire d'une commission scientifique envoyée en Sibérie et au Turkestan en vue d'étudier ces pays au point de vue de leur aptitude à la colonisation. Les travaux de la commission composée d'un grand nombre de membres ont eu lieu en 1908. Voici quelques-unes des données recueillies par cette commission : la taïga de Mariinsk et du Tchoulym peut recevoir des colons; l'Altaï est plutôt bon pour l'élevage du bétail; les districts de Verkholsk et de Balagansk (gouvernement d'Irkoutsk) ont peu de terres propres à la culture et la plupart de ces terres sont déjà habitées; les vallées de la Nertcha, de la Kouenga (Transbaikalie) sont cultivables, mais déjà occupées en grande partie ou demandent une irrigation artificielle; dans la province de l'Amour, les vallées de la Nora et du Mamyn sont peu propres à la culture, les régions situées à l'embouchure de la Nora et relativement fertiles sont déjà colonisées; dans la province de Semipalatinsk les régions explorées ne peuvent être cultivées qu'à l'aide de l'irrigation artificielle; même impression rapportée des provinces du Syr-Daria et de Semiretchié. Seule la province de Tourgaï paraît être bonne, du moins dans sa partie orientale.

Ces renseignements sont naturellement fragmentaires, mais ils montrent que si la Russie d'Asie est vaste et contient encore des terres vierges et pouvant devenir fertiles, la colonisation n'en peut pourtant pas se faire très rapidement. Dans l'intérêt des colons il est à désirer que la colonisation se fasse progressivement et avec méthode; malheureusement il est impossible de l'espérer, l'émigration en Sibérie étant une question de vie ou de mort pour les paysans russes trop à l'étroit dans la Russie d'Europe et surtout dans les onze gouvernements que nous avons indiqués plus haut. Nous tiendrons les lecteurs de l'Asie française au courant de ce grave phénomène social.

D. AÏTOFF.

LA RÉFORME

DE LA

MAGISTRATURE COLONIALE

Le 19 janvier dernier, M. Etienne Flandin, sénateur de l'Inde, déposait son rapport au nom de la commission chargée d'examiner :

1° La proposition de loi de M. Etienne Flandin sur les garanties de la justice aux colonies et le recrutement de la magistrature coloniale.

2° Le projet de loi relatif à l'organisation et à l'administration de la justice aux colonies, au recrutement de la magistrature coloniale et aux garanties conférées aux magistrats coloniaux.

Ces deux textes, fondus par la commission en un projet unique, avaient l'un et l'autre pour objet d'améliorer le recrutement des magistrats coloniaux, de garantir à la fois leur indépendance et leur capacité technique; nous allons essayer de montrer à quels besoins pressants répond cette réforme, d'en préciser les caractères et la portée.

* * *

Longtemps l'entrée de la magistrature coloniale est restée ouverte; les seules conditions exigées étaient le diplôme de licencié en droit et un âge variant de 22 à 30 ans, suivant la nature des fonctions.

Un premier progrès se marqua par le décret du 7 avril 1905, qui créait à l'Ecole coloniale une section de la magistrature, comportant deux années d'études et un sérieux concours. Les deux tiers des emplois vacants devaient être réservés aux élèves brevetés de cette section.

Mais ces élèves firent défaut: en six ans, de 1905 à 1910, sur 51 candidats inscrits en vue de l'examen d'entrée, 23 seulement se sont présentés, 14 ont été admis. Les autres se sont retirés, en apprenant que la seule licence en droit permet d'obtenir directement du ministère une nomination à un emploi égal ou même supérieur à celui qui sera offert à un breveté de l'école coloniale. Les deux portes sont de largeur trop inégale pour que la foule ne se presse pas à la plus facile.

C'est à cette inégalité que le nouveau projet de loi entend mettre fin. Désormais, la moitié seulement des emplois de début vacants est réservée aux élèves brevetés de l'Ecole coloniale. Mais, à défaut de ce brevet, des garanties sont exigées. C'est, d'abord, l'examen professionnel imposé aux candidats aux fonctions judiciaires dans la métropole par le décret réglementaire du 13 février 1908; c'est, en second lieu, la production d'un certificat spécial d'aptitude aux fonctions judiciaires coloniales. Seuls sont dispensés de cette double condition, les anciens magistrats coloniaux, les avocats, avocats-défenseurs et avoués des colonies après dix ans de pratique effective, les magistrats et anciens magistrats du cadre métropolitain après cinq ans d'exercice des fonc-

tions judiciaires; encore un magistrat du cadre métropolitain ne peut-il être appelé à continuer ses services aux colonies dans un emploi supérieur à celui qu'il occupe s'il n'est inscrit au tableau d'avancement dans la métropole. Les attachés de parquet coloniaux ne bénéficient d'aucune faveur.

Ce sont là des garanties; mais leur efficacité dépend absolument de la valeur de ce nouveau certificat d'aptitude aux fonctions judiciaires coloniales; et le projet de loi remet à des décrets ultérieurs le soin d'en élaborer le programme. Et puis, n'y a-t-il pas un inconvénient de principe à recruter un même corps de magistrats, à deux sources différentes? N'est-ce pas engendrer une rivalité dont les candidats profiteront toujours pour choisir la porte d'entrée la plus facile? N'est-ce pas surtout porter atteinte à cet esprit de corps qu'il importe de développer, non seulement entre les magistrats coloniaux, mais entre tous les fonctionnaires coloniaux? Appelés à vivre côte à côte dans un isolement qui multiplie les occasions de querelle, l'administrateur et le juge sont trop souvent portés à se contrecarrer réciproquement, pour le plus grand dommage du prestige français. Il faut, tout au contraire, que leur action soit cohérente et concertée, qu'ils se sentent collaborateurs, et non plus rivaux. L'un des meilleurs moyens pour obtenir ce résultat n'est-il pas de leur assurer une communauté d'origine, en exigeant le diplôme de l'Ecole coloniale, au titre de sections diverses, de tous les fonctionnaires coloniaux?

Ce même besoin d'homogénéité milite en faveur du rattachement des magistrats coloniaux au ministère des Colonies. Jusqu'ici, aux termes du décret du 1^{er} décembre 1858, ils sont considérés « comme détachés du ministère de la Justice pour un service public et placés sous l'autorité du ministre des Colonies ». En fait, ils forment un cadre entièrement distinct, et ne peuvent être appelés à servir en France que par voie de permutation ou de nomination directe exceptionnelle. Cette conception a été récemment battue en brèche: le Congrès des anciennes colonies, réuni à Paris au mois d'octobre 1909, a émis le vœu que la magistrature coloniale fût rattachée au ministère de la Justice. Il n'y a pas, disait le rapporteur, M. Couturier, deux façons d'envisager la justice; et pour la rendre le ministère de la Justice possède une expérience, des traditions et des ressources de recrutement qui font nécessairement défaut au ministère des Colonies.

Il est à peine besoin d'insister sur ce qu'il y a de spécieux dans une pareille argumentation: on pourrait d'ailleurs la rééditer pour tous les services coloniaux qui ont dans la métropole un cadre correspondant, ce qui équivaldrait à supprimer purement et simplement le ministère des Colonies. Ce serait le retour au système des rattachements, qui a donné en Algérie de si déplorables résultats. En ce qui concerne plus particulièrement la justice, il n'est pas vrai qu'il n'y ait qu'une seule façon de l'envisager; elle ne peut pas être seulement

une tentative, d'ailleurs chimérique, vers la rétribution exacte du bien et du mal. Elle est, aussi et surtout, l'exercice par la société du droit de légitime défense. Et son mode d'action doit varier suivant les besoins. C'est ce qui justifie dans la métropole elle-même, l'existence des juridictions spéciales. Aux colonies, un état social profondément distinct exige un corps de magistrats séparé.

Enfin le rapporteur fait très justement remarquer que le ministère de la Justice risquerait d'être conduit, par la force des choses, à considérer les postes coloniaux comme des postes secondaires, et à y placer les magistrats dont on voudrait délivrer la métropole.

Aussi la commission s'est-elle, avec raison, arrêtée à un système mixte, analogue à celui qui fonctionne actuellement en fait:

L'administration de la justice coloniale est placée sous la direction du ministre des Colonies. Elle est soumise, en ce qui concerne l'organisation judiciaire et la nomination des magistrats, au contrôle du Garde des Sceaux.

Les magistrats coloniaux sont nommés par décret du Président de la République rendu sur la proposition du ministre des Colonies et sous le double contreseing du ministre des Colonies et du Garde des Sceaux.

Le consentement du Garde des Sceaux est nécessaire, aussi bien pour nommer ou révoquer les magistrats coloniaux que pour créer ou supprimer des juridictions, édicter des règles de législation civile ou criminelle. Mais c'est le ministre des Colonies qui propose; c'est lui le véritable chef de la magistrature coloniale; c'est à lui qu'appartiennent, en ce qui concerne la direction de l'action publique, les pouvoirs réservés dans la métropole au Garde des Sceaux.

Ainsi est nettement reconnue la profonde distinction qui existe, et doit exister, entre la magistrature métropolitaine et coloniale. Mais si les colonies diffèrent de la métropole, elles diffèrent parfois bien plus encore entre elles. Sans même parler de la diversité des langues, la situation d'un conseiller à la Cour d'appel de la Martinique ou de la Réunion ressemble plus à celle d'un magistrat de l'une de nos cours de province que d'un juge siégeant au milieu des fétichistes de l'Afrique Equatoriale, et l'expérience acquise au Sénégal serait parfaitement inutile, sinon même dangereuse, à Hanoï ou à Saïgon. D'où l'impérieuse nécessité de spécialiser les magistrats coloniaux.

Toute la question est de savoir jusqu'où il convient de les spécialiser. La section de la magistrature à l'Ecole coloniale est dès à présent divisée en deux sous-sections, indochinoise et africaine. L'article 4 du projet porte que le tableau d'avancement sera « fractionné par groupements de colonies ». Et le rapport propose une division en trois groupes: les vieilles colonies (Antilles, Réunion, Guyane, Saint-Pierre et Miquelon), l'Asie (Indochine et Inde) et l'Afrique, avec Madagascar.

Est-ce suffisant? On peut se le demander si l'on songe à l'extrême diversité de nos colonies

africaines, par exemple. Les différences de race et d'état social sont immenses entre les musulmans du Sénégal et les fétichistes anthropophages de l'Oubangui ou de la Côte d'Ivoire; la connaissance du malgache est un bagage bien inutile à Brazzaville ou à Dakar.

Mais une spécialisation excessive ne serait pas sans inconvénients. Elle enlèverait à l'avancement toute régularité, rendrait impossibles des déplacements souvent indispensables. En fait, les trois groupes indiqués par le rapporteur correspondent à des types distincts. Dans les vieilles colonies, les îles ou la Guyane, la civilisation est d'origine purement française; la population ne se compose que de créoles ou de noirs importés. En Asie, nous nous heurtons à des races indigènes dont la civilisation, fort différente de la nôtre, mais très ancienne et à certains égards très avancée, a droit à notre respect.

En Afrique, nous rencontrons des peuplades extrêmement diverses, mais à peine sorties de la barbarie, et prêtes à subir notre empreinte. La seule influence qui puisse s'opposer à la nôtre est celle du Coran. Mais l'islam, en pays noir, ne joue pas le rôle d'une force nationale, préexistante et qu'il faille respecter, comme la culture annamite en Indochine. C'est une religion importée, et même récemment importée, dont le développement compromet la sécurité de notre empire en y multipliant les ferments étrangers; il n'est pas de notre intérêt de nous appuyer sur elle: tout au contraire. Et c'est ainsi que la formule politique qui s'impose à nous en Extrême-Orient se trouve, en Afrique, non seulement inapplicable, mais contre-indiquée.

Au point de vue des langues, il est déplorable que nos magistrats soient à la merci de leurs interprètes. Mais c'est en Indochine seulement qu'il existe des langues parlées sur une assez grande superficie et par un assez grand nombre d'hommes, pour qu'il soit nécessaire d'en imposer la connaissance à nos magistrats. Ainsi l'annamite et, dans une moindre mesure, le cambodgien: l'obligation de savoir l'annamite, déjà édictée par le décret du 1^{er} novembre 1904, est confirmée par le projet de loi. En Afrique, à l'exception peut-être de Madagascar, il n'existe pas de langue commune. Nos possessions africaines contiennent une poussière de tribus et sont une tour de Babel. L'arabe, dont on se sert parfois, est plus ignoré et plus difficile que le français pour la masse des indigènes. Et bien des lettres officielles, que nos administrateurs prennent le soin de faire traduire en arabe au départ, ont besoin d'une traduction nouvelle pour être comprises des chefs de villages. Or, les interprètes qui font ces traductions sont les marabouts, dont nous n'avons pas intérêt à accroître l'importance; le livre où s'apprend l'arabe est le Coran, dont il est impolitique de notre part de propager la lecture. C'est donc l'usage du français qu'il faut développer et l'on conçoit que le projet de loi s'en rapporte, partout ailleurs qu'en Indochine, au pouvoir réglementaire pour imposer ou non

à nos magistrats la connaissance des langues indigènes.

En définitive, la division en groupements de colonies doit être approuvée, la formule étant assez large pour permettre les spécialisations nouvelles que le développement de certaines de nos possessions, Madagascar, par exemple, peut rendre nécessaires.

Il est en revanche singulier que le projet mette en dehors, en quelque sorte au-dessus du principe de la spécialisation, la Cour d'appel de l'Indochine. C'est, à l'heure actuelle, la plus considérable de nos juridictions coloniales, et le rapporteur propose d'en ouvrir l'accès à tous les magistrats des colonies, ou même de la métropole. Mais il ne faut pas s'arrêter au chiffre des traitements; ce sont eux, au contraire, qu'il convient d'adapter aux situations nouvelles. Or, quelle que soit l'importance de notre grande colonie d'Extrême-Orient, l'Afrique française ne saurait plus lui être subordonnée; et la principale juridiction africaine doit marcher de pair avec la Cour de Saïgon.

L'Indochine est en vérité si loin de synthétiser notre empire colonial, que sa situation spéciale exige des spécialistes. Elle doit être dans nos domaines une grande exception, mais une exception. Sans doute, les magistrats d'une Cour d'appel ne sont plus en contact direct avec les indigènes; mais il faut bien se convaincre que la spécialisation n'est pas une simple question de forme ou de langue; c'est un principe essentiel de politique générale. L'esprit d'assimilation, ou plus exactement d'éducation progressive, de lutte contre les influences musulmanes, qui doit régner en Afrique, est incompatible avec les sentiments de respect, de maintien des coutumes locales, que réclame l'Asie. Et l'on ne saurait admettre qu'un procès intéressant nos sujets annamites soit tranché en dernier ressort par une Cour où peut-être aucun magistrat ne connaîtrait leur langue ni leurs mœurs et n'aurait, par une longue expérience, acquis, pour ainsi dire, le sentiment du milieu.

La spécialisation doit se retrouver à tous les degrés de l'échelle et elle doit être nettement accusée. Ce ne sont pas seulement les juges qui devraient différer, c'est l'organisation judiciaire elle-même: suivant les régions, il faudrait faire appliquer les coutumes locales par des juges locaux, soumis à une simple surveillance, ou au contraire travailler à leur élimination progressive. Ici la présence d'un drogman peut suffire, comme pour les contestations entre Européens et indigènes en pays de capitulations; ailleurs il peut convenir de faire assister le juge européen de deux assesseurs indigènes; ailleurs encore de le faire juger seul et sans procédure, en équité plus qu'en droit.

Ces différences existent à l'heure actuelle, mais elles sont le plus souvent arbitraires. C'est tantôt le caprice d'un décret, tantôt une survivance historique qui distingue le pays d'administration directe de celui de simple protectorat. Il faudrait reprendre toute cette classification par la base,

et sans s'attarder à ce vieux mot de colonies qui confond des domaines si divers, si opposés parfois, créer des organismes judiciaires africain et indochinois spéciaux et appropriés aux justiciables.

Pour cela, les circonscriptions territoriales indiquées par le rapporteur sont, actuellement, les cadres les meilleurs. Suivant le vœu exprimé par un ancien procureur général de l'Indochine, M. le conseiller Anaud, elles présentent « une élasticité suffisante pour permettre... de procéder aux mutations nécessaires tout en réservant au personnel l'avancement normal sur lequel il est en droit de compter ».

Régler cet avancement sur des bases équitables, le soustraire au favoritisme et à l'arbitraire, est un des principaux objets de la nouvelle loi. Désormais, nul ne peut obtenir d'avancement s'il n'est d'abord inscrit au tableau, et, même alors, l'avancement ne saurait constituer une augmentation de parité d'office (1) supérieure à 5.000 fr. Pour éviter que des démissions habilement calculées ne permettent d'échapper à ces prudentes restrictions, l'article 7 du projet décide que les magistrats coloniaux « ne peuvent être appelés à un emploi supérieur à celui qu'ils occupaient si la durée totale de leurs fonctions judiciaires est inférieure à trois années ».

L'établissement du tableau est confié à une commission spéciale, composée d'un président de chambre et de quatre conseillers à la Cour de cassation, de deux hauts fonctionnaires choisis par le ministre des Colonies, et des directeurs du personnel aux Colonies et à la Justice. La validité du tableau d'avancement est limitée à la seule année pour laquelle il a été dressé; nul ne peut y être inscrit qu'après deux années de services effectifs dans le poste qu'il occupe.

Mais la commission ne connaît que des dossiers; et ces dossiers, qui les constituera? A quelle autorité appartiendra-t-il de noter, dans chaque colonie, les divers magistrats? A l'heure actuelle, le chef du service judiciaire est, dans chaque ressort, le premier magistrat du parquet, procureur général ou procureur de la République, suivant que la juridiction d'appel est représentée par une Cour ou un simple tribunal supérieur. Le président de la cour ou du tribunal est chargé seulement de noter les magistrats du siège, concurremment avec le chef du service judiciaire.

C'est ce système dont la commission propose le maintien. Il peut sembler étrange, à première vue, que le procureur général exerce sur les magistrats du siège une semblable autorité. Et cela d'autant plus que, non seulement il est révocable *ad nutum*, mais qu'il échappe, au point de vue de sa nomination, à toutes les garanties édictées par le projet de loi; les chefs du service judiciaire sont nommés par décret rendu en Conseil des

(1) On sait que le traitement de la magistrature coloniale se compose d'un double élément; un traitement de parité d'office, c'est-à-dire analogue à celui de l'emploi correspondant ou assimilé dans la magistrature métropolitaine, et un supplément colonial, variant suivant les colonies. Seul le traitement de parité d'office sert de base à la liquidation de la pension de retraite et seul aussi il peut être régulièrement pris en considération pour l'établissement du tableau d'avancement.

ministres, sans aucune condition de tableau d'avancement ou de carrière.

Cependant une pareille organisation n'est pas sans avoir sa raison d'être. D'une part, les chefs du service judiciaire ont, aux colonies, des attributions d'ordre administratif qu'ils n'ont pas en France, et qui conviennent mieux à un procureur général qu'à un président de Cour. Au conseil privé, au conseil du contentieux, dont le rôle est considérable, ils sont fréquemment appelés à faire connaître leur avis sur des questions contentieuses susceptibles, à un moment donné, d'être portées devant les tribunaux. La situation pourrait être gênante pour le président appelé à diriger les débats; elle ne saurait l'être pour le procureur général, qui ne statue pas comme juge et se borne à agir par voie de réquisition.

D'un point de vue plus élevé, le principe de la séparation des pouvoirs, indispensable en Europe pour assurer la liberté de tous, ne s'impose pas aux colonies avec la même rigueur. Dans les vieilles colonies, à civilisation française, il peut être d'une application désirable; mais dans notre Indochine et nos possessions africaines, ce qui importe surtout, c'est que l'action de l'administration et de la justice soit cohérente et concertée. La commission s'en est rendu compte, puisque, tout en accordant aux chefs du service judiciaire le droit, qui leur est actuellement refusé, de correspondre directement avec le ministre des Colonies, elle spécifie qu'ils sont tenus de communiquer la teneur de leurs rapports au gouverneur, « dépositaire des pouvoirs de la République française ». La prééminence reconnue, dans le service judiciaire, au procureur général, qui possède la confiance du gouverneur et siège dans ses conseils, sera une nouvelle garantie de cohésion et d'union.

Mais union ne veut pas dire servilité, et il faut que les magistrats coloniaux, tout en coopérant efficacement à l'œuvre de l'administration, soient assez indépendants pour pouvoir au besoin contenir ses écarts et réprimer ses abus. Dans ce but, le projet de loi, par une heureuse innovation, les rend inamovibles.

Jusqu'ici le ministre, pour destituer un magistrat, était obligé seulement de prendre, et non pas de suivre, l'avis d'une commission consultative permanente, instituée par décision présidentielle du 19 avril 1898; celle-ci n'était même pas tenue d'entendre le magistrat inculpé. Désormais aucun magistrat du siège aux colonies ne pourra être « destitué, rétrogradé ou mis d'office à la retraite avant d'avoir atteint la limite d'âge... que sur l'avis conforme de la Cour de Cassation, siégeant comme conseil supérieur de la magistrature dans les conditions prévues par les articles 13 et suivants de la loi du 30 août 1883... » C'est, suivant l'expression même du rapporteur, « en ce qui concerne l'inamovibilité du grade ou de la fonction, l'assimilation avec la magistrature métropolitaine... »

Les peines plus légères de la censure simple ou avec réprimande ne peuvent être infligées aux

magistrats du siège que par la Cour d'appel ou le tribunal supérieur de leur ressort, sur conclusions écrites du chef du service judiciaire; l'avertissement est prononcé, sur les réquisitions du procureur général, par le premier président. Le magistrat inculpé doit toujours être admis à se défendre.

Mais il ne suffit pas d'assurer l'indépendance des magistrats; il faut encore que ce soient eux qui jugent. Or, le climat des colonies rend les vacances fréquentes, et c'est au gouverneur, dans l'état actuel de notre législation, qu'incombe le soin d'y pourvoir.

Bien mieux, d'après un décret du 9 février 1883, dans les colonies autres que la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion, les intérimaires peuvent être dispensés des conditions d'âge et de capacité auxquelles les titulaires sont soumis. C'est ainsi que l'on voit siéger parmi les juges tantôt un instituteur, tantôt un fonctionnaire du service des douanes ou du service de santé. « Les ordonnances reconnaissent même au gouverneur, sous prétexte de règlement de juges ou pour cause de sûreté publique ou de suspicion légitime, le droit de Jussaisir, en conseil privé, les juridictions régulièrement saisies. »

Désormais, cette ingérence des gouverneurs est supprimée (art. 16); les magistrats intérimaires sont désignés par le chef du service judiciaire pour les fonctions du ministère public, et, pour les fonctions du siège, par le président de la Cour ou du tribunal supérieur, sur la proposition du chef du service judiciaire. En cas de désaccord entre eux, la Cour ou le tribunal statue, sur les réquisitions du ministère public. L'assentiment du gouverneur n'est exigé que lorsque le manque absolu de magistrats de l'ordre judiciaire oblige à recourir à d'autres fonctionnaires. Ce cas sera désormais exceptionnel, et le soin de rendre la justice appartiendra, en fait comme en droit, à des magistrats inamovibles.

Mais il n'a pas paru possible d'aller jusqu'au bout et d'étendre l'inamovibilité à la résidence. Très justement, la commission sénatoriale a considéré que les maladresses d'un magistrat colonial pouvaient, sans constituer un manquement aux règles professionnelles de nature à émouvoir le Conseil supérieur de la magistrature, créer cependant pour la politique française un embarras et un danger sérieux. Aussi le déplacement d'office à poste égal demeure possible avec l'assentiment, soit de la commission spéciale qui établit le tableau d'avancement, soit, à son refus, du Garde des Sceaux. L'inobservation de ces règles donnerait ouverture à un recours devant le Conseil d'Etat.

Ces dispositions sont judicieuses; elles concilient, dans la mesure du possible, l'indépendance des magistrats avec la cohésion nécessaire entre les fonctionnaires d'une même colonie. Mais un texte ne suffit pas pour résoudre un pareil problème: il faut trouver des hommes qui soient des caractères, et pour cela supprimer le favoritisme; un tel effort porte sur les habitudes invé-

térées de notre politique dont nos colonies sont victimes, c'est à dire qu'il dépasse singulièrement la portée d'une loi. Tout ce que la loi peut faire, c'est d'imposer à l'entrée dans la magistrature coloniale des conditions de recrutement rigoureuses. A ce point de vue, l'exigence du certificat d'aptitudes coloniales est un progrès; le passage obligatoire par l'Ecole coloniale en serait un plus grand encore.

Mais pour pouvoir être sévère, à l'entrée d'une carrière, il faut en faire l'objet de légitimes ambitions. Une heureuse mesure en ce sens est celle qui précise l'âge de la retraite. Aux termes de l'article 10, § 3, de la loi du 9 juin 1853, le magistrat colonial peut être admis à la retraite après vingt-cinq ans de service et cinquante-cinq ans d'âge. Ce n'est qu'une facilité, mais on en fait le plus souvent une règle impérative, au grand détriment de magistrats encore valides et peu fortunés, au grand détriment aussi de nos finances, que grèvent lourdement ces retraites prématurées. Désormais, sauf le cas d'infirmités dûment constatées, la retraite à 55 ans redeviendra facultative; elle ne sera obligatoire qu'après 65 ans.

La carrière des magistrats coloniaux se trouvera ainsi notablement allongée; mais cela ne suffit pas. Sans parler d'une refonte de leurs traitements, qui s'impose, il importe d'améliorer leurs perspectives d'avenir en leur ouvrant largement les rangs de la magistrature métropolitaine; il faut donner à tous l'espoir de s'élever jusqu'à la Cour suprême. Le projet de loi pose tous ces principes; mais il s'en remet à des décrets ultérieurs du soin de fixer « les conditions de nomination des magistrats coloniaux dans la magistrature métropolitaine, ainsi que le nombre et la nature des emplois de la magistrature métropolitaine qui devront être réservés aux magistrats des colonies ».

Ces décrets répondront-ils aux intentions du législateur? On peut se le demander, car le ministère de la Justice est naturellement porté à traiter les magistrats coloniaux en étrangers et en intrus. Il est désirable que la loi, ici encore, intervienne directement; qu'elle assure le recrutement des magistrats coloniaux en assurant leur carrière; les conditions d'admission les plus sévères demeurent impuissantes, lorsque les candidats font défaut; et l'histoire de la section de magistrature à l'Ecole coloniale en est une preuve manifeste. Il faut que désormais le passage par cette école devienne obligatoire; mais, pour pouvoir l'imposer, la loi doit améliorer d'abord la situation des magistrats coloniaux, garantir à ceux qui ne supporteraient plus le climat des colonies une situation honorable dans la magistrature métropolitaine, augmenter leurs chances d'avancement et d'avenir.

C'est à ces conditions seulement que l'on pourra recruter le personnel d'élite nécessaire dans une fonction où le tact du diplomate devra tempérer bien souvent la rigueur du magistrat.

JACQUES BARTH.

Indochine

Le port de Haïphong en 1910. — Le mouvement général de la navigation pendant l'année 1910 a été supérieur à celui de l'année précédente.

En 1909, on constatait dans l'ensemble du trafic maritime du port un léger fléchissement par rapport aux opérations de 1907 et de 1908.

Le tonnage des navires, entrées et sorties réunies, était :

De 952.438 tonneaux pour l'exercice	1907
970.609	1908
919.434	1909
Et il a atteint 936.956	1910

Le mouvement général des marchandises embarquées et débarquées a donné les totaux ci-après :

394.023 tonnes pour l'exercice	1907
487.064	1908
450.994	1909
Et 463.022	1910

On constatera avec plaisir ce léger relèvement dans nos trafics, qui se traduit par une augmentation de 5.000 tonnes en plus de marchandises importées ou exportées.

Voici le tableau du mouvement général de la navigation, du 1^{er} janvier au 31 décembre 1910 :

Entrées.			
Pavillon	Nombre	Tonnage	Marchandises débarquées
		Tonneaux	Tonnes
Français.....	153	264.231	43.848,658
Allemand.....	91	92.730	11.091,215
Anglais.....	47	59.351	5.914,104
Norvégien.....	17	18.045	1.348,778
Suédois.....	11	15.656	944,232
Hollandais...	5	6.138	4.132,028
Américain...	4	8.921	2.928,590
Chinois.....	2	2.004	" "
	330	467.096	70.207,605

Sorties.			
Pavillon	Nombre	Tonnage	Marchandises embarquées
		Tonneaux	Tonnes
Français.....	155	265.213	420.975,054
Allemand.....	92	93.672	439.907,395
Anglais.....	48	62.694	85.124,057
Norvégien....	17	15.562	22.432,768
Suédois.....	11	15.656	16.915,609
Hollandais...	5	6.138	" "
Américain...	4	8.921	5.988,000
Chinois.....	2	2.004	3.472,000
	324	467.860	394.814,883

Pavillon	Nombre	Total général.	
		Tonnage	Marchandises embarquées et débarquées
		Tonneaux	Tonnes
Français.....	308	529.464	164.823,712
Allemand.....	183	186.402	150.998,610
Anglais.....	95	122.045	91.038,161
Norvégien....	34	33.607	23.781,546
Suédois.....	22	31.312	17.859,841
Hollandais...	10	12.276	4.132,028
Américain...	8	17.842	8.916,590
Chinois.....	4	4.008	3.472,000
	664	936.956	465.022,488

Si l'on compare ce tableau à celui de 1909, on constate que le pavillon français a perdu du tonnage pendant que le pavillon allemand a presque doublé le tonnage qu'il vient prendre dans notre port. Qu'on en juge par les chiffres.

Total général.
Du 1^{er} janvier au 31 décembre 1909.

Pavillon	Nombre	Total général.	
		Tonnage	Marchandises embarquées et débarquées
		Tonneaux	Tonnes
Français.....	293	529.778	179.852,871
Allemand.....	152	126.505	87.073,464
Anglais.....	86	128.936	83.255,538
Norvégien....	85	76.146	65.624,862
Hollandais...	8	9.424	4.909,971
Suédois.....	36	39.828	26.221,083
Danois.....	2	290	" "
Russe.....	2	3.714	4.638,130
Américain...	2	4.558	4.314,281
Japonais.....	2	2.942	1.104,000
	668	919.131	451.994,200

Le pavillon allemand n'occupe pas la première place, mais avec 186.402 tonneaux de jauge et ses 183 navires il trouve le moyen de prendre plus de 150.000 tonnes de marchandises, le tiers du tonnage total du mouvement général des navires pour l'année 1910.

Il faut au pavillon français 308 navires et 529.464 tonneaux de jauge pour prendre 165.000 tonnes de marchandises, le deuxième tiers du tonnage total du port de Haïphong.

Le pavillon anglais est en augmentation de 8.000 tonnes. C'est donc aux autres pavillons, au français 15.000 tonnes environ, au norvégien 29.000 tonnes environ, au suédois 9.000 tonnes environ, que le pavillon allemand a pris les marchandises qui lui ont permis de doubler son tonnage. Sur l'exportation, le tonnage allemand est passé de 74.828 t. 394, en 1909, à 139.907 t. 395 en 1910.

Le monopole du tabac. — On s'est occupé au dernier Conseil supérieur de l'Indochine du régime du tabac, et on a discuté l'éventualité d'un nouveau monopole. Ce n'est pas la première fois, du reste, que cette question est soulevée : le droit

de circulation actuelle de nombreux inconvénients et il est évident que son rendement, qui n'est que de 1.300.000 piastres, pourrait être aisément augmenté, si on découvrait une base d'impôt plus rationnelle; de plus, s'il était nécessaire de supprimer un jour la régie de l'opium, c'est semble-t-il au tabac qu'on serait obligé de demander, pour la plus grande partie, les ressources nécessaires au budget général.

Mais il s'agit de ne pas parer aux difficultés de l'impôt actuel en créant de nouvelles vexations. On reproche aujourd'hui à la taxe de causer une perte de temps et un dérangement considérables aux indigènes qui doivent, lorsqu'ils veulent transporter du tabac, commencer par se munir d'un laissez-passer au bureau de douane le plus proche, celui-ci pouvant, dans la pratique, être fort éloigné, en outre la charge ne peut être divisée une fois l'impôt payé et un tabac qui circulera dix fois paiera dix fois la taxe.

On a proposé au Conseil supérieur de remplacer ce droit de circulation par un impôt sur la production. Mais outre que le recensement des terrains cultivés en tabac serait presque impossible à réaliser et que la majorité des cultivateurs préféreraient arracher leurs plants plutôt que de supporter l'inquisition des agents de la régie, le rendement des cultures est très différent, puisqu'il va de 600 à 4.000 kilogrammes à l'hectare et que l'impôt ne serait pas proportionnel au produit. Lorsque l'on songe que le simple soupçon que la culture du tabac pourrait être surveillée a amené, dans diverses circonstances, les indigènes de plusieurs provinces à arracher leur tabac et à labourer la terre à la hâte pour faire disparaître toute trace de cette culture, on comprendra l'impossibilité d'un pareil impôt. Les vices politiques inhérents au monopole de l'alcool sont maintenant assez connus pour qu'il n'y ait aucune excuse à songer à la création d'une régie aussi nocive pour la tranquillité de la colonie.

Aussi la proposition a-t-elle été écartée et le Conseil supérieur a-t-il examiné alors la question de la création dans tous les centres de production de magasins généraux où les producteurs seront tenus de porter dans un délai déterminé toute leur récolte. Le tabac serait ensuite préparé et mis en vente par les soins de l'administration.

S. E. Hoang Cao Khai, ancien vice-roi du Tonkin, a déclaré que les populations ne subiraient pas volontiers l'obligation de transporter leurs récoltes dans les magasins de l'administration et trouveraient l'institution d'une régie des tabacs plus exclusive et plus étroite que celles des alcools et du sel.

De son côté, M. Picanon, directeur général des douanes et régies, a déclaré que cette opération serait aléatoire pour l'administration, en raison de l'énormité des frais de construction des entrepôts, de l'outillage et du personnel. Avec ce système, il serait nécessaire de soumettre à l'exercice tous les producteurs de tabac, et ceux-ci abandonneraient vite une culture qui prêterait à tant d'inquisitions. M. Picanon a donné là une

nouvelle preuve du sens qu'il possède de ce qu'est le contribuable indigène.

Finalement, la discussion a eu un résultat négatif, et c'était bien là le sort que méritaient les deux propositions soumises au Conseil supérieur; mais il faut féliciter l'administration d'avoir porté devant cette assemblée les projets de modification du régime du tabac. Si cette procédure avait toujours été adoptée et, si on avait demandé les approbations voulues, autrement que d'une manière hâtive et purement formelle, il est probable que l'Indochine aurait évité certains impôts plus nuisibles en eux-mêmes que ne peuvent être utiles, en dépit de tous les optimismes, les dépenses qu'ils rendent possibles.

L'impôt foncier à Saïgon. — Un arrêté du gouverneur général divise l'impôt foncier sur le territoire de la ville de Saïgon en impôt foncier sur la propriété bâtie et en impôt foncier sur la propriété non bâtie.

L'impôt foncier sur la propriété bâtie comprend :

1° Un élément proportionnel à la superficie imposable. Cet élément est décompté à raison de 10 piastres par hectare ;

2° Un élément proportionnel à la valeur locative de l'immeuble imposable. Cet élément est décompté, à raison de 30/0 de la valeur locative, déduction faite d'un sixième pour frais de déperissement, entretien, réparations et risques locatifs.

L'impôt foncier sur la propriété non bâtie est fixé, proportionnellement à la superficie des immeubles répartis, en cinq zones et est perçu suivants les tarifs suivants :

600 piastres par hectare pour les immeubles compris dans la première zone ;

300 piastres par hectare pour les immeubles compris dans la deuxième zone ;

100 piastres par hectare pour les immeubles compris dans la troisième zone ;

40 piastres par hectare pour les immeubles compris dans la quatrième zone ;

40 piastres pour les immeubles ayant façade sur l'arroyo chinois et compris dans la cinquième zone ;

10 piastres pour les jardins, terrains de cultures diverses et terrains propres à l'habitation compris dans la cinquième zone ;

3 p. 60 pour les rizières sises sur le versant de l'arroyo de l'Avalanche et comprises dans la cinquième zone ;

3 p. 60 pour les autres rizières comprises dans la cinquième zone ;

1 piastre pour les mares, fosses et généralement tous terrains impropres à la culture et l'habitation et compris dans la cinquième zone.

Les communications du Laos et de l'Annam. — Au nombre des projets qui seront exécutés sur le prochain emprunt de 100 millions, figure pour la somme de 4 millions un projet de route de Quang-tri à Savannaket, c'est-à-dire la création d'une voie reliant directement le Mékong au point terminus du chemin de fer du Centre-Annam.

C'est la première fois que le Laos participera aux fonds d'emprunt et que l'on tâchera de le mettre en valeur en le reliant aux autres pays de l'Indochine. Le fait valait donc la peine d'être signalé, et il prouve que l'attention du gouvernement s'est enfin portée sur cette partie de notre colonie, complètement délaissée dans ces dernières années.

C'est en prévision de l'exécution de ces travaux et pour en accroître la portée, que le gouverneur général vient de prendre un arrêté suivant lequel le produit du rachat des prestations du village annamite de Nam-hou-thanh et des villages laotiens de Tha-hé, Ban sang, Ban na-ki, Ba-nong-dhenne, Bo-non-phù, Ban-fung-vat, Ban-phou-song, Ban-that, Ban-na-las, Ban-sok, Ban-nan-seng, Ban-som-loi, sera perçu au profit du budget urbain de Savannaket, pour faire face aux besoins de ce centre et aux travaux que nécessiteraient les facilités de communications entre lesdits villages et le marché de Savannaket.

Il serait à désirer d'ailleurs que la dépense de construction de cette route, qui ne saurait suffire à une participation quelque peu active du Laos à la vie générale, serve à assurer l'étude aussi complète que possible et même à quelques terrassements du futur chemin de fer qui devra relier plus tard Savannaket et le grand bief navigable du Mékong à la mer.

Le Laos zone franche. — Lors de sa dernière session, le Conseil supérieur de l'Indochine, a, sur la demande de M. Outrey, le nouveau résident supérieur du Laos, décidé d'admettre pour ce pays le principe de la zone franche. Les marchandises venant de Cochinchine seraient dédouanées à Khône, celles venant d'autres lieux voyageraient sous acquit à caution et seraient dédouanées dans le premier poste rencontré.

Il sera nécessaire pour que cette mesure soit rendue applicable, qu'elle soit approuvée par le département, mais aucune bonne raison ne saurait être trouvée pour défendre la thèse contraire.

Il faut considérer, en effet, que toute loi douanière est inapplicable au Laos, en raison de l'impossibilité de surveiller une ligne frontière aussi étendue que celle qui est représentée par le Mékong. Aussi la contrebande la plus active n'a-t-elle cessé de s'exercer dans ce pays. Il en était de même autrefois, lorsque l'on se contentait d'appliquer au Laos une taxe de sortie spéciale perçue aussi bien sur les marchandises allant au Siam que sur celles destinées aux différents pays de l'Union.

L'installation en 1903 d'un embryon de service de douanes et régies n'a pas modifié cette situation, car si l'administration voulait lutter contre la contrebande, elle aurait dû consentir à de grands sacrifices qui fussent demeurés aussi coûteux qu'inutiles. Les anciens commissaires du gouvernement suffisaient amplement à la perception des taxes locales et à la vente des quelques kilogrammes d'opium que réclamait la population. Il est probable, quoique la nouvelle ne nous en

ait pas été officiellement donnée, que l'adoption du principe du « Laos zone franche » amènera la disparition du service des douanes et régies. Il ne résultera une économie d'une soixantaine de mille piastres qui pourraient être mises à la disposition du Laos.

Enfin cette réforme doit permettre d'accroître nos relations commerciales avec le Siam, pourvu que ce pays réponde à la franchise établie chez nous par une mesure réciproque, d'autant plus que nos voisins sont également incapables d'empêcher la contrebande, et les droits de sortie spécifiques qui sont prévus dans leur régime douanier demeurant platoniques lorsque l'exportation se fait par le Mékong.

En ce qui concerne le commerce français, il n'est guère actif au Laos, aussi bien en raison de difficultés de transport par la voie du Mékong, très insuffisamment desservie, que de la cherté de nos produits. Les indigènes leur préfèrent les articles de moins bonne qualité mais aussi de prix inférieur, d'origine allemande, entrant très souvent par le Siam. Si le commerce cochinchinois voulait définitivement conquérir le marché laotien il serait nécessaire de créer une voie commerciale. Jusqu'ici l'intérieur est surtout approvisionné par Bangkok, le chemin de fer de Korat, la Sé-moun, ou les charrettes laotiennes qui circulent par centaines entre le Mékong et le terminus de la voie ferrée siamoise.

Levant

La révolte de l'Arabie du Sud-Ouest. — D'après les nouvelles de Hodeïda, le gros des forces turques déjà envoyées dans l'Yémen pour combattre l'insurrection a quitté au milieu du mois de mars Hodeïda pour marcher sur Sanaa.

Le commerce de l'Yémen. — *La Géographie* a publié dans son numéro de février la note suivante : « Un rapport consulaire anglais tout récemment distribué (1) représente l'Yémen comme une région agricole, au sol fertile, mais qui, par suite de la rareté de l'eau, de la pauvreté des habitants, de l'abandon de l'Etat et des luttes entre tribus, reste dans la stagnation la plus complète. Il n'y a ni industrie, ni route, ni chemin de fer. Les transports se font par caravanes, à dos de chameau.

« Le principal centre de commerce est Hodeïda. Le café, les peaux de moutons et de chèvres, les cuirs, le millet, le coton, le sésame constituent les principaux articles d'exportation. La région produit encore le blé, le *dourah* et l'orge, qui sont consommés sur place.

(1) *Diplomatic and Consular Reports*, n° 4608, Ann. Ser., Turkey, Report on the trade of the Hodeïda district, Londres, 1910. Ce rapport donne les estimations suivantes pour la population : Hodeïda 40.000 habitants, Sanaa 20.000, Zebeed 12.000, Moka 1.000.

« C'est dans l'Yémen que se récolte le véritable café moka, cultivé d'une façon extensive dans les districts montagneux de la province, où il est planté en terrasses. L'arbuste atteint une hauteur de 2 m. 40 à 3 m. 50 ; il donne une récolte annuelle, rarement deux. Le café de l'Yémen a souffert de la concurrence du Brésil, en même temps il est grevé de frais énormes de transport, d'octroi et de péage, avant d'arriver au port d'embarquement. Le manque d'eau et l'insuffisance des pluies lui sont également défavorables. L'exportation de 1909 s'est élevée à 4.615 tonnes (3.843 en 1908) d'une valeur de 7 millions de francs ; 1.849 tonnes ont été expédiées en France, 908 en Egypte, 806 aux Etats-Unis, 372 à Aden pour la réexportation, et 252 à Londres.

« Le coton est cultivé principalement dans les districts de Beit-el-fakih et de Zeed, au Sud d'Hodeïda. La production, insignifiante jusqu'ici, est susceptible d'une grande extension.

« A Salif, en face l'île Camaran, on extrait du sel (105.000 tonnes en 1908), exporté en grande partie aux Indes et dans les établissements du détroit de Malacca. Une compagnie française se prépare à exploiter le pétrole des îles Farsan. Le fer, le cuivre, le soufre, le charbon, l'or, le chrome existeraient dans différentes parties de l'Yémen ; il est possible que des exploitations étrangères s'y installent, lorsque sera construite la ligne projetée de Hodeïda à Sanaa et Amran (328 km.) confiée à un syndicat français et commencée en octobre 1909. La même entreprise doit aménager un nouveau port, Ras-el-Ketib, un peu au Nord d'Hodeïda »

PIERRE CLERGET.

Extrême-Orient

CHINE

La fin du conflit russo-chinois. — Le différend grave qui s'était élevé entre la Russie et la Chine, dont les agents en Mongolie et dans le Nord de la Mandchourie violaient le traité de Saint-Pétersbourg de 1881, semble bien réglé à la suite de la remise, le 27 mars, d'une note chinoise conciliante.

C'est le 24 mars que la Russie, voulant en finir avec la politique dilatoire du gouvernement de Pékin, avait remis au Ouai-wou-pou un ultimatum dont voici le texte :

Les pourparlers qui ont eu lieu pendant les derniers mois ont convaincu le gouvernement impérial que le gouvernement chinois s'efforce, par des réponses évasives ou pleines de réticences, d'éluider les points exposés dans la note russe du 16 février.

C'est ainsi que d'une part le gouvernement chinois, dans un memorandum remis le 19 mars au ministre de Russie, cède à nos instances réitérées et consent à ce que la création d'un consulat russe dans le district de Kobdo soit mise en corrélation étroite avec la création de droits d'importation ; tandis qu'il garde le silence d'autre part

sur les consulats dont la création est prévue par l'article 10 du traité de Saint-Pétersbourg, ainsi que sur les monopoles qui ont été créés dans la province de Tsin-tsiang, contrairement aux traités conclus avec les puissances, et dit que dans la question du commerce des produits locaux, les négociants russes seront placés dans les mêmes conditions que les négociants chinois : en quoi il ne respecte nullement le droit reconnu par traité aux Russes de faire le commerce en Mongolie et dans la Chine occidentale sans acquitter aucune espèce de droits de douane ou d'impôts.

En présence de la complète inutilité de semblables négociations, au cours desquelles le gouvernement chinois ne cherche qu'une occasion de restreindre les droits accordés par traité aux Russes, en invoquant des arguments qu'il est obligé d'abandonner lui-même par la suite, le gouvernement russe se voit obligé de mettre fin maintenant à ces temporisations que rien ne justifie et de prier le gouvernement chinois de confirmer formellement la justesse et la conformité aux traités de tous les points de la note russe du 16 février. Ce n'est qu'après une telle confirmation que le gouvernement impérial pourra consentir à entrer en pourparlers au sujet des questions concernant la création des droits de douanes et l'institution d'un régime spécial pour le commerce du thé, ou de modifications partielles quelconques au traité de 1881.

Le gouvernement impérial est disposé à attendre la réponse à cette note jusqu'au 15/28 mars. Mais il fait remarquer que si une réponse satisfaisante et complète concernant les six points de la note du 16 février ne lui parvient pas avant le terme indiqué, il se réserve une entière liberté d'action et rend le gouvernement chinois responsable des conséquences de l'opiniâtreté dont il a fait preuve.

Le président du Ouai-wou-pou a répondu le 27 mars par la note suivante :

Le ministère qui m'est confié considère comme un devoir de déclarer, au sujet de la note du gouvernement russe, qu'il a déjà précisé d'une façon détaillée son point de vue, dans ses communications des 18 et 19 mars, qui, à les bien considérer, n'ont besoin d'aucune confirmation.

Au sujet des revendications de Votre Excellence, le ministère donne la confirmation désirée pour écarter tout malentendu. Au sujet de la création de consulats à Kobdo, Hami et Goutchen, le ministère a déclaré dans sa première réponse qu'il y consentait absolument : dans sa deuxième il a donné son assentiment à la création d'un consulat à Kobdo et avait en vue votre déclaration contenue dans votre deuxième note concernant exclusivement Kobdo, en ne contestant nullement le droit de créer des consulats en d'autres points prévus par les traités.

Pour ce qui concerne la question du monopole dans la province de Tsin-tsiang, le ministre a eu l'honneur de déclarer dans sa deuxième réponse que les sujets russes, faisant du commerce, seraient placés dans tous les endroits situés au sud et au nord des Monts Tian-chan, derrière la muraille de Chine, sous les mêmes conditions que les Chinois, sans aucune espèce de restriction, ce qui prouve que la Chine ne visait à aucune espèce de monopole.

Le ministère a déclaré, dans sa première réponse au sujet de l'exemption des droits de douane pour les sujets russes faisant le commerce en Mongolie et dans la Chine occidentale, que la Chine était guidée strictement par la clause de l'article 12 du traité de 1881, et que, par conséquent le droit temporaire des sujets russes de faire en Mongolie et dans la Chine occidentale le commerce sans acquitter de taxes douanières est clairement reconnu. On ne saurait qualifier d'observation des droits du traité une semblable reconnaissance.

Il faut dire, en général, que depuis un temps immémorial des rapports amicaux existent entre la Chine et la Russie ; dans toutes les affaires de frontière les deux pays ont été absolument guidés par les clauses du traité et par une amitié réciproque. Partant de là, le gouvernement chinois ne s'est opposé en rien aux points soulevés dans la note russe du 16 février, désirant être en harmonie avec le gouvernement russe dans sa façon d'agir, basée sur des articles de traité. Vous confirmant le caractère légal et la conformité des revendications russes avec le traité, j'ai l'honneur de prier Votre Excellence de porter ceci à la connaissance du gouvernement.

Il semble que l'incident soit clos, le ministre des Affaires étrangères russe ayant, au reçu de cette note, adressé à M. Korostovetz, ministre de Russie à Pékin, la dépêche suivante :

Sa Majesté l'empereur vous exprime toute sa bienveillance pour l'heureuse conclusion des négociations, ainsi que sa satisfaction pour la sage résolution prise par le gouvernement chinois de confirmer la légalité et la conformité des points de notre note avec les clauses du traité.

En faisant part de ce communiqué aux ministres de Chine, veuillez, au nom du gouvernement impérial, exprimer cette conviction que le gouvernement chinois observera scrupuleusement ces clauses du traité et que sa décision servira, par conséquent, de gage pour la continuation et l'affermissement des liens d'amitié qui existent depuis un temps immémorial entre la Russie et la Chine.

La question de l'opium. — Le bruit court depuis quelque temps qu'une conférence relative à l'opium ne tardera pas à être tenue à La Haye, comme suite à celle qui eut lieu à Changhaï au printemps 1909.

Questionné sur ce sujet, sir E. Grey a déclaré le 28 mars à la Chambre des Communes : « On a proposé comme date de la réunion de la conférence de La Haye, le 1^{er} juillet, mais aucune décision définitive n'a été encore prise. Les pays invités à s'y faire représenter sont ceux qui ont pris part à la conférence de Changhaï, en 1909 : les Etats-Unis, la Chine, la France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Japon, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, le Siam et la Perse. »

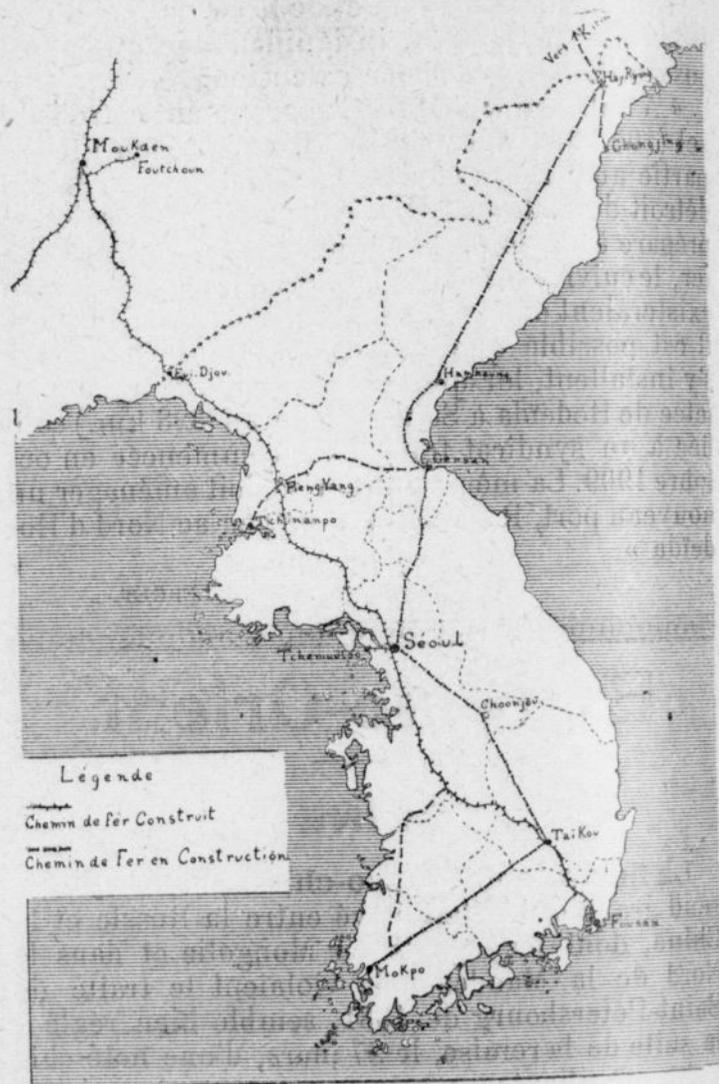
Un nouveau chemin de fer allemand au Chantoung. — La *Gazette de Cologne* a récemment annoncé que le gouverneur du Chantoung a été autorisé, par décret impérial, à conclure avec des banques allemandes un emprunt de 3 millions de taëls destiné à la construction du chemin de fer de Kiao-tcheou à Kintcheou. L'exploitation de la ligne serait assurée par les Allemands.

JAPON

Le travail dans les manufactures. — Une dépêche de Tokyo a annoncé que, le 21 mars, la Diète avait voté une loi réglementant le travail dans les manufactures. Si certains pays ont trop de réglemens de cette sorte, le Japon n'en avait

pas assez : des milliers de jeunes filles sont louées pour des années par leurs familles aux usiniers qui les logent, les nourrissent et les tiennent dans une sorte de servage fertile en abus choquants. C'est contre ces abus que la nouvelle législation a pour objet de réagir.

Le programme du gouvernement japonais en Corée. — Récemment, le directeur du bureau des chemins de fer à Yongsan, interviewé par un journal japonais, a développé les lignes du programme des chemins de fer que le gouvernement de Tokyo veut construire dans la péninsule coréenne. Le premier chemin de fer que le Japon semble devoir construire est celui de Séoul à Gensan. Cette ligne devra d'ailleurs être



étendue au Nord jusqu'à Hamheung, qui est le centre industriel du Sud de la province de Hamkyong-Do, qui est connue pour l'abondance de ses terres arables. Cette extension est nécessaire pour développer l'Est de la Corée et peut-être pour diriger vers cette région, qui est encore modérément peuplée, une partie de l'émigration japonaise.

Pour rester dans la même zone, plus au Nord, le gouvernement japonais a l'intention de remplacer par un chemin de fer à voie normale une ligne légère qui rejoint le port de Chongjio sur l'extrême littoral coréen dans la direction de Vladivostok, à Hay-Ryong sur le Tioumen. Le port de Chongjio doit être amélioré et ce chemin de

fer doit être poussé jusqu'en Mandchourie dans la direction de Kirin, c'est-à-dire que le port de Chongjing, qui est le seul dont le mouillage soit bon entre Gensan et Vladivostok, deviendrait le débouché d'une grande partie de la Mandchourie, partie d'ailleurs encore très forestière et peu peuplée où peut-être les Japonais songent-ils à faire de la colonisation. Enfin, un peu plus tard, on reliera Hamheung à Hay-Ryong, de manière à mettre Séoul en communication directe avec le Nord-Est de la Corée. Malgré la nature montagneuse du pays, ce chemin de fer, au lieu de suivre la côte, serait construit à une certaine distance de l'intérieur, de manière à développer le pays.

Un autre projet consisterait à relier Piengyang à Gensan. Piengyang serait d'ailleurs relié à son port de Tchinanpo.

Dans le Sud, le port de Mokpo, situé à l'extrême Sud-Ouest de la péninsule, serait relié à la ligne existante entre Séoul et Fousan par deux lignes, dont l'une aboutirait à ce chemin de fer à Taïkou et l'autre, se dirigeant de Mokpo vers le Nord, toucherait au chemin de fer actuel à peu près à la moitié de la distance entre Séoul et Taïkou. Enfin, pour décharger la ligne actuelle du Sud d'une partie du trafic que tous les embranchements lui apporteront sans doute, et aussi pour développer une autre région du pays, un chemin de fer se dirigerait de Séoul sur Taïkou par Choonjou.

M. Ohya, le fonctionnaire, à l'interview duquel nous empruntons ces renseignements, dit qu'il faudrait ajouter beaucoup de routes et de chemins de fer légers à ce programme pour donner toute son efficacité au réseau coréen. Il estime que le réseau dont il a parlé coûterait entre 120 et 130 millions de yen, c'est-à-dire une somme considérable et dont l'allocation à ces travaux sera peut-être légèrement retardée. Néanmoins l'existence de tels projets, et ce qu'à dit le fonctionnaire japonais, correspond à tout ce qu'on savait déjà des intentions du gouvernement de Tokyo, montre l'activité avec laquelle les Nippons poursuivent la pénétration du pays de la Corée devenue japonaise sous le nom de Chosen.

PERSE

Le régent et le nouveau ministère. — Peut-être est-il prématuré d'affirmer que la situation en Perse se soit grandement améliorée depuis l'arrivée du nouveau régent, mais est-il juste de rendre hommage à ses louables intentions et à ses déclarations énergiques. Déjà, en recevant le 12 février au palais tout le medjliss, nous avons dit que Nassir el Molk avait adressé à ses membres une vigoureuse allocution « sur le mauvais état des affaires publiques et l'incompatibilité du régime constitutionnel avec le système des petites fractions politiques ». Avant de prêter serment le 12 mars au Baharistan, le régent a renouvelé ses critiques et répété quel était son programme. Aux députés venus pour entendre cette profession de

foi, Nassir el Molk a rappelé les circonstances dans lesquelles l'annonce de son élection l'avait atteint en Europe et expliqué les retards de son retour en Perse, entièrement dus à ce fait qu'il résultait des renseignements défavorables que lui avait fournis une enquête télégraphique préalable. « Ce n'est pas la peur, a-t-il ajouté à haute voix, qui m'a empêché de revenir. » Puis il a insisté sur la nécessité de développer la Constitution du pays en faisant usage de ses propres forces et a expliqué où se limitaient, selon lui, les fonctions d'un régent dans un Etat constitutionnel, limites qu'aucune considération ne le ferait franchir. A en juger par les télégrammes reçus des andjoumans provinciaux et les nombreuses dépêches qui lui sont parvenues, on s'attend à ce qu'il remette tout en ordre : « C'est votre affaire, a-t-il dit aux députés, et non la mienne. Tant qu'aux inimitiés politiques qui ont arrêté l'évolution des progrès « j'espère, a déclaré Nassir el Molk, les voir prochainement disparaître. » Et il a conclu en laissant entendre que s'il n'y avait pas amélioration dans ce sens, il ne se contenterait pas de rester à son poste en simple spectateur de désastres. L'avertissement est clair : le Baharistan n'avait depuis longtemps résonné de l'écho de paroles aussi fermes. Les derniers mots prononcés par le régent ont été interprétés, dit le correspondant du *Times*, comme indiquant ou sa démission ou une dissolution du medjliss. Mais d'après les lois existantes des élections biennales, une dissolution est présentement impossible jusqu'à l'automne où elle s'opérera automatiquement. Dans l'avenir d'ailleurs, il sera nécessaire de procéder à un remaniement de ces lois fondamentales et peut-être le régent a-t-il l'intention de reviser la Constitution qui est insuffisante sur bien des points.

En attendant ces innovations, il importait que Nassir el Molk s'entourât de collaborateurs politiques dévoués à sa cause et disposés à la défendre. Moustofi el Mamalek, démissionnaire d'abord selon l'usage, avait été prié par le régent d'assurer les affaires courantes jusqu'à ce qu'il lui eût trouvé un successeur. Nous avons dit que le bruit courait du retour du Sipahdar au pouvoir; son étoile, momentanément éclipsée, brillait de nouveau au firmament politique. Le choix de Nassir el Molk s'est en effet porté sur un des chefs du mouvement libéral. Il lui a confié le soin de former un nouveau ministère qui s'est présenté le 14 mars devant le medjliss, ainsi constitué :

Président du conseil et ministre de la Guerre.	LE SIPAHDAR
Ministre des Affaires étrangères	MUHTASHEM ES SULTANEH
Ministre de l'Intérieur.	MUHTESHAR ED DAOULEH
Ministre de l'Instruction et des travaux publics.	ALA ES SULTANEH
Ministre des Postes, Télégraphes et Commerce	MOHAVEN ED DAOULEH
Ministre des Finances	MUMTAZ ED DAOULEH
Ministre de la Justice.	MUSHIR ED DAOULEH

Le nouveau premier est suffisamment connu de nos lecteurs pour qu'il soit besoin de le leur

présenter. Son collègue aux Affaires étrangères occupait déjà ce poste dans le précédent cabinet : il a été consul à Bombay et a accompagné le chah Mouzaffer ed Dine en 1905, puis a occupé les fonctions de sous-secrétaire d'Etat et de gouverneur d'Ourmiah. Le nouveau ministre de l'Intérieur, Muhteshar ed Daouleh, est originaire de Tebriz comme les ministres des Finances et des Travaux publics. Emprisonné à la suite du coup d'Etat de 1909, il a été le premier président du Parlement actuel. Quant à Ala es Sultaneh, nous avons rappelé sa carrière au moment où le medjliss l'obligea à démissionner par un vote de blâme, à la suite d'une interpellation sur l'occupation russe (1). Mohaven ed Daouleh, qui prend aujourd'hui les postes et le commerce, a été également diplomate et ministre des Affaires étrangères : Mohammed Ali l'avait fait emprisonner le 5 juillet 1908. Ses collègues aux Finances et à la Justice eux aussi ont été des victimes de l'autocratie de l'ancien chah. Mumtaz ed Daouleh, frère du ministre de Perse à Paris, a été l'un des plus ardents protagonistes du mouvement libéral. Président du medjliss en 1908, il faillit être tué après le bombardement du Baharistan, le 23 juin, et dut se réfugier en France. Le medjliss l'avait, de rechef ces temps-ci, choisi pour son président et Mutamin el Molk lui avait succédé. De même le nouveau ministre de la Justice a été mêlé à toute la crise révolutionnaire. Son père, alors grand vizir, avait promulgué la première constitution persane, et le fils fut l'un des principaux rédacteurs des lois électorales du 6 septembre 1906 et du 1^{er} juillet 1909, année où le portefeuille de la Justice lui avait été déjà confié. Mushir ed Daouleh était venu à Paris en 1907 pour annoncer au président de la République l'avènement de Mohammed Ali.

Le ministre des Affaires étrangères, Muhtashem es Sultaneh, a lu devant la Chambre le programme du parti *étédalioun* ou progressiste (par opposition au parti *anglabioun* ou révolutionnaire) auquel le régent s'était adressé pour former son ministère comme étant celui représentant la majorité. Ce programme est sensiblement analogue à celui de juillet dernier du précédent cabinet. Mêmes lieux communs et mêmes promesses, qui n'ont d'ailleurs été suivis d'aucun effet jusqu'à présent. Ce qu'il y a eu cette fois de nouveau, d'intéressant et permettant d'espérer des jours meilleurs, c'a été que le premier ministre, dans son discours-programme, n'a pas suivi la coutume consacrée de peindre le passé et l'avenir avec de jolies couleurs. Imitant en cela la brutale franchise du régent, le Sipahdar, d'après le très court résumé que nous avons seulement encore de ses déclarations, a dit au medjliss sans ambages que la situation pouvait être difficilement plus mauvaise, et qu'à moins que la Chambre ne s'adonnât à un travail législatif suivi, il n'y avait pas d'amélioration à attendre. Nassir el Molk, a-t-il ajouté, a rendu un grand service en obli-

geant chacun à se placer en face de pénibles réalités. Plus d'actes et moins de discours : voilà en deux mots la formule qu'il a livrée aux méditations du medjliss.

Le préfet de police de Téhéran, Yeprim Khan, homme actif et énergique, a pris un arrêté interdisant à toute autre personne qu'aux militaires le port des armes. Quiconque devait être trouvé trois jours après la publication de cet arrêté en possession d'armes, devait être puni et les armes confisquées.

Les relations russo-anglaises. — Parlant le 25 février dernier au medjliss des relations de la Perse avec les puissances, Muhtashem es Sultaneh, également à cette époque ministre des Affaires étrangères, déclarait notamment que celles avec la Grande-Bretagne et la Russie étaient satisfaisantes. Rien, affirmait-il, ne pouvait être plus engageant que l'attitude du ministre anglais à Téhéran, sir Georges Barclay, et le passage — que nous avons cité — du discours du trône où le roi d'Angleterre parlait des énergiques représentations adressées « à contre-cœur » au gouvernement persan et de l'intention de ses ministres « d'attendre que les événements se dessinent avant d'insister sur leurs propres dispositions ». La situation dans la zone d'influence anglaise semble s'être améliorée surtout depuis l'arrivée du nouveau gouverneur général du Fars, Nizam es Sultaneh, qui avait quitté Téhéran avec des forces numériquement assez importantes pour rétablir l'ordre. Sa présence à Chiraz, capitale du Fars, était impatientement attendue : si elle ne s'était pas manifestée plus tôt, c'est que Nizam es Sultaneh avait fait quelques détours depuis la capitale pour inspecter des districts peu sûrs et qui nécessitaient une répression immédiate. A Bouchir, il avait complété les mesures déjà prises par son prédécesseur Sowlet ed Daouleh pour le maintien de la sécurité de la route commerciale, Bouchir-Chiraz. Les turbulents Tangistani ont été châtiés et leurs forteresses détruites. Le port de Dayer, à une centaine de milles à l'est de Bouchir, que ces rebelles occupaient depuis longtemps, leur a été repris : ces opérations de police ont donné de l'air à toutes ces contrées méridionales infestées de brigands.

Non moins bonnes sont présentement les relations avec la Russie. Muhtashem es Sultaneh avait insisté sur l'heureux effet du passage de Nassir el Molk à Pétersbourg et annoncé au milieu de l'attention générale du medjliss le retrait spontané et prochain des forces russes en garnison à Kazvin depuis deux ans. Nous l'avions indiqué nous-même comme étant décidé. Aujourd'hui c'est chose faite : l'évacuation de Kazvin commencée le 13 mars s'est terminée le 15 au matin. Des six cents cosaques qui occupaient la ville il n'en reste plus que quatre-vingts affectés à la garde du consulat. Voilà un premier atout dans le jeu du régent. Il pourra plus facilement ainsi gagner la partie sur ses adversaires et redonner au régime constitutionnel le lustre et

(1) Cf. Bulletin de février 1910.

l'autorité nécessaires à ranimer la prospérité du pays.

Questions financières. — Dans ses déclarations à un correspondant du *New-York-Herald* que nous avons reproduites dans notre dernière chronique, S. E. Samad Khan, ministre de Perse à Paris, faisait allusion aux Américains qui ont été appelés à réorganiser les finances persanes. Le ministre de Perse à Washington avait, en effet, demandé au département d'Etat de lui désigner un financier américain qui se chargerait de mettre sur pied l'administration financière persane. M. Knox en parla à M. Mac Veagh, qui lui soumit une liste de cinq noms de personnes très au courant de la gestion des fonds d'Etat. Au début du mois dernier, le medjliss a, sans discussion, ratifié le choix de ces cinq experts américains. Le ministre des Affaires étrangères a décidé que les contrats seraient conclus pour une période de trois ans au moins et de cinq ans au plus. Les appointements de ces spécialistes ont été fixés de 10.000 à 3.000 dollars.

Le gouvernement persan a payé l'indemnité promise de 2.543 tomans que la Russie avait demandée pour le professeur Smirnov, précepteur du jeune chah, dont la maison avait été pillée en août 1910 au cours de la lutte que les Fidaïs soutinrent avec les troupes gouvernementales dans les rues de Téhéran (1), ainsi que les 14.720 tomans réclamés pour l'attaque dont le consul général Passek et sa suite furent victimes près de Chiraz en novembre 1909. La Perse a également versé à la légation anglaise la somme de 3.000 tomans demandée comme indemnité pour le meurtre de deux cipayes hindous faisant partie de l'escorte du consul d'Angleterre qui se rendait l'an dernier de Bouchir à Chiraz.

Le Transpersan. — A un meeting de la Société de l'Asie Centrale tenu à Londres, le 8 février, sous la présidence de lord Ronaldshay, le colonel Yate, dont nous avons déjà publié les deux communications, a de nouveau parlé sur le « projet de chemin de fer transpersan ». Il a dit qu'il était plus que probable que la ligne transiranienne serait le premier chemin de fer qui partirait directement d'Europe pour atteindre les Indes. La longueur de la ligne à construire du Caucase à la vallée de l'Indus est de 1600 milles, les dépenses évaluées à 21.000.000 de livres sterling et le temps nécessaire à la construction à quatre ans. La longueur du voyage de Londres à Bombay a été estimée à sept jours — la distance entre ces deux villes étant de 5.700 milles — et le prix du billet sera de 40 livres. Le but initial qu'ont eu les promoteurs de ce chemin de fer a été politique, mais le conférencier estime qu'au point de vue commercial cette ligne pourra rendre d'immenses services. Dans ce projet, a-t-il ajouté, il se pourrait que la Perse ne fût que l'instrument des grandes puissances ambitieuses,

néanmoins elle ne peut qu'en tirer profit. Les intérêts anglais seraient mieux servis par une Perse forte et si ce chemin de fer fortifiait la Perse, il fortifierait la Grande-Bretagne. Cette même idée se retrouvait dans un article du *Times* où nous relevons ce passage : « L'absence de moyens adéquats de communication dans toute la Perse est un des plus sérieux obstacles au maintien de l'ordre et de là à l'établissement d'un système convenable de gouvernement. Nous avons fait remarquer à propos du soulèvement au Yémen, que la Turquie n'arrivera peut-être jamais à soumettre entièrement les régions éloignées d'Arabie, jusqu'à ce qu'elle ait cherché l'aide des locomotives, et on peut dire également, pensons-nous, que la Perse ne sera ni stable ni prospère jusqu'à ce que l'influence civilisatrice des chemins de fer n'y ait été introduite. Dans un pays dont la population est aussi disséminée et dont les ressources naturelles sont si faibles, la question de la construction de chemins de fer présente de grandes difficultés et, comme nous l'avons dit plus d'une fois déjà, nous ne pensons certes pas qu'une solution pratique se trouve dans le projet — bien que séduisant par beaucoup de côtés — d'une ligne transpersane reliant les chemins de fer russes et indiens dont la Russie a eu l'initiative. »

ASIE RUSSE

Chemin de fer Kalgan'Kiakhta. — Le projet de la ligne Pékin-Kalgan-Ourga est déjà vieux. Une compagnie de capitalistes français a déjà exploré les lieux depuis 1902 et essayé de toutes ses forces de nous intéresser à cette affaire. Le grand service de cette ligne serait qu'elle diminuerait le temps nécessaire pour l'arrivée à Pékin de la correspondance d'Europe ou du Sud-Est de l'Afrique. D'après leurs calculs, la poste mettrait seulement dix à douze jours pour arriver dans la capitale du Céleste Empire. La Russie en tirerait de grands avantages et le prix du thé baisserait, car le transport par chemin de fer reviendrait évidemment à meilleur marché que par les caravanes.

Un projet de canal. — Le 8 janvier, au cours de la séance de la Société Impériale de navigation, M. A. Rittich a donné lecture d'un projet tendant à unir la mer Caspienne à l'océan Glacial, au moyen de deux canaux reliant le Volga avec le Don et la Pétchora. Les deux canaux auraient, ensemble, une longueur de 150 verstes ; les frais ne dépasseraient guère 3.500.000 roubles, et les travaux dureraient cinq ans au plus.

La somme et la durée, l'une trop petite, l'autre trop longue, donnent à supposer que ce projet, très pratique du reste, n'en est qu'à la conception théorique.

Les débouchés au Turkestan. — M. Ennemond-Morel vient d'écrire une brochure sur le Turkestan, qu'a fait paraître la Chambre de com-

(1) Cf. Bulletin août 1910.

merce de Lyon. L'auteur a fait pour cette Chambre un voyage en Asie centrale. Il croit que l'industrie et le commerce français pourraient trouver au Turkestan des débouchés assez nombreux. La richesse du pays l'a frappé : la production agricole la plus intense doit, selon lui, réussir au Turkestan : « Là où il y a de l'eau, dit-il, est le plus riche des jardins ».

Sa conclusion est la suivante : le pays est riche, il est peuplé et s'enrichit rapidement, car les habitants ont déjà les besoins d'Asiatiques civilisés et ils se disposent à adopter progressivement les besoins des civilisés européens. Le pays est un vrai fief de la Russie, pourtant celle-ci n'a qu'une industrie qui produit chèrement et dont l'essor est entravé par le manque de capitaux. Nous pourrions nous faire une place importante en y envoyant ceux de nos articles qu'elle ne produit pas et en y vendant nous-mêmes ceux pour lesquels les Russes nous servent d'intermédiaires.

La France a d'autant plus droit à exporter nombre de marchandises au Turkestan, qu'elle achète elle-même dans ce pays plus de 15 millions de francs de cocons.

Les populations du Caucase. — La population du Caucase, non compris celle du gouvernement de Stravropol, suivant le recensement général de 1897, s'élève à 8.372.000 âmes (20 habitants par kilomètre carré). Les Russes, qui constituent les 25 0/0 de la population, n'occupent de territoires continus et importants que dans les provinces du Koubane et du Térék, de la Circassie et en partie dans le gouvernement de la mer Noire. En Transcaucasie, les Russes sont mêlés à la population hétérogène; c'est à peine si, dans certaines régions (dans les gouvernements d'Erivane, de Koutaïs et d'autres), ils fournissent un pourcentage appréciable de la population. Cependant, sur certains points de la Transcaucasie, au gouvernement de Tiflis et dans la province de Kars, il existe un assez grand nombre de colonies rurales russes. La colonisation russe qui pénétra déjà en 1567 en Ciscaucasie, où, sur un des bras du Térék, fut construite la forteresse russe de Terka, se répandit dans la suite sur toute cette région qu'elle occupe encore aujourd'hui où elle établit, surtout à l'Ouest et au centre, une population russe occupant les pays sans solution de continuité entre les colonies qu'elle a fondées. Outre les Cosaques du Koubane et du Térék, qui forment une partie importante de la population des provinces du Térék et du Koubane, ces provinces sont habitées par un grand nombre d'émigrés russes venus de la Russie méridionale. En ce qui concerne les colonies russes situées de l'autre côté de la chaîne, ces colonies, qui n'ont été fondées que vers 1835, furent formées pour la plupart par des dissidents religieux (des Doukhobors, Molokanes, etc.). Les Russes habitant le Caucase s'occupent surtout d'agriculture, d'élevage et de jardinage; ils forment également une partie considérable de la

population des villes, comme militaires ou fonctionnaires.

Les Arméniens, qui habitent principalement les gouvernements d'Erivane, Elisavetopol et de Tiflis, mais qu'on rencontre encore dans toutes les parties du pays caucasien, forment environ les 12 1/2 0/0 de la population. Grâce à leur esprit d'entreprise et à leurs aptitudes commerciales, les Arméniens habitant les villes ont mis la main sur la plus grande partie de l'industrie et du commerce du pays entier et se sont subordonné ainsi une partie considérable de la population. La population arménienne des campagnes se livre surtout à l'agriculture. Les Arméniens ont à un haut degré le sentiment national; ils soutiennent leur religion et son chef le catholicos.

Les Géorgiens dans la large acception du mot, c'est-à-dire tous les peuples kartvéliens (les Grousmes, les Iméritiens, les Gours, les Mingréliens, les Lazes, les Svanètes, les Touchines, les Pchavs, les Khevsours, les Adjars, etc.) occupent presque tous le gouvernement de Koutaïs et la plus grande partie du gouvernement de Tiflis et forment environ les 15 1/2 0/0 de la population du pays caucasien. La plus grande partie des peuples géorgiens sont chrétiens orthodoxes; ces peuples se livrent à l'agriculture, à l'horticulture, à la viticulture, à la sériciculture et en partie exercent des petits métiers. Les Géorgiens, à part les Iméritiens, qui habitent la partie occidentale du gouvernement du Koutaïs, ne s'occupent presque pas ni de commerce ni d'industrie.

Les Tatars, qui habitent surtout les gouvernements d'Elisavetopol, de Bakou, d'Erivane, et en partie le gouvernement de Tiflis, forment une partie considérable et, sur certains points, la partie principale de la population de la Transcaucasie. Ce peuple est musulman; la plupart des Tatars appartiennent à la secte des chiites de l'Islam et la moindre partie sont sunnites. Les Tatars forment les 15 0/0 de la population du pays et sont sédentaires et agriculteurs ou demi-nomades et pasteurs. Les pasteurs tatars, qui se livrent à l'élevage en grand, se déplacent annuellement avec leurs troupeaux; en été, ils passent des plaines dans les montagnes et en automne ils opèrent leur déplacement dans le sens inverse. Les Tatars demi-nomades de la Transcaucasie ont des mœurs grossières. Avec les Kourdes, qui sont dans les proportions de 3 0/0 dans les gouvernements d'Erivane et d'Elisavetopol et dans la province de Kars, les Tatars demi-nomades constituent l'élément le plus turbulent du pays; ils sont enclins au vol, au pillage et au brigandage. Les mœurs des Tatars sédentaires, principalement de ceux qui habitent les villes, sont beaucoup plus douces et se ressentent beaucoup de l'influence de la Perse.

Le groupe des nationalités caucasiennes connues sous le nom de peuple montagnard de l'Est est très original; il est en même temps assez nombreux, puisqu'il forme le 10 0/0 de la population du pays caucasien. Ce groupe de peuples

habite la partie méridionale de la province du Térék, au Daghestan, et en partie les revers méridionaux de la chaîne du Caucase. Il comprend, entre autres, les Kistines, les Ingouches, les montagnards du Daghestan (les Lesghiens) et les Oudines. Les rigoureuses conditions de la nature du pays qu'ils habitent (défilés d'un accès difficile, montagnes rocheuses, forêts vierges, etc.), leur pauvreté et leur isolement ont profondément influé sur leur manière de vivre, leurs mœurs et leurs coutumes; ces circonstances ont fait de ces montagnards des hommes d'une grande frugalité, des guerriers épris de liberté.

L'immense majorité de ces peuples est musulmane sunnite. Ils se livrent à l'agriculture, au jardinage, à l'élevage et ils pratiquent certains métiers; mais, leur pays étant isolé, ils sont à l'écart de la vie sociale et économique du pays transcaucasique. Le groupe des peuples des montagnes de l'Ouest ne présente pas moins d'intérêt (Abkhazes, Kabardines, etc.). Ces peuples formant environ les 2,8 0/0 de la population du pays transcaucasien habitent les provinces du Koubane et du Térék et des gouvernements de la mer Noire et de Koutaïs. Ils sont agriculteurs et pasteurs et professent la religion mahométane. La partie centrale de la chaîne principale du Caucase est occupée par les Ossètes (2,1 0/0), un des peuples du Caucase qui a été le plus étudié. Les Ossètes habitent un pays montagneux, pauvre; ils professent, les uns l'islam, les autres la religion chrétienne orthodoxe et se livrent à l'agriculture et à l'élevage. Parmi les autres peuples du Caucase, on peut indiquer les Nogaïs, nomades de la province du Térék; les Koumyks, agriculteurs de la province du Térék et du Daghestan; les Tates, les Turcs-Osmans, les Turcomans, les Karapapakhs, les Grecs, les Aïssors, les Juifs, les Tziganes, des colons allemands, etc., qui, pour la plupart, pratiquent l'agriculture sous une forme ou l'autre.

Au point de vue des religions, plus de la moitié du pays caucasique, ainsi qu'il ressort de ce que nous avons dit, est chrétienne orthodoxe; la moindre moitié est musulmane. Une petite partie des habitants professe le judaïsme, et une partie encore moindre sont païens (les Kourdes-lézides et d'autres).

Quant au genre de vie, la grande majorité de la population est sédentaire. Les peuples nomades (les Nogaïs) habitent les steppes de la Ciscaucasie; ils ont pour demeures des tentes et ne se livrent guère qu'à l'élevage. Les peuples demi-nomades qui changent de résidence suivant la saison et l'état des pâturages habitent l'Est et le centre de la Transcaucasie et se livrent principalement à l'élevage des troupeaux; ce sont une partie des Tatars et les Kourdes; une partie de ces peuples passent toute l'année sous des gourbis. En ce qui concerne la population sédentaire, l'immense majorité de celle-ci travaille la terre.

La plus grande partie de la population caucasienne habite les parties basses du pays ne s'élevant guère au-dessus de 1.000 mètres d'al-

titude au-dessus du niveau de la mer. Cependant, beaucoup de villages et même de villes (Kars, Ardagane) se rencontrent à des altitudes presque doubles. Le point habité le plus élevé, le village de Kourouche, au Daghestan, se trouve dans le Caucase à l'altitude de 2.500 mètres au-dessus du niveau de la mer; ce point est, par conséquent, à plus de 500 mètres plus haut que le lieu habité le plus élevé des Alpes.

ASIE ANGLAISE

La population de l'Empire des Indes. —

On vient de publier les résultats généraux du recensement décennal de l'Empire des Indes. La population s'y élève à 315 millions d'habitants, soit 20.500.000 de plus qu'en 1901. Lors de ce dernier recensement, qui venait après une période de famine, on n'enregistra qu'une augmentation de 7 millions. Dans un quart de l'Inde la population marquait même une diminution depuis le recensement de 1891.

Le *Times* commentant ces résultats disait: « On va se demander immédiatement si l'Inde est capable de continuer à nourrir une population qui, en dépit du tribut payé à la peste, augmente si rapidement. La réponse est que, si grand que soit le nombre des habitants, le pays peut les nourrir, beaucoup d'autres encore avec eux. Deux tiers de la population de l'Inde vivent sur le quart de sa superficie. On trouve encore dans ce pays de vastes étendues vides à peupler. Les terres inutilisées de l'Assam sont presque proverbiales. On ne cesse d'ouvrir de nouveaux territoires en y passant des embranchements de chemins de fer et l'irrigation conquiert chaque année à la culture des terres sans emploi. Le développement des manufactures absorbera des millions d'habitants. Le problème de la population de l'Inde est de distribuer les habitants d'une manière moins inégale: cela se fait peu à peu, mais la question n'est pas insoluble et toute migration augmente la prospérité ».

Ceylan se distingue parmi les pays de l'Inde où la population a augmenté. Cette île compte 4.095.325 habitants soit 526.323 de plus qu'en 1901.

L'affaire Savarkar. Décision arbitrale du tribunal de la Haye. —

Le tribunal d'arbitrage de la Haye a rendu, le 24 février, sa sentence dans l'affaire Savarkar dont il avait été saisi par les gouvernements français et anglais, ainsi que nous l'exposons dans notre bulletin du mois de novembre dernier. Le tribunal a décidé que le gouvernement britannique n'est pas tenu de restituer à la France l'hindou Savarkar. Voici *in extenso* le dispositif du jugement prononcé par les arbitres, MM. Beernaert, ministre d'Etat belge; le comte de Desart, ancien procureur général de Sa Majesté britannique; Renault, professeur à l'Université de Paris; Gram, ancien ministre

d'Etat de Norvège, et de Savornin-Lohman, ministre d'Etat néerlandais :

Attendu, en ce qui concerne les faits qui ont donné lieu au différend entre les deux gouvernements, qu'il est établi que, par une lettre du 29 juin 1910, le chef de la police métropolitaine à Londres a fait savoir au directeur de la Sûreté générale à Paris que le sujet britannique indien (British Indian) Vinayak Damodar Savarkar serait envoyé dans l'Inde à l'effet d'y être poursuivi pour une affaire d'assassinat, etc. (for abetment of murder, etc.), et qu'il serait à bord du navire *Morea*, faisant escale à Marseille le 7 ou le 8 juillet ;

Attendu qu'à la suite de cette lettre, le ministère de l'Intérieur a, par un télégramme du 5 juillet 1910, averti le préfet des Bouches-du-Rhône que la police britannique venait d'envoyer dans l'Inde Savarkar à bord du vapeur *Morea*; que ce télégramme mentionne que « quelques révolutionnaires hindous, actuellement sur le Continent, pourraient profiter de cette occasion pour faciliter l'évasion de cet étranger », et que le préfet est prié « de vouloir bien prendre les dispositions nécessaires pour éviter toute tentative de ce genre » :

Attendu que le directeur de la Sûreté générale a, de son côté, répondu, le 9 juillet 1910, à la lettre du chef de la police à Londres, en lui faisant connaître qu'il a « donné les instructions nécessaires en vue d'éviter tout incident à l'occasion du passage à Marseille du nommé Vinayak Damodar Savarkar, embarqué à bord du vapeur *Morea* » ;

Attendu que, le 7 juillet, le *Morea* arriva à Marseille; que, le lendemain, entre 6 et 7 heures du matin, Savarkar, ayant réussi à s'échapper, a gagné la terre à la nage et s'est mis à courir; qu'il fut arrêté par un brigadier de la gendarmerie maritime française et ramené à bord du navire; que trois personnes descendues du navire ont prêté assistance au brigadier pour reconduire le fugitif à bord; que, le 9 juillet, le *Morea* quitta Marseille, emmenant ce dernier;

Attendu que des déclarations que le brigadier français a faites devant la police de Marseille, il résulte :

Qu'il a vu le fugitif presque nu sortir par un hublot du vapeur, se jeter à la mer et gagner le quai à la nage;

Qu'au même instant, des personnes du bord se sont précipitées, en criant et en gesticulant, sur la passerelle conduisant à terre pour se mettre à la poursuite de cet homme;

Que, d'autre part, de nombreuses personnes se trouvant sur le quai se mirent à crier : « Arrêtez-le ! »

Que le brigadier s'élança aussitôt à la poursuite du fugitif, et, le rejoignant après un parcours de cinq cents mètres environ, l'arrêta.

Attendu que le brigadier déclare qu'il ignorait absolument à qui il avait eu affaire, qu'il a cru simplement que l'individu qui se sauvait, poursuivi par la clameur publique, était un homme de l'équipage ayant peut-être commis un délit à bord.

Attendu, quant à l'assistance que lui ont prêtée un homme de l'équipage et deux agents de la police indienne, qu'il résulte des explications fournies à ce sujet qu'ils sont survenus après l'arrestation de Savarkar et que leur intervention n'a eu qu'un caractère secondaire; que le brigadier, ayant pris Savarkar par un bras pour le ramener vers le navire, le prisonnier le suivit docilement et que le brigadier n'a pas cessé de le tenir, assisté des personnes sus-mentionnées, jusqu'à la coupée du navire;

Qu'il a déclaré, du reste, qu'il ne connaissait pas la langue anglaise;

Qu'à juger de ce qui a été relaté, tout l'incident n'a duré que quelques minutes;

Attendu qu'il est avéré que le brigadier qui opérait l'arrestation n'ignorait pas la présence de Savarkar à bord

du navire et qu'il avait eu, comme tous les agents et gendarmes français, pour consigne d'empêcher de monter à bord tout Hindou qui ne serait pas porteur d'un billet de passage;

Attendu que les circonstances expliquent, du reste, que les personnes chargées à bord de surveiller Savarkar aient cru pouvoir compter sur l'assistance des agents français;

Attendu qu'il est établi qu'un commissaire de la police française s'est présenté à bord du navire, peu de temps après son arrivée au port, et s'est mis, d'après l'ordre du préfet, à la disposition du commandant pour la surveillance à exercer;

Que ce commissaire a été, en conséquence, mis en relations avec l'officier de police britannique chargé, avec des agents, de la garde du prisonnier;

Que le préfet de Marseille, comme il résulte d'un télégramme du 13 juillet 1910 au ministre de l'Intérieur, déclare avoir agi à cette occasion conformément aux instructions données par la Sûreté générale, prescrivant de prendre les dispositions nécessaires pour empêcher l'évasion de Savarkar;

Attendu que, d'après ce qui précède, il est manifeste qu'il ne s'agit pas ici d'un cas où l'on aurait eu recours à des manœuvres frauduleuses ou à des actes de violence pour se mettre en possession d'une personne réfugiée sur un territoire étranger et qu'il n'y a eu, dans les faits de l'arrestation, de la livraison et de la conduite de Savarkar dans l'Inde, rien de nature à porter atteinte à la souveraineté de la France; que tous ceux qui ont pris part à l'incident ont été certainement de bonne foi et n'ont nullement cru s'écarter de la légalité;

Attendu que, dans les circonstances ci-dessus relatées, la conduite du brigadier n'ayant pas été désavouée par ses chefs avant le 9 juillet au matin, c'est-à-dire avant le départ du *Morea* de Marseille, les agents britanniques ont pu naturellement croire que le brigadier avait agi en conformité de ses instructions ou que sa conduite avait été approuvée;

Attendu qu'en admettant qu'une irrégularité ait été commise par l'arrestation et la remise de Savarkar aux agents britanniques, il n'existe pas, en droit international, de règle en vertu de laquelle la puissance qui a, dans des conditions telles que celles qui ont été indiquées, un prisonnier en son pouvoir devrait le rendre à raison d'une faute commise par l'agent étranger qui le lui a livré,

Par ces motifs :

Le tribunal arbitral décide que le gouvernement de Sa Majesté britannique n'est pas tenu de restituer le nommé Vinayak Damodar Savarkar au gouvernement de la République française.

LES CONFÉRENCES

LES MISSIONS CATHOLIQUES EN CHINE

La leçon de la *Semaine politique* à l'École sociale, où « sont exposés les principaux problèmes de la politique internationale », a été faite le samedi 11 février par M. Edmond Rottach, ancien chargé de cours à l'Académie des Langues de Ou-tchang, sous le titre : les Missions catholiques en Chine.

Après avoir parlé du prêtre nestorien Olopen, établi à Singanfou en 635, du frère franciscain Jean de Plano Carpini, qui, de Lyon en 1246, gagna Pékin par Karakoroum; de Guillaume de Rubruquis, portant des présents de Saint-Louis aux princes tatars; de Jean de Montcorvin, archevêque de Pékin, avec sept évêques suffragants, et du grand succès des franciscains qui, de 1370 à 1400, en-

voyèrent plus de cent fils de l'Ordre sans qu'on sache d'ailleurs s'ils arrivèrent en Chine; de Gaspard de la Croix qui, plus heureux que saint François Xavier, mit le premier le pied en Chine; des augustiniens Jérôme Martin et Martin de Rada, arrivés en 1575; puis des jésuites Ruggieri et Passio et du célèbre Mathieu Ricci, qui débarqua à Tchao-king-fou, près de Canton, en 1588 et, après six ans d'efforts, gagna Pékin et y fut reçu par l'empereur qui le fit enterrer à ses frais le 10 mai 1610; de la pléiade des astronomes autour d'Adam Schall — condamné à mort à l'instigation de l'astronome musulman Yang Koang-sien, mais non exécuté, — qui parcouraient l'empire par ordre et établissaient des cartes encore aujourd'hui considérables; des interprètes et des peintres comme Castiglione et Attiret; du dominicain J.-B. Morales, établi au Fokien; de M^{sr} Pallu, des Missions étrangères de Paris; et enfin des lazaristes, — les premiers, Appiani, secrétaire du cardinal Tournon, et Pedrini, favori de Kangshih et fondateur du Si-t'ang à Pékin, — qui, à la suppression de l'ordre des Jésuites en 1773, leur succédèrent à la capitale, ayant ainsi introduit tant de personnalités historiques représentant déjà les principales Sociétés religieuses encore installées en Chine, M. Rottach s'efforça de montrer que ces grands devanciers n'avaient point laissé de successeurs indignes d'eux. Ils ont crû et multiplié, mais ils n'ont point dégénéré. Aujourd'hui, comme au temps des pionniers, sur le sol où il pénètre, le missionnaire en Chine est toujours l'homme intrépide et infatigable jusqu'à ce qu'il soit usé, cœur de feu et corps de fer tout animé d'une flamme ardente comme les apôtres à la Pentecôte. Des hommes de cette trempe sont trop mêlés à la vie et soucieux d'employer la leur pour aller au-devant du martyre, mais ils ne reculent pas à sa rencontre et l'affrontent tout simplement. Ceux d'aujourd'hui n'ont pas forligné. Qu'on regarde les anciens dans leurs cadres ou les vivants devant soi, ce sont les mêmes natures de braves gens non pas toujours sans profondeur, mais dans leur visage l'œil clair illumine le plus souvent la barbe épaisse: ils sont de la même famille. Cette famille comprend en Chine, en 1910, 47 évêques, 1.391 prêtres européens, 638 prêtres indigènes administrant 1.292.287 fidèles.

Ce n'est pas dans le personnel qu'il y a quelque chose de changé, ce sont mêmes ordres, mêmes hommes; c'est dans l'œuvre. Depuis 1856, Pie IX a divisé la Chine en vicariats apostoliques et l'œuvre essentielle du missionnaire est aujourd'hui l'œuvre religieuse. L'affaire du missionnaire, c'est de faire des chrétiens comme d'autres font du négoce ou de la politique. Entretient-il des catéchumènes, ouvre-t-il des orphelinats, des asiles pour vieillards, des orphelinats, des hôpitaux, des léproseries? C'est pour accomplir sa vocation de baptiseur. Il a quitté sa patrie, sans esprit de retour, pour cela. C'est pour la chrétienté qu'il travaille, c'est elle qui le nourrit. Rome l'envoie et il en relève. La caisse de la Propagation de la Foi, alimentée par les chrétiens de France, de Saxe ou d'Angleterre, autant que celle des convertis de Chine même, l'alimente.

Quoique le missionnaire soit parti pour la religion et pour Dieu, il fait aussi œuvre philanthropique, œuvre de charité, au bénéfice cette fois non plus seulement de l'Eglise, mais de la Chine. On ouvre les hospices et les dispensaires pour gagner des âmes, mais les corps aussi en profitent. Il n'y a pas de médecins catholiques comme il y a des médecins protestants, mais il y a des œuvres catholiques qui, pour subordonnées qu'elles soient au spirituel, n'en servent pas moins le matériel.

Il y a aussi une œuvre d'éducation; les missionnaires ouvrent des canaux, construisent des digues, acclimatent des cultures nouvelles, organisent des mutualités, des syndicats catholiques, luttent contre la famine, les fléaux,

meurent à l'épreuve bravement comme l'ont fait les missionnaires de Mandchourie.

Il y a même, surtout de la part des jésuites, une œuvre scolaire, et les écoles où le français est enseigné n'ont point la religion comme base; cela est au bénéfice autant de la France que de la Chine. C'est cela qu'encourage l'Alliance française.

Enfin, il y a une œuvre scientifique manifestée d'abord par les imprimeries catholiques de Changhaï, Shien-shien, Yentchéo-fou, Hongkong, Tchong-king, Pékin et leurs publications de journaux, dictionnaires, textes classiques, grammaires, études de morale, d'histoire, d'archéologie; ensuite par les services rendus à la marine, aux ingénieurs, aux voyageurs, aux commerçants, aux sociétés savantes; les collections de M. David ou les observations astronomiques et hydrographiques des jésuites sont de cet ordre.

Or, la question de politique internationale posée, c'est ceci: notre gouvernement n'entend retenir de cette œuvre complexe que ce que le missionnaire considère comme surrogatoire, n'entend plus protéger celui qui est devenu avant tout homme de religion, mais seulement le Français travaillant à la grandeur de son pays; et on s'est demandé si la propagande religieuse n'avait pas desservi plutôt que servi nos intérêts nationaux. F. Garnier disait des missions qu'il fallait « s'en servir et non pas les servir », et il rêvait de livres et publications spéciales pour les séminaires, d'instruments d'astronomie et de géodésie, et, après deux ans d'études de la langue dans le pays, d'un retour à Pékin pour un travail spécial, historique, scientifique, économique au laboratoire. Or les missionnaires se refusent à ce service en général; et avec raison, pense M. Rottach, car ils n'auraient point quitté leur pays pour cela. Ils acceptent d'être mis à contribution, mais entendent garder leur indépendance. Qui osera dire qu'ils ne représentent pas la France? Car, en fait, quels autres Français agissent en Chine avec autant d'esprit de suite, de dignité, d'initiative et tout à fait à leurs risques et périls. Faut-il leur faire acheter notre protectorat en leur demandant de rendre ce qu'on appelle des services positifs à la France? Beaucoup de diplomates affectent de se passer de ces services autrefois réclamés. Que faire? Protéger les nationaux en tant que tels; et si on continue de protéger les catholiques non Français, c'est que la France politique y trouve son avantage; il ne faut pas le taire.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Sont promus à la 1^{re} cl. de leur fonction :
MM. de Sercey, ministre plénipot. à Cettigné et Lefavre (Paul), ministre plénipot. à Mexico.

Sont nommés ministres plénipot. de 2^e cl., MM. :
Laurence de Lalande, consul général à Londres;
De Loynes, chargé du consulat général de Montréal;
Aynard, de la direction des affaires politiques;
Philippe Berthelot, sous-directeur d'Asie;
Padoux, à la disposition du gouvernement siamois;

Sont promus secrétaires d'ambass. de 1^{re} cl., MM. :
D'Arlet de Saint-Saud, chargé du consulat général de Santo-Domingo;

Seydoux, rédacteur à la direction des affaires politiques;
François Georges-Picot, secrétaire à la légation de Pékin;

Sont nommés consuls généraux, MM. :
Ottavi, consul de 1^{re} cl. à Zanzibar;
Claudel, consul de 1^{re} cl. à Prague;
Leduc, consul de 1^{re} cl. à Foutchéou;
Agel, chef de bureau à la direction des affaires administratives.

Sont promus consul de 1^{re} cl., MM. :
Dupas, à Saint-Paul; Wiet (Emile), à Las-Palmas; Ledoux, Constantinople; Robin, à Dantzig; Loiseleur des Longchamps-Deville, au Caire; Bay, à Brousse; Gaillard, à Fez; Lemonnier sous-chef de bureau du personnel.

Sont nommés consuls de 2^e cl., MM. :
Alicot, à Casablanca; Feit, à Shanghai; Wilden, délégué au Yunnan; Pricot de Sainte-Marie, à Cadix; Lambot de Fougères, à Bourgas; Besse-Desmoulières, chancelier à Tanger; Wiet (Ferd.), interprète à Beyrouth; Maningue attaché à la direction des affaires administratives; Réau, à Hankéou; Armez, à Djedda; Labbé, à Auckland; de Cazotte, chancelier à San-Francisco; Parson à Andrinople.

Sont nommés consuls suppléants, MM. :
Dollot, attaché à la direction des affaires politiques; Tétreau, attaché au bureau du personnel; Maugras (Roger), attaché à la direction des affaires politiques.

M. Maurice Herbet, secrét. d'ambass. de 1^{re} cl., est nommé sous-directeur des affaires consulaires;

M. Veillet-Dufrêche, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé à Santiago de Chili;

M. Aynard, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé sous-directeur des chancelleries;

M. de Coppet, consul général, est nommé à Londres;

M. d'Anthouard, ministre plénipot. de 2^e cl., est chargé d'une mission en Egypte;

M. de Sercey, ministre plénipot. de 1^{re} cl., est nommé à Luxembourg;

M. Ganderax, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé à Cettigné;

M. Petit-Lebrun, secrét. d'ambass. de 2^e cl., est placé à Copenhague;

M. Vianès, consul général, est désigné pour Monaco;

M. Wiet (Ferd.), consul de 2^e cl., est nommé à Bagdad;

M. de Manneville, secrét. d'ambass. de 1^{re} cl., est nommé à Bruxelles;

M. Prévost, secrét. d'ambass. de 1^{re} cl., est nommé à Athènes;

M. Tailhaud, secrét. d'ambass. de 3^e cl., est nommé à Lima;

M. Laurence de Lalande, ministre plénipot. de 2^e cl., est nommé ministre de France à Rio-de-Janeiro;

M. de Clercq, consul de 1^{re} cl., est placé à Bilbao;

M. Talansier, vice-consul de 3^e cl., est désig. pour Diarbekir;

M. Marius André, vice-consul de 1^{re} cl., est placé à Durban;

M. Tinayre, consul de 2^e cl., est chargé du vice-consulat de Venise;

M. Monin, consul de 1^{re} cl., est placé à Livourne;

M. Robin, consul de 2^e cl., est désig. pour Dantzig;

M. Dumesnil de Maricourt, consul de 2^e cl., est chargé du vice-consulat de Mons;

M. Calvière, vice-consul de 1^{re} cl., est nommé à Alicante;

M. de Berne-Lagarde, vice-consul de 2^e cl., est nommé à Uskub;

M. le comte de Potier, vice-consul de 1^{re} cl., est placé à Jaffa;

M. Brillouin, vice-consul de 2^e cl., est désig. pour Tampico;

M. Blanche, vice-consul de 2^e cl., est nommé à Reikiawik;

M. Vachez, vice-consul de 1^{re} cl., est placé à Vigo;

M. du Fayot de la Tour, vice-consul de 2^e cl., est nommé à Iquique.

LÉGION D'HONNEUR

Est promu au grade d'officier dans l'ordre de la Légion d'honneur :

M. Martin (Richard-William), premier secrétaire de l'ambassade de la République française à Madrid.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Troupes métropolitaines.

GÉNIE

Cochinchine. — M. le capit. Vaufflaire est désig. pour la Cochinchine.

SERVICE DE SANTÉ

Indochine. — M. le méd.-maj. de 2^e cl. Comte est désig. pour les troupes de l'armée de terre détachées en Indochine.

SERVICE VÉTÉRINAIRE

Annam-Tonkin. — MM. les vétérin. en 2^e Fort et Gener sont désig. pour le 4^e d'artillerie coloniale.

Troupes coloniales.

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

Indochine. — M. le général de brig. Gossot est nommé au command. de l'artill. de l'Indochine à Hanoï.

INFANTERIE

Chine. — M. le capit. Runser est désig. pour le 16^e rég.

Annam-Tonkin. — MM. le chef de bataill. Bérard; les capit. Wehrle, de Penfentenyo de Kervéréguin, Bourreau, Theurey, Rivier, Gardelle, Zeil, Desplagnes, Aymès, Adam, Chaudron et Courjon; les lieut. Mathis, Gindreau, de Villedon de Courson, Pozot, Desmoulins-Baron, Le Belcour, Coutaud, Daumas et Maugard sont désig. pour le Tonkin.

ARTILLERIE

Annam-Tonkin. — M. le chef d'escad. Vallerey; le capit. Mouchet et les lieut. Villiers-Moramé et Carour sont désig. pour le Tonkin.

Cochinchine. — MM. le chef d'escad. Gougé; les lieut. Le Gall et Bergeron sont désig. pour la Cochinchine.

Officiers d'administration.

Annam-Tonkin. — M. l'offic. d'admin. Guidault est désig. pour le Tonkin.

CORPS DE L'INTENDANCE

Officiers d'administration.

Cochinchine. — M. l'offic. d'admin. de 2^e cl. Pasteur est désig. pour la Cochinchine.

CORPS DE SANTÉ

Chine. — M. le méd. aidé-maj. de 1^{re} cl. Jouveau-Dubreuil est désig. pour Tchen-tou.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

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

MM. le capit. de frég. Jeannel et le lieut. de vaiss. Le Cerf sont désig. pour le *Kléber*;

M. l'enseigne de 2^e cl. Leroux est désig. pour le *Doudart-de-Lagrée*.

CORPS DU COMMISSARIAT

Extrême-Orient. — M. le commiss. en chef de 2^e cl. Perrot est nommé commiss. de la division navale d'Extrême-Orient.

CORPS DE SANTÉ

Extrême-Orient. — M. le méd. ppal Duranton est désig. pour le *Kléber*.

M. le méd. de 2^e cl. Hullot est désig. pour le *Doudart-de-Lagrée*.

MINISTÈRE DES COLONIES

M. Marc (U.-A.), est nommé administrateur de 2^e cl. des services civils de l'Indochine;

M. Sestier (H.-V.-A.-C), inspecteur des services civils de l'Indochine, est nommé résident supérieur p. i. en Annam.

SOMMAIRE DES REVUES DU MOIS

Revue des Français (25 mars 1911). BIARD D'AUNET : Ce qui se passe dans le monde. Les relations de la Russie et de la Chine. Nouveau traité entre le Japon et les Etats-Unis. — LÉON TOLSTOÏ : pages posthumes, œuvre inédite, traduction Halpérine-Kaminsky. — ERNEST SEILLIÈRE : Un novateur au début du XXI^e siècle. — PIERRE CLERGET. — Le commerce et les expositions universelles. — MARCEL PIONNIER : En reconnaissance, souvenirs d'Annam.

Questions Diplomatiques et Coloniales (1^{er} mars 1911). Commandant DE THOMASSON : Le Danube-Adriatique. — ROBERT DE CAIX : La question du Bagdad après Potsdam. — (16 mars 1911) J. DOROBANTZ : Les Turcs au Tibesti. — (1^{er} avril 1911) H. MARCHAND : Les questions d'Arabie. Le Yémen, Mascate, Koweït.

Correspondance d'Orient (15 mars 1904). NAUMANN : Le chemin de fer de Bagdad aux Parlements ottoman et anglais. — BILIOTTI. Le régime hypothécaire en Turquie.

Revue Indochinoise (février 1911). L. HAUTEFEUILLE : La Chine abordable. — G. SOULIÉ : Les peuples de l'Asie Centrale.

L'ANIODOL

On nous communique la lettre suivante ;

Paris, le 11 février 1911.

Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine à Monsieur l'administrateur de la Société « l'Aniodol », 32, rue des Mathurins, Paris.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que d'après l'avis émis par le Conseil supérieur de Santé, j'ai donné aux Directeurs du Service des ports l'autorisation de se procurer cet antiseptique pour l'utiliser dans les cas exceptionnels où son emploi paraît motivé.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Signé : GUIST'HAU.

Le Gérant : J. LEGRAND.