

## BULLETIN DU COMITÉ

DE

## L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

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

Avec la collaboration de MM. Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle; Charles Mourey  
Edouard Payen; Paul Labbé; J.-H. Franklin, etc.Adresser toutes les communications relatives à la rédaction au Bulletin du Comité de l'Asie Française,  
Paris — 19-21, rue Cassette. Téléph. 732.84.

## SOMMAIRE

71 <sup>e</sup> liste des souscripteurs.....	133
Le Comité. — Nécrologie : M. Barbier de Meynard.	
— La conférence de M. Ed. Chavannes : Voyage archéologique dans la Manchourie et la Chine septentrionale (avec 12 illustrations).....	
Le retour de M. Beau : coup d'œil en arrière, par EDOUARD PAYEN.....	
Les troubles de la frontière Nord-Ouest de l'Inde.....	
La Question de l'immigration asiatique dans l'Amérique du Nord.....	
Les postes italiennes dans l'Empire ottoman..	
Asie Française : La culture du riz en Cochinchine et au Siam. — Les recettes des douanes et régies en 1907. — L'activité indigène en Cochinchine. — Les dépenses pour l'amélioration du Mékong. — Les travaux du port d'Haïphong. — La culture du coton.....	
Siam : Un projet de traité anglo-siameois. — L'immigration.....	
Chine : Les Etats-Unis et la Mandchourie. — Le départ de sir Robert Hart. — Le boycott des marchandises japonaises. — La hiérarchie catholique et la hiérarchie mandarinaire. — La Chine aux Chinois. — Les chemins de fer. — La lutte contre l'opium. — L'armée du Yunnan. — La convention anglo-chinoise relative au Thibet....	
Japon : Les relations avec la Russie. — Le régime des chemins de fer. — La situation en Corée. — La production du riz. — Les capitaux français au Japon.....	
Asie Russe : Le chemin de fer de l'Amour. — Le fleuve Amour. — La navigation russe en Extrême-Orient. — Renseignements budgétaires. — Populations de Sakhaline. — Les sources naphtifères de la presqu'île de l'Apchérion.....	
Turquie : Le différend franco-turc. — Désordres dans l'intérieur.....	
Perse : Les désordres. — Le lac d'Ourmiah....	
Asie Anglaise : Le développement du port de Karachi. — Les filatures de coton. — Les sociétés commerciales dans l'Inde. — Les caoutchoucs d'Asie et la baisse des prix du produit. — Un voyage dans le Nord de la Birmanie.....	
Australasie : Les relations maritimes des Philippines. — La population des Nouvelles-Galles du Sud.	
Nominations officielles.....	
Bibliographie.....	

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

MM.

134	Guerlain aîné, à Paris. . . . .	100	"
143	Biblioth. des officiers du 103 <sup>e</sup> d'inf.	42	"
145	D <sup>r</sup> Pennel, à Paris. . . . .	25	"
147	Deschryvène, à Malakoff. . . . .	12	"
147	* Puybaudet, à Beaune. . . . .	20	"
148	* Soc. française des Charbonnages du Tonkin. . . . .	100	"
151	Vissière, consul général. . . . .	18	"
153	Raymond Bacot, à Paris. . . . .	50	"
154	Martinet, capit. d'état-major. . . .	45	"
155	Soc. d'Etudes indo-chinoises. . . .	25	"
156	Ch. Lemire, résid. hon. de France.	15	"
157	Command J. Molard, de l'infant. col.	12	"
158	Biblioth. des offic. du 7 <sup>e</sup> colonial. .	15	"
159	* Sénéchal, inspect. des Finances.	25	"
160	Ed. Clavery, consul de France. . . .	12	"
161	Réunion des officiers de Besançon. .	20	"
162	L. Durozié, sergent d'infant. colon. (1 <sup>er</sup> semestre). . . . .	13	"
163	R. P. Delpuch, à Birmandreis. . . .	12	"
164	* Cercle français de Thanh-hoa (1 <sup>er</sup> versement). . . . .	12	"
165	Le chanoine Panier, à Besançon. .	12	"
166	Henri Brenier, à Hanoï. . . . .	25	"
167	Biblioth. des offic. du 8 <sup>e</sup> colonial. .	12	"
168	A reporter. . . . .	562	"

(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 verrait pas figurer leurs noms dans la deuxième liste publiée après l'encaissement de leur souscription de vouloir bien nous signaler l'omission.

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

Report. . . .	562	»	Report. . . .	4.739	»
Cercle militaire de Laghouat. . . .	12	»	Biblioth. des offic. du 6 <sup>e</sup> colonial. . . .	42	»
Jacques Bacot, à Paris. . . . .	30	»	* Jean de Saint-Girons, à Paris. . . .	20	»
Rivière, à Paris. . . . .	12	»	* Anthoine, président de la Soc. de Géographie commerciale. . . . .	25	»
* Louis Aubert, à Paris. . . . .	25	»	* Général de Pélacot. . . . .	25	»
Capit. Drevet, de l'infant. coloniale.	20	»	* Biblioth. de garnis. de Médenine	20	»
Marquis de Reverseaux, ambassad.	25	»	Lieut.-colonel Brun, de l'inf. colon.	15	»
Bodereau, à Paris. . . . .	15	»	Mgr Drure, délég. apost. de Mossoul.	24	»
Albert Rondot, à Lyon. . . . .	12	»	Biblioth. des offic. de la 1 <sup>re</sup> brigade		
Champ-Ricord, à Toulouse. . . . .	12	»	coloniale. . . . .	12	»
Général Lebon. . . . .	25	»	Capitaine Ch. Met. . . . .	12	»
Amiral Foret. . . . .	20	»	Frère Kostka, au Caire. . . . .	12	»
Alby, ingénieur des P. C. . . . .	25	»	Angoulvant, gouvern. des colonies.	15	»
Capit. Braive, de l'infant. coloniale.	25	»	François-Marsal, à Lyon. . . . .	12	»
Emile Mercet, à Paris. . . . .	25	»	Biblioth. des offic. du 1 <sup>er</sup> tonkinois.	30	»
Robert Méplain, à Paris. . . . .	20	»	Martinie, lieut. de vaisseau. . . . .	25	»
J. Lionel-Marie, à Bandong. . . . .	25	»	Chambre de Commerce de Nouméa.	25	»
Ch. R. Wehrung, à Paris. . . . .	25	»	Souscriptions diverses. . . . .	249	75
Ed. Labouchère, ingén. agronome.	20	»			
Legeas, capit. d'infanterie. . . . .	20	»	Total . . . . .	2.272	75
De Maindreville, lieut. de vaisseau.	20	»			
Lieutenant-colonel Vénel. . . . .	12	»			
Edouard de Billy. . . . .	100	»			
Vicomte de Guichen. . . . .	40	»			
Gaston Bordat, à Paris. . . . .	25	»			
E. Chavannes, de l'Institut. . . . .	25	»			
René Henry, à Paris. . . . .	24	»			
L.-G. Le Roux, consul général. . .	12	»			
Biblioth. des offic. du 401 <sup>e</sup> d'infant.	12	»			
Robert Lebaudy, à Paris. . . . .	100	»			
Louis Sculfort, à Maubeuge. . . . .	12	»			
Capitaine Teissier, à Hanoï. . . . .	25	»			
* Dautremer, consul de France. . .	25	»			
Jean Boissonnas, 1 <sup>er</sup> secrét. d'amb.	25	»			
Général Coronnat. . . . .	12	»			
A. Bodard, vice-consul (compl.). . .	3	»			
René Pinon, à Paris. . . . .	25	»			
Biblioth. des offic. du 135 <sup>e</sup> d'infant.	25	»			
* A.-R. Conty, secrét. d'ambassade.	25	»			
Bourdon, enseigne de vaisseau. . .	25	»			
Thiboumery, courtier maritime. . .	12	»			
A. Bouet, avocat. . . . .	12	»			
Capit. Brousse, de l'inf. coloniale. .	12	»			
* Banque de l'Indo-Chine de Pékin.	20	»			
Gaston de Bezaure, consul général. .	15	»			
P. Chassaing, administr. en Indo-	12	»			
Chine. . . . .	12	»			
Biblioth. des offic. du 3 <sup>e</sup> colonial. .	18	»			
E. Courtois, receveur des postes en	25	»			
Indo-Chine. . . . .	12	»			
Louis Vignon, à Paris. . . . .	12	»			
J. Franconie, à Paris. . . . .	12	»			
Maurice de Vilmorin, à Paris. . . .	25	»			
Biblioth. des offic. du 23 <sup>e</sup> colonial.	12	»			
De la Morandièvre, enseig. de vaiss.	25	»			
<i>A reporter. . . . .</i>	1.739	»			

## LE COMITÉ

### M. BARBIER DE MEYNARD

Le Comité a eu le regret profond de perdre, le 31 mars, M. Barbier de Meynard, qui lui appartenait depuis sa fondation.

Adrien-Casimir Barbier de Meynard était dans le Comité un des représentants de l'élément littéraire et savant. Né à Marseille en 1826, il appartenait à une famille depuis longtemps fixée en Orient. Il entra dans la carrière consulaire et séjourna notamment à Jérusalem et en Perse avec le comte de Gobineau. Il revint en France comme attaché au ministère des Affaires étrangères et fut nommé professeur de turc à l'Ecole des Langues orientales en 1863, de persan au Collège de France en 1876, d'arabe au même établissement en 1886. Il devint administrateur de l'Ecole des Langues orientales en 1898.

Dès 1878, il était entré à l'Institut. Une grande partie de sa vie fut consacrée à la Société Asiatique, qui l'accueillit dès 1850, qui l'introduisit dans son Conseil en 1859, le nomma vice-président, puis président à la mort de Renan en 1892. Comme on le voit, M. Barbier de Meynard avait étudié les trois langues de « l'Orient moyen ». Il a tiré de nombreuses études des littératures auxquelles elles ont donné naissance. En 1861, il publiait un tableau littéraire du Khorassan et de la Transoxiane. En 1869, il donnait une traduction d'Ibrahim, fils de Mehdi, en 1875 le Seid Himyarite, en 1878 une étude sur la poésie en Perse. Puis il a traduit dans les historiens arabes des croisades des extraits d'Ibn el Akhir et d'Abou Chama, les « Prairies d'Or » de Masoudi, et enfin un certain nombre de comédies turques. Quelques mois avant sa mort, il continuait la série de ses études en publiant dans le

*Journal asiatique* « les surnoms et sobriquets dans la littérature arabe ».

Cette liste ne donne qu'une partie des travaux littéraires de M. Barbier de Meynard. Il faut y ajouter un dictionnaire géographique, historique et littéraire de la Perse et des contrées adjacentes qui vit le jour en 1861, un dictionnaire turc-français en deux volumes, ouvrage très important publié en 1881. Avec M. Barbier de Meynard disparaît un des représentants les plus distingués de l'orientalisme français.

## LA CONFÉRENCE DE M. ED. CHAVANNES

## Voyage archéologique dans la Mandchourie et la Chine septentrionale.

M. Ed. Chavannes, membre de l'Institut, professeur au Collège de France, a fait le 27 mars devant le Comité, auquel s'étaient joints un grand nombre de nos adhérents, une conférence sur son récent voyage archéologique dans la Chine du Nord. M. Emile Sénard, président du Comité, après avoir présenté le conférencier à l'auditoire et l'avoir félicité de son exploration archéologique, la plus méthodique qui ait été faite jusqu'ici en Chine, lui a donné la parole. Voici le très intéressant exposé que M. Ed. Chavannes a fait en s'aidant de nombreuses projections :

**Mesdames, Messieurs,**

Avant de vous parler de mon voyage en Chine, je tiens à exprimer ma reconnaissance aux fonctionnaires chinois qui l'ont facilité; assurément, je ne leur demandais ni concession de chemin de fer, ni exploitation de mines, et c'est sans doute une des raisons pour lesquelles ils m'ont fait bon accueil; mais cela n'expliquerait point suffisamment la bonne grâce et l'amabilité que j'ai trouvées chez tous ceux auxquels je me suis adressé; je crois plus équitable de rendre hommage à la politesse innée des Chinois

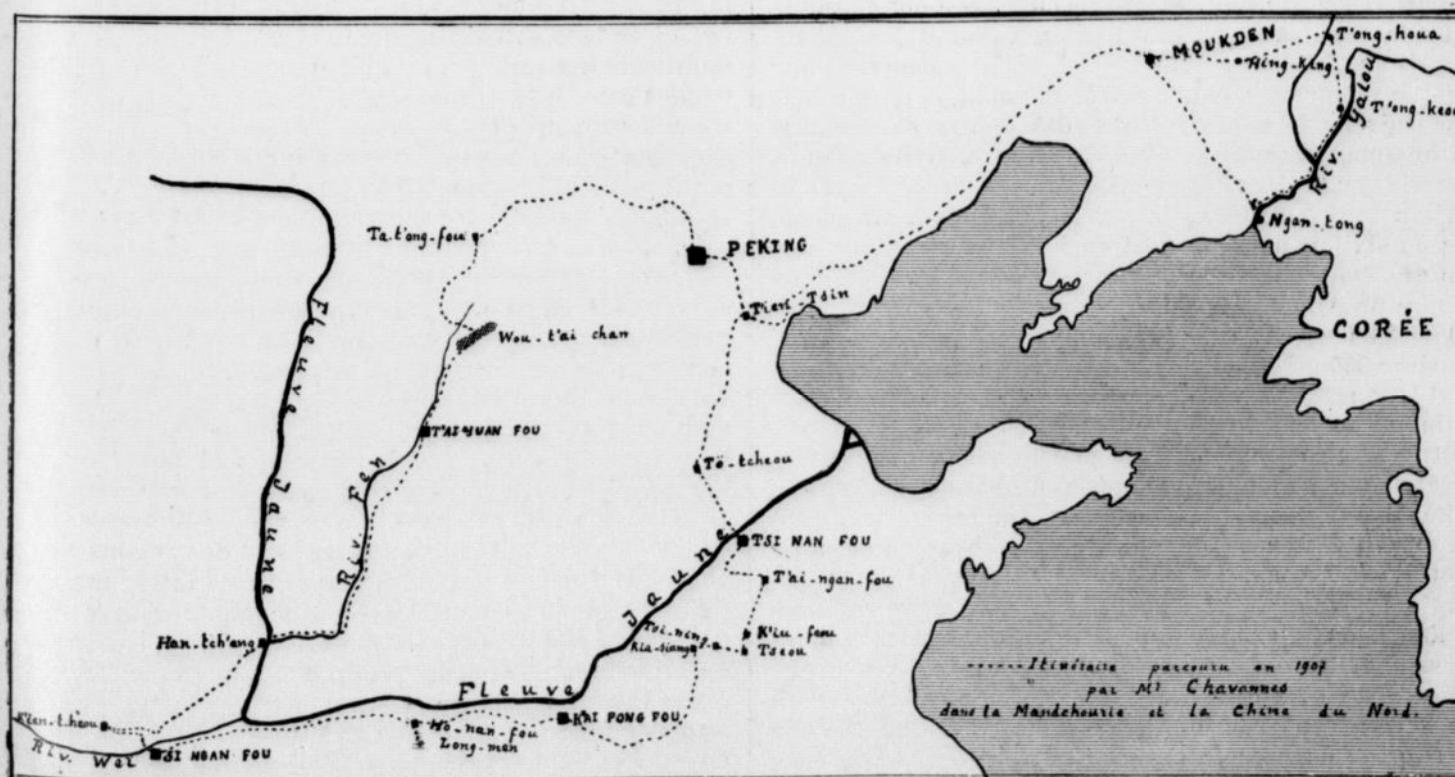
dont j'ai appris à mieux estimer le caractère en ayant de plus fréquentes relations avec eux.

Le voyage que j'ai accompli au cours de l'année 1907 se divise en deux parties bien distinctes. Dans la première qui a duré trois semaines, du 23 avril au 14 mai, je suis parti de Moukden, et, me dirigeant droit à l'Est, je suis parvenu jusque sur la droite du Yalou; au retour, j'ai descendu en barque le Yalou jusqu'à Ngan-tong et je suis revenu à Moukden par le petit chemin de fer japonais à voie étroite qui suit l'itinéraire parcouru lors de la guerre avec la Russie par l'armée victorieuse du général Kuroki.

La seconde partie de mon voyage a duré cinq mois, du 29 mai au 4 novembre. Je suis parti de Pékin et, par la voie du grand canal de T'ien-tsin à Tö-tcheou, puis en charrette, je suis arrivé à Tsi-nan-fou, capitale du Chan-tong; j'ai traversé cette province du Nord au Sud en visitant au passage le T'ai-chan ou Pic de l'Est, le temple funéraire de Confucius et celui de Mencius. J'ai parcouru ensuite la province de Ho-nan de l'Est à l'Ouest, en passant par K'ai-fong-fou et Ho-nan-fou; plus à l'Ouest encore j'ai poussé jusqu'à Si-ngan-fou et même, à trois journées de marche plus loin, jusqu'à K'ien-tcheou. A partir de ce point, j'ai commencé mon voyage de retour en suivant une route qui n'a été décrite jusqu'ici, à ma connaissance, par aucun voyageur européen, et qui m'a amené à franchir le Houang-ho à la hauteur de Han-tch'eng. J'ai ensuite traversé la province de Chan-si pour revenir à Pékin après avoir visité T'ai-yuan-fou, les pèlerinages bouddhiques du Wou-t'ai-chan et les grottes de Ta-t'ong-fou.

L'itinéraire que j'ai suivi a été déterminé par des considérations archéologiques, c'est-à-dire que j'ai combiné mon voyage de manière qu'il me permit de voir, tant en Mandchourie que dans la Chine du Nord, les points où je savais devoir trouver des monuments importants du passé. Je ne puis avoir la prétention d'exposer ici tous les résultats de ces recherches archéologiques; encore moins puis-je décrire les péripéties de ces longues pérégrinations où chaque jour amenait avec lui des spectacles nouveaux; je me bornerai à signaler quelques aspects des pays que j'ai traversés, quelques spécimens des monuments que j'ai étudiés.

A trois journées de marche à l'Est de Moukden se trouve à 10 li au Nord-Ouest de l'ancienne localité de Hing-king, la sépulture des chefs mandchous qui furent les ancêtres



de la dynastie actuellement régnante en Chine. Là sont couchés les quatre princes qui exercèrent le pouvoir dans cette région antérieurement à l'année 1615 et qui sont aujourd'hui honorés comme des empereurs; ils furent enterrés suivant les rites purement mandchous; sur une petite butte de terre recouvrant le corps, on se borna à planter un bâton de 1 m. 50 environ de hauteur auquel étaient fixées quelques bandes de papier blanc. Les souverains actuels ont conservé avec soin à la sépulture de leurs prédécesseurs ce caractère archaïque et, s'ils ont surajouté par devant un temple funéraire et des stèles commémoratives, l'enclos où dorment les quatre chefs illustres ne présente cependant au visiteur, à côté de l'or-

énorme apparaît dans la plaine à plusieurs kilomètres de distance; ils écrivaient en chinois, n'ayant pas d'écriture qui leur fut propre; ce texte, qui a été traduit en français par M. Maurice Courant, est une page très importante de l'histoire de l'Extrême-Orient. Ce qui atteste encore la puissance des princes du Kao-keou-li, ce sont leurs sépultures, pyramides quadrangulaires en granit rose qui ont un aspect très différent des tombes chinoises; une seule d'entre elles, connue sous le nom populaire de « tombe du maréchal », est bien conservée; elle permet de reconstituer par la pensée les autres pyramides dont il ne reste guère que des amas de décombres.

\* \*



FIG. 1. — TOMBE DES ANCÈTRES DE LA DYNASTIE MANDCHOUE PRÈS DE HING-KING.

meau trois fois centenaire qui achève de pourrir sur ses étais, que quelques perches auxquelles pendent des morceaux de papier de Corée (fig. 1).

Si la route de Moukden jusqu'à T'ong-houa-bien est aisée à suivre, il n'en est plus de même au delà de T'ong-houa; il faut alors abandonner les chars et prendre des chevaux pour remonter le cours d'eau d'une petite rivière qu'on passe et repasse à gué jusqu'à ce qu'on arrive au bas de la passe Lao-ling. Dans cette vallée, l'animation est extrême à cause de l'exploitation des bois qui s'y pratique d'une manière intensive; une compagnie chinoise a mis en coupe réglée les montagnes de la vallée du Yalou et, dans deux ou trois ans, elle aura enlevé tous les arbres pouvant avoir quelque valeur marchande; en ce moment, la rivière dont nous suivons le cours retentit des appels et des cris des hommes occupés au flottage des madriers qu'on a équarris sur la rive; ces grandes poutres qui suivent le fil de l'eau sont fort désagréables pour le voyageur obligé cinq ou six fois par jour de franchir le courant, car si sa monture était heurtée par l'une d'elles, il risquerait de prendre un bain qui ne serait pas sans danger.

Quand on est parvenu au sommet de la passe Lao-ling, à environ 900 mètres d'altitude, la descente se fait rapidement le long de la vallée d'un torrent. Dès le lendemain matin, on aperçoit la grande courbe que décrit en cet endroit le Yalou enserré par des montagnes tant sur la rive coréenne que sur la rive chinoise. En bas de la côte, une petite plaine semi-circulaire est l'endroit où fleurit aux IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> siècles de notre ère le royaume de Kao-keou-li dont le nom est l'origine du nom de Corée que nous employons aujourd'hui. Les princes de ce royaume de Kao-keou-li eurent une grande puissance; ils firent des campagnes victorieuses en Corée et furent plus d'une fois aux prises avec les Japonais; au commencement du V<sup>e</sup> siècle, ils ont raconté leurs exploits sur un bloc de pierre quadrangulaire, serpentine en orphite, dont la masse

Nous abandonnons maintenant la Mandchourie et nous nous transportons dans le Chan-tong central, terre aride et rocheuse où il n'y a plus de routes pour les chars, mais où on suit des pistes étroites qui ne livrent passage qu'aux brouettes à une roue, aux cavaliers et aux mules de bât. C'est dans cette région austère de la Chine que naquit, en l'an 531 avant Jésus Christ, Confucius, le sage dont la doctrine sociologique constitue encore aujourd'hui comme l'armature morale de l'esprit chinois. Le temple splendide où on le vénère est imposant et majestueux; mais je lui préfère un autre lieu de pèlerinage non moins sacré aux yeux des lettrés, fidèles dépositaires de ses enseignements: dans un bois aux épais ombrages où l'on accède par une avenue bordée de statues en pierre d'hommes et d'animaux, le plus grand homme de la Chine est enseveli et sa sépulture est d'une rigoureuse simplicité (fig. 2); derrière un brûle-parfums et un autel de pierre se dresse, devant le tumulus, une stèle de dimensions moyennes sur laquelle on lit: « Tombe du roi très parfait, absolument saint, propagateur de la civilisation. »

Nous faisons de nouveau maintenant un bond immense, qui, du Chan-tong, nous transportera dans la région du Chen-si, située au Nord de la rivière Wei. Toute cette région est du domaine du lœss, c'est-à-dire de cette terre jaune, formée de parcelles presque impalpables, qui s'est déposée sur les trois quarts de la Chine septentrionale; emportée par les vents qui la soulèvent en nuages épais, elle se dépose depuis de longs siècles dans les plaines dont elle exhausse graduellement le niveau, en sorte que, si on les voyait de haut, on apercevrait comme un plateau uniforme duquel émergent les massifs rocheux des montagnes et dans lequel se creusent les vallées des rivières; mais cette uniformité n'est qu'apparente; à les considérer de plus près, les terrains constitués par le lœss sont fréquemment coupés par des stries profondes qui permettent l'écoulement des eaux et qui sont incessamment ravagées par les torrents auxquels elles livrent passage lors de la saison des pluies. Pour circuler dans un tel pays, on ne peut s'engager sur le sommet du plateau, car on serait bientôt arrêté par quelqu'une de ces fissures et, à supposer que les bords n'en fussent pas abrupts, ce qui est généralement le cas, on perdrat, à descendre dans le gouffre, puis à remonter de l'autre côté, un temps infini. La seule manière de voyager est de suivre le fond d'une de ces ravines qui doit nécessairement se continuer sans interruption, puisque les eaux qui l'ont creusée ont pu s'écouler; ou bien encore, si la ravine est trop profonde, la route en longera le bord. Les voyages en pays de lœss se passent donc soit à serpenter au fond de chemins creux encaissés entre de véritables murailles de terre jaune qui s'élèvent jusqu'à 20 ou 30 mètres de hauteur de chaque côté, soit à longer des précipices. Dans l'un et l'autre cas, les croisements des chars présentent une réelle difficulté, car la route ne peut, en général, livrer passage qu'à un seul véhicule; il y a bien, d'endroit en endroit, des sortes de garages où un espace plus large permet à deux chars

d'évoluer à l'aise et, en théorie, les conducteurs devraient s'avertir de loin par des cris pour pouvoir s'arrêter en temps utile; ils crient en effet, cela est certain; mais il est certain aussi que, ni l'un ni l'autre ne voulant s'arrêter le premier, ils continuent tous deux à avancer jusqu'à ce que leurs mules respectives se trouvent nez à nez dans un passage trop étroit; ce sont alors, de part et d'autre, de copieuses invectives après lesquelles on s'efforce de sortir d'embarras, soit en faisant grimper un des chars sur le talus, au risque de le culbuter, soit en rasant l'extrême bord du précipice; par bonheur, il ne passe pas beaucoup de chars sur ces routes, car si on devait en rencontrer une dizaine seulement par jour, on aurait chance de ne guère faire de chemin.

Dans la région qui est au Nord de Si-ngan-fou, le lœss a pris un aspect assez particulier qui provient sans doute de ce qu'il s'est déposé, non sur des vallées unies, comme dans le Ho-nan occidental, mais sur un sol mamelonné; autour de chacun de ces mamelons, le lœss a déposé ses stratifications régulières; le vent, géomètre fantasque, a dessiné avec le sable comme des courbes de niveau sur le flanc des collines et on voit s'étendre à perte de vue les gradins arrondis qui semblent, tant ils sont réguliers, avoir été faits de main d'homme. Au soleil couchant, la terre fauve prend des tons plus chauds, les rebords des terrasses accusent leurs contours et le voyageur, perdu dans cette fantasmagorie de courbes et de couleurs, se demande en quel pays de rêve il s'est égaré.

Les régions de lœss donnent, à première vue, l'impression d'être désertes; mais ce n'est là qu'une illusion qui provient de ce que les habitations, au lieu d'être sur le

sont autant de demeures où grouille une nombreuse population. J'ai moi-même logé dans une de ces grottes qui servait d'auberge; nos dix mules et nos cinq chars y avaient trouvé place ainsi que tous mes gens; il y avait encore là d'autres voyageurs, sans compter le patron de



FIG. 3. — HABITATIONS DANS LE LOESS.

céans et la valetaille; nous étions fort au large, mais je dois avouer que la ventilation laissait à désirer.

Dans la province de Chan-si, les habitations souterraines présentent parfois un aspect fort singulier parce qu'on en a affermi et précisé l'entrée par un mur en briques percé d'ouvertures correspondant aux entrées des grottes; mais ces façades, qui ont assez grand air, ne cachent derrière elles aucun bâtiment (fig. 3).

\* \*

Une des raisons qui m'ont déterminé à choisir, pour aller de Si-ngan-fou au Houang-ho, la route septentrale au lieu de la route plus aisée qui passe au Sud de la rivière Wei, c'est que je voulais aller voir, au Sud de la sous-préfecture de Han-tch'eng, le lieu natal de l'historien Sseu-ma Ts'ien; par un effet de l'admirable continuité de la civilisation chinoise, Sseu-ma Ts'ien, mort depuis deux mille ans, est encore aujourd'hui vénéré comme un grand homme, presque comme un dieu, dans la localité qui l'a vu naître et où il est enterré. Sur la croupe de lœss où s'élève le temple qui lui est consacré, on peut voir sa tombe, entourée d'un petit mur circulaire duquel jaillit un arbre puissant et touffu comme l'œuvre même de l'illustre écrivain.

A une quarantaine de kilomètres au Nord du temple de Sseu-ma Ts'ien se trouve le fameux défilé de Long-men, la Porte du Dragon, où le Houang-ho, après avoir été resserré entre des montagnes escarpées, débouche de ce couloir pour se diviser en deux sur une île après laquelle il s'étale en une nappe de plus d'un kilomètre de largeur. L'imagination populaire, frappée de l'étroitesse de ce défilé, a cru qu'il avait été percé par un ancien souverain mythique, l'empereur Yu, afin de livrer passage aux eaux qui menaçaient de tout submerger. Une autre légende veut que, lorsque les carpes réussissent à franchir le courant violent de Long-men, elles deviennent des dragons; de là la phrase stéréotypée: « La carpe a sauté au delà de la porte du dragon », qui désigne la réussite aux examens littéraires, car, entre un humble candidat et un fier bachelier, il n'y a pas moins de différence qu'entre la pauvre carpe et le majestueux dragon.

Après avoir traversé le Houang-ho, nous sommes arrivés dans la province de Chan-si. Un des points les plus intéressants parmi ceux que j'ai visités dans cette province



FIG. 2. — TOMBE DE CONFUCIUS.

sol, sont dans la terre. Vous ne voyez autour de vous aucune maison, mais penchez-vous sur le bord de cette crevasse qui s'ouvre inopinément à côté de la route et vous apercevrez, sur le flanc du ravin, toute une série d'excavations parfois superposées les unes aux autres, qui

est le fameux pèlerinage bouddhique du Wou-t'ai-chan, c'est-à-dire de la montagne aux cinq terrasses ; le nom de « cinq terrasses » pourrait induire en erreur, car il évoque l'idée de cinq sommets ; en réalité, les temples du Wou-t'ai-chan sont distribués dans cinq petites vallées, qui sont d'ailleurs fort distantes les unes des autres ; il y a une demi-journée de marche entre chacun des trois sites que j'ai visités. C'est dans ces sanctuaires que les Mongols dévots viennent en caravanes adorer le Bouddha Manjucî et faire des dons pour ajouter incessamment à la splendeur des temples, qui sont d'une grande richesse.

\* \*

J'exposerai maintenant en quelques mots les principaux résultats de mes recherches archéologiques.

Mes investigations ont d'abord eu pour objet les monuments les plus anciens de la sculpture chinoise, qui sont les bas-reliefs du 1<sup>er</sup> siècle de notre ère à l'époque des Han orientaux. Ces bas-reliefs se trouvent sur deux sortes de monuments : les chambrettes funéraires et les piliers. Les chambrettes funéraires sont le plus souvent composées de cinq dalles : une pour le fond, une pour chaque côté et deux pour le toit ; elles formaient de petites chapelles où on faisait des offrandes au mort. Les piliers, qui vont toujours par paire, signalaient l'entrée conduisant à une ou à plusieurs chambrettes. J'ai eu l'occasion d'estomper les deux piliers de la sépulture de Wou Leang ts'e, dans la province de Chan-tong, et les trois paires de piliers qui sont à Teng-fong-hien, dans la province de Ho-nan ; ces estampages, joints à ceux de quelques dalles dispersées dans diverses localités du Chan-tong, me permettront d'ajouter une trentaine de planches à l'ouvrage que j'ai publié sur la sculpture des Han en 1892. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, puisqu'il s'agit ici d'un complément d'informations plutôt que d'une étude nouvelle.

Je passe donc immédiatement à l'examen des sculptures bouddhiques qui se trouvent, d'une part, à une quinzaine de kilomètres à l'Ouest de Ta-t'ong-fou, dans le Nord du

niches de dimensions fort diverses, les unes ayant à peine la taille d'un homme, les autres élevant leur plafond jusqu'à 30 mètres de hauteur, mais toutes ayant leurs parois



FIG. 3. — STATUE COLOSSALE DE BOUDDHA (GROUPE DE T'A-T'ONG-FOU V<sup>e</sup> SIÈCLE).

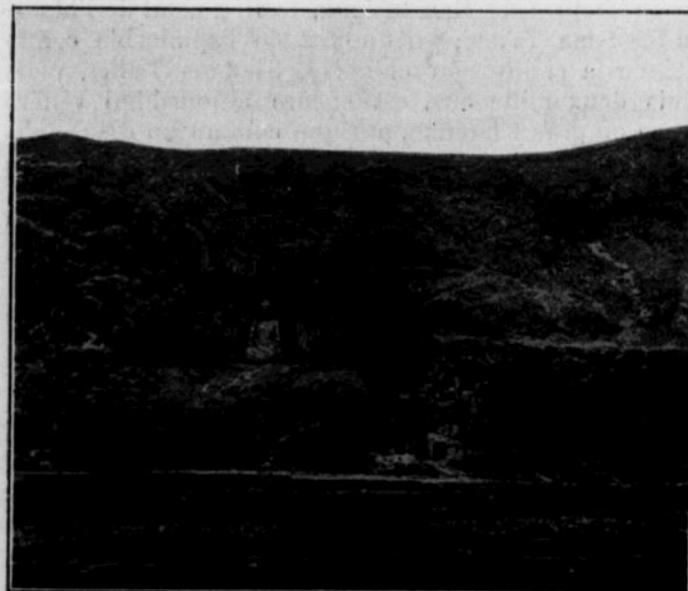


FIG. 4. — VUE PARTIELLE DU DÉFILÉ DE LONG-MEN, DANS LA PROVINCE DE HO-NAN.

Chan-si, et, d'autre part, à 15 kilomètres au Sud de Ho-nan-fou, dans un défilé qui, comme celui où se précipite le Houang-ho, porte le nom, très fréquent en Chine, de Long-men, « la Porte du Dragon ». Dans l'un et dans l'autre cas, nous sommes en présence de parois rocheuses dans lesquelles ont été pratiquées des grottes ou des

ornées de figures de divinités, les unes minuscules, les autres colossales.

Ces grottes étaient, à l'origine, des sanctuaires qui étaient desservis par des religieux ; on y brûlait des parfums et on y récitait des prières en l'honneur des divinités représentées dans la pierre. Aujourd'hui encore, aussi bien à Ta-t'ong-fou qu'à Long-men, les plus grandes grottes sont comprises dans l'enceinte d'un temple qui a été construit par devant et les moines y célèbrent des services religieux. Je dois ajouter, pour être vérifique, que le bonze de Long-men sait concilier avec ses devoirs de prêtre le métier plus lucratif de logeur pour fumeurs d'opium, et, pendant la nuit, les grottes ressemblent plus à des tabagies qu'à des sanctuaires (fig. 4).

Quelle est la raison d'être de ces grottes et des sculptures qui les décorent, c'est ce dont nous sommes bien informés par les nombreuses inscriptions qui sont encore visibles sur les parois des grottes de Long-men. Ces dédicaces nous apprennent qu'il s'agit d'œuvres pie faites soit pour assurer le bonheur d'une personne dans ce monde et dans l'autre, soit, plus souvent, pour profiter à l'âme d'un défunt qui, par le bénéfice de cet acte méritoire, échappera aux misères des existences temporelles et parviendra à sortir du cycle des naissances et des morts. Les donateurs sont de qualités fort diverses : les uns sont des empereurs, des impératrices ou des princes ; c'est à eux qu'on doit les Bouddhas gigantesques qui exigèrent plusieurs années de travail et demandèrent des dépenses considérables ; les autres sont des gens de condition moins haute, qui parfois déclarent donner tout leur avoir et parfois se cotisent à plusieurs pour faire exécuter une image

de taille moyenne ; d'autres enfin se contentent de l'humble offrande d'une statuette dont la petitesse n'est point en proportion avec la grandeur de leur foi. C'est ainsi que les parois des grottes se couvrent de sculptures où s'affirme l'intensité de la croyance aux dogmes bouddhiques dans toutes les classes de la société, depuis le souverain jusqu'aux gens du commun peuple.

Il est évident cependant que, bien que la ferveur ait pu être égale chez tous, ce sont les plus riches et les plus puissants qui ont donné le branle et qui, ayant fait creuser les plus vastes grottes et tailler les plus belles statues, ont ensuite attiré autour d'eux la foule des adorateurs secondaires. Parmi ces hauts personnages, il faut mettre au premier rang les empereurs ; c'est ce qui nous explique pourquoi les deux groupes de sculptures dont nous parlons se trouvent tous deux dans le voisinage immédiat de villes qui, à l'époque où furent excavées les grottes,

nastie des Wei du Nord eut pris fin, la célèbre dynastie T'ang eut cette même ville de Ho-nan-fou pour capitale orientale, et, comme elle était fort dévote, elle imita aux VII<sup>e</sup> et VIII<sup>e</sup> siècles l'exemple des Wei et aménagea de nouveaux temples dans le roc à Long-men.

Le groupe des grottes de Ta-t'ong-fou présente plusieurs statues de très grande taille, mais il est difficile de les bien voir. En effet, comme la roche est ici assez friable, les grottes, lorsqu'elles atteignaient certaines dimensions, n'étaient pas entièrement ouvertes par devant ; on se contentait de ménager dans le bas une entrée de dimensions moyennes, puis, après avoir sculpté la statue colossale du Bouddha dans la paroi du fond de la grotte, on pratiquait, dans la paroi située au-dessus de l'entrée, une lucarne carrée qui laissait pénétrer le jour et illuminait la figure du dieu ; ainsi, de l'extérieur, on apercevait, par le trou supérieur, le visage, et par le trou inférieur, le bas de la robe du Bouddha ; quand on entrait dans la grotte, la statue se trouvait visible presque en entier, mais la partie centrale était mal éclairée et le recul insuffisant empêchait le spectateur de saisir l'ensemble. Par bonheur pour le photographe que ces conditions réduisent à l'impuissance, un des plus beaux parmi les grands Bouddhas de Ta-t'ong-fou est maintenant à ciel ouvert, grâce à l'éboulement de la grotte (fig. 5). Malgré ses proportions énormes, dont on pourra se rendre compte en considérant sur la figure 5 l'homme qui est debout à sa gauche, cette statue a des traits réguliers et harmonieux ; elle a ce sourire serein dans lequel la religion bouddhique a su exprimer le

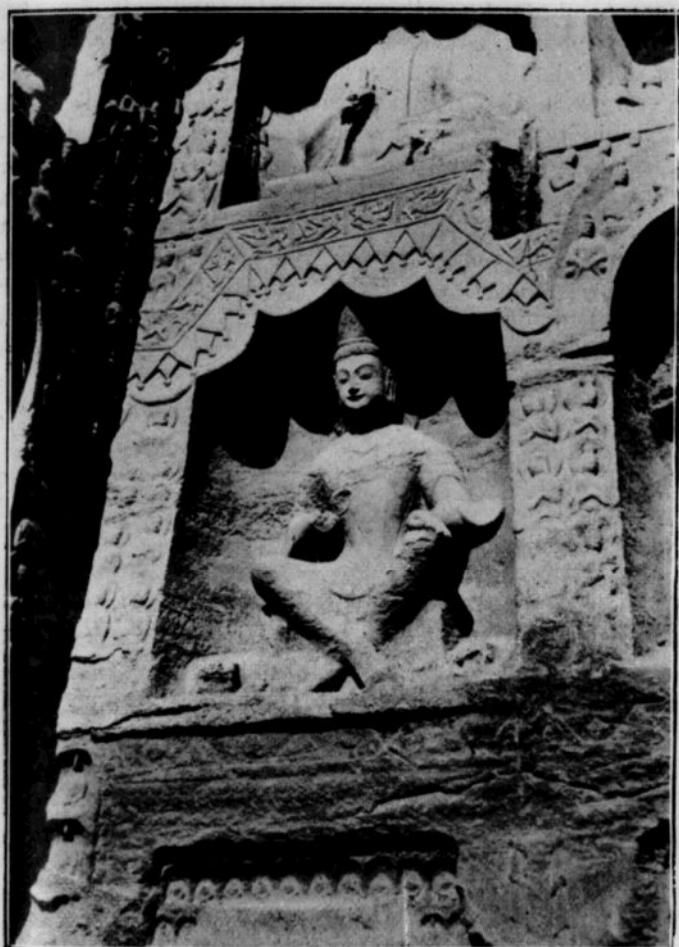


FIG. 6. — UNE NICHE D'UNE DES GROTTES DU GROUPE DE TA-T'ONG-FOU (V<sup>e</sup> SIÈCLE).

jouaient précisément le rôle de capitale et étaient habitées par l'empereur et par sa cour. Ta-t'ong-fou, bien que située à l'extrême Nord de l'Empire, tout près de la grande muraille qui sépare la Chine propre de la Mongolie, fut, au V<sup>e</sup> siècle de notre ère, la capitale d'une dynastie connue sous le nom de dynastie des Wei du Nord ; il est vrai que ces souverains étaient étrangers et qu'ils étaient originaires, selon toute vraisemblance, de la Mandchourie, mais, comme ils avaient conquis la Chine septentrionale ; ils sont considérés par les historiens comme une dynastie légitime. Non seulement les Wei du Nord sculptèrent, au V<sup>e</sup> siècle, les grottes de Ta-t'ong-fou, mais ce furent eux encore qui, après avoir affirmé leur domination sur la moitié de la Chine, transportèrent, en l'année 494, leur capitale à Ho-nan-fou et créèrent là, dans la première moitié du VI<sup>e</sup> siècle, des œuvres d'art religieux analogues à celles qu'ils avaient exécutées précédemment près de Ta-t'ong-fou. Une cinquantaine d'années après que la dy-



FIG. 7. — GROTTES DE TA-T'ONG-FOU (V<sup>e</sup> SIÈCLE).

renoncement aux choses de ce monde et l'indulgente compassion pour les misères humaines.

Mais si l'on veut apprécier toute la finesse et l'élégance

de l'art des Wei du Nord, il faut considérer de préférence les statues qui sont de grandeur naturelle; on y remarque une douceur de l'expression, une grâce de la pose que les



FIG. 8. — BAS-RELIEF DANS UNE GROTTE DE TA-T'ONG-FOU  
(642 AP. J.-C.)

autres époques n'ont pas su rendre avec autant de bonheur. Plusieurs de ces statues sont assises sur un siège et tiennent leurs pieds croisés l'un devant l'autre (fig. 6); cette posture ne se retrouve plus dans les Bouddhas sculptés sous la dynastie T'ang : elle me paraît caractéristique de l'art des Wei du Nord; comme, d'autre part, on la signalise dans des statuettes du Gandhâra, dont l'une au moins a été transportée jusqu'à Tourfan, nous avons ici la preuve que l'art des Wei du Nord s'inspire de l'art du Gandhâra, c'est à-dire de l'art qui avait pris naissance dans la région de Peshawer, au Nord de l'Indus, et qui s'était transmis à travers l'Asie centrale jusqu'à Tourfan, où les Wei du Nord purent le connaître, puisque leurs succès militaires les mirent en relations avec les peuples du Turkestan oriental.

La niche dans laquelle est assis le Bouddha de la figure 6 est surmontée d'une garniture qui imite une frange aux pointes terminées par des glands; au-dessous de cette frange, un rideau est relevé et rattaché par cinq nœuds. Nous avons là en pierre la représentation d'une ancienne niche, vraisemblablement en bois, devant laquelle on pouvait faire descendre un rideau pour voiler l'image de la divinité. Dans d'autres niches du groupe de Ta-t'ong-fou, l'encadrement supérieur est formé par une sorte de dragon se terminant à chaque extrémité par une tête qui se relève; au-dessus du dragon sont rangés les sept Bouddhas qui ont déjà fait leur apparition dans le monde.

Quelle que soit la variété dans la taille des statues, dans le fini de l'exécution, dans l'ornementation extérieure des

niches, le sujet des sculptures reste toujours le même : c'est le Bouddha enseignant ou méditant et on ne voit point d'autre scène. Je dois cependant faire une exception pour deux grottes qui contiennent des représentations notablement différentes de celles qui se reproduisent à l'infini dans les autres. L'une de ces deux grottes nous offre une série de onze panneaux figurant des épisodes de la vie légendaire de Câkyamouni. Tel, par exemple, le bas-relief qui représente le futur Bouddha au moment où il quitte le palais du roi son père et la ville de Kapilavastou, représentée ici par une seule maison, pour aller dans la forêt solitaire se livrer à l'ascétisme; il s'enfuit en secret de peur qu'on ne le retienne et des divinités favorables viennent soutenir sur leurs mains les sabots du bon cheval Kanthaka, de peur que le bruit de ses pas ne donne l'éveil aux gens du palais.

Dans l'autre des deux grottes que nous avons mises à part, nous remarquons des sculptures profondément différentes de toutes celles que nous voyons ailleurs; les figures y sont d'une facture molle et grasse qui contraste avec la nervosité et la finesse des Bouddhas des autres grottes. Et ce n'est pas seulement la qualité de l'art qui est ici différente, mais les personnages sont tout nouveaux et leur aspect nous ménage des surprises bien inattendues. Considérez celui qui est reproduit dans la figure 7 : ne porte-t-il pas à son bonnet les propres ailes de Mercure ? ne tient-il pas dans sa main gauche le trident de Neptune et enfin l'objet informe qu'il appuie sur son épaule droite ne serait-il pas le caducée ? Telle qu'elle est, cette énigmatique figure paraît bien n'avoir pu être conçue que par un sculpteur ayant eu connaissance de quelque une de ces œuvres de l'art gréco-romain qui,



FIG. 9. — CHEVAL DRAGON AILÉ DE LA SÉPULTURE DU PRINCE SAN-SSEU (707 AP. J.-C.).

dans les premiers siècles de notre ère, se répandirent en Asie et exercèrent une influence réelle et profonde sur l'art du Gandhâra.

\*\*

Si nous passons à l'étude du groupe des grottes de Long-men, au Sud de Ho-nan-fou, nous y remarquons tout d'abord des sculptures fort analogues à celles de Ta-t'ong-fou, et la chose s'explique puisqu'elles ont été exécutées aussi par la dynastie des Wei du Nord. La plus remarquable de ces premières grottes de Long-men est celle qui est connue sous le nom populaire de Lao-kiun-tong, quoiqu'elle n'ait assurément rien de commun avec Lao-tseu et le taoïsme; tout en constatant l'identité fon-



FIG. 10. — ANIMAL FANTASTIQUE DE LA SÉPULTURE DE L'EMPEREUR YEN-TSONG (MORT EN 1063).

cière du décor de cette grotte avec celui des grottes de Ta-t'ong-fou, nous y relèverons cependant un caractère plus marqué de richesse et de profusion; il n'est plus un pan de pierre qui ne soit ciselé et c'est une abondance d'ornements qui serait presque fatigante pour l'œil si elle n'était pas coupée à intervalles réguliers par les grandes niches dont l'heureuse distribution rétablit l'ordre et l'harmonie. En fait, cette décoration produit sur le spectateur une saisissante impression; quand on est à l'intérieur de la grotte et qu'on la voit élancer jusqu'à son sommet en forme de voûte ogivale ses parois ouvées d'une fine dentelle de pierre, on éprouve le même sentiment que dans une de nos cathédrales du moyen âge et on admire cette merveilleuse adaptation de l'art à la religion.

Dans les grottes de l'époque des T'ang, c'est-à-dire du VII<sup>e</sup> et du VIII<sup>e</sup> siècles, nous apercevons deux ou parfois quatre personnages qui ne nous étaient jamais apparus dans les grottes de l'époque des Wei; ce sont des colosses à l'aspect redoutable qui se tiennent des deux côtés de l'orifice comme pour en défendre l'accès; ces rois célestes chargés de soumettre les démons sont, selon toute vraisemblance, des succédanés de ce Vajrapâni qui figure déjà comme un protecteur aux côtés du Bouddha dans les bas-reliefs du Gandhâra. Leur présence suscite un problème intéressant d'archéologie, car il importera de déterminer quelle est l'influence qui, entre l'époque des Wei et celle des T'ang, a causé l'apparition de ces personnages. A partir de l'époque des T'ang, soit au nombre de deux, soit au nombre de quatre, ils ont subsisté dans l'art bouddhique et c'est eux qu'on voit de nos jours encore à l'entrée des principaux temples bouddhiques de la Chine; on les retrouve au Japon où leur filiation chinoise est démontrée par les monuments mêmes de Long-men; rien, en effet, ne ressemble plus aux deux rois célestes du To-taïji à Nâra que les deux

colosses qui exhibent leur vigoureuse musculature à l'entrée d'une des grottes de Long-men.

Les trois plus grandes grottes de Long-men datent de l'époque des T'ang: elles ont été aménagées en l'année 642 par Tai, roi de Wei, pour le bénéfice de sa mère qui était une impératrice morte en 636. Les Bouddhas gigantesques qui en occupent le fond n'offrent, à mon avis, rien de bien remarquable; mais, dans la grotte du centre, sur les parois qui font face à la statue, on aperçoit des bas-reliefs fort curieux; les mieux conservés sont ceux de la rangée du centre qui représentent, d'une part, une procession d'hommes (fig. 7), et, de l'autre, une procession de femmes; ce sont apparemment le donateur et sa femme accompagnés de leurs cortèges respectifs. Ces bas-reliefs sont intéressants pour l'étude du costume et de la coiffure en Chine au VII<sup>e</sup> siècle de notre ère.

Après les bas-reliefs des Han, après les sculptures bouddhiques des Wei du Nord et des T'ang, j'ai encore étudié la sculpture funéraire à l'époque des T'ang, du VII<sup>e</sup> au IX<sup>e</sup> siècles de notre ère.

Les voyageurs qui sont allés en Chine ont souvent signalé les avenues de personnages et d'animaux en pierre qui précèdent les tombes impériales de la dynastie des Ming; les touristes qui vont à Pékin ne manquent pas de se rendre à la tombe de l'empereur Yong-lo, mort en 1424, et admirent la double théorie d'hommes et de bêtes étranges qui borde la route conduisant à la sépulture. Dans ces derniers temps, les ingénieurs occupés à faire le tracé de la ligne de K'ai-fong-fou à Ho-nan-fou ont signalé des tombes des Song où se retrouvent des avenues analogues; mais, quoique nous fassions remonter à huit siècles et demi en arrière, ces tombes ne sont pas encore les plus anciennes où l'on puisse retrouver les mêmes séries d'animaux et de personnages; les sépultures des T'ang que j'ai visitées dans la région située à l'Ouest et au Nord de



FIG. 11. — LION DE LA SÉPULTURE DU PRINCE WOU-SAN-SSEU (707 AP. J.-C.).

Si-nga-fou nous permettent d'atteindre jusqu'au VII<sup>e</sup> et au VIII<sup>e</sup> siècles de notre ère; voici, par exemple (fig. 9), un animal fantastique qui apparaît sur la sépulture du prince Wou-San-sseu, mort en 707 ap. J.-C.; les Chinois l'appellent

le cheval-dragon ailé (*fei-long-ma*) ; les ailes de ce cheval rappellent fort, par la manière dont elles sont stylisées, les ailes qui sont fixées au corps de certains chevaux représentés sur des tissus perses de l'époque sassanide ; si on examine ce même animal sur la tombe d'un empereur mort en 712, puis sur celle d'un empereur mort en 820, on le voit se déformer graduellement ; il devient plus trapu ; ses ailes s'atrophient au point de n'être plus qu'un mince ruban flottant sur l'épaule ; ainsi s'explique la genèse de l'animal fantastique que nous trouvons au xi<sup>e</sup> siècle sur la sépulture de l'empereur Jen-tsung, de la dynastie des Song (fig. 10) ; les formes intermédiaires nous garantissent sa parenté avec le cheval-dragon ailé de la tombe de Wou-San-sseu.

Un des animaux le plus fréquemment et le mieux représenté sur les sépultures des Tang est le lion (fig. 11) ; soit assis, soit debout, il est posté comme un gardien

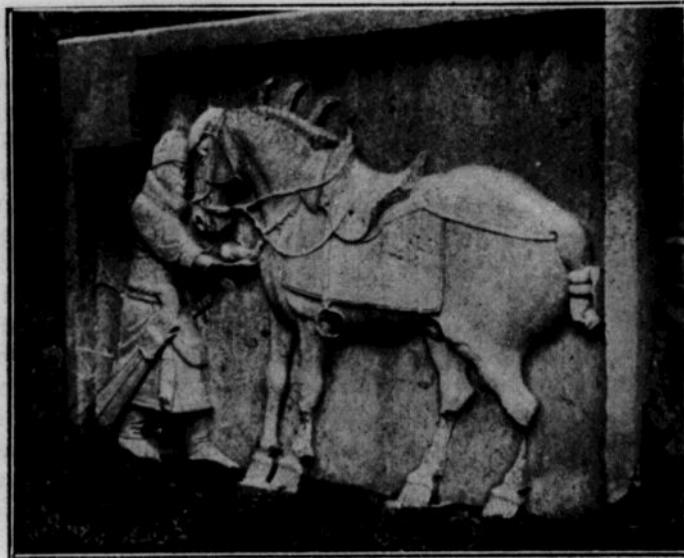


FIG. 12. — UN DES SIX CHEVAUX DE LA TOMBE DE T'AI-TSONG  
(MILIEU DU VII<sup>e</sup> SIÈCLE).

redoutable à l'entrée des avenues qui, des quatre points cardinaux, convergent vers le tumulus.

Parmi ces tombes impériales des Tang, une des plus somptueuses était celle de l'empereur T'ai-tsung, mort en 649 ; aujourd'hui, presque rien n'en subsiste ; les statues des princes tributaires qui lui faisaient une garde d'honneur ont toutes été détruites et on n'en retrouve que d'informes fragments ; sur la montagne lointaine et solitaire où nous allâmes la visiter, par un vent âpre et une pluie glaciale, nous ne vimes qu'une porte en briques tombant de vétusté et, par derrière, deux bâtiments délabrés ; mais c'est dans ces masures que je découvris, à ma grande surprise, un des monuments les plus importants de la sculpture chinoise, à savoir la série des six dalles représentant les coursiers favoris de l'empereur défunt. Jusqu'ici on ne connaissait, en Europe, l'image de ces chevaux que par une gravure réduite faite au trait sur une stèle du xi<sup>e</sup> siècle de notre ère ; les coursiers, qui furent sculptés dans la première moitié du vii<sup>e</sup> siècle et qui, aujourd'hui encore, se trouvent à leur emplacement primitif sur la tombe, occupent chacun une dalle de 2 mètres de long sur 1 m. 60 de haut et ont un relief de 10 centimètres d'épaisseur : celui d'entre eux que représente la figure 12 se tient immobile ; un soldat est en train de lui enlever une flèche qu'il a reçue au poitrail ; on remarquera la crinière tressée en trois mèches, la queue nouée, la selle, le tapis de selle, la bride et la longe, les étriers déjà employés par les Chinois au commencement du vii<sup>e</sup> siècle ; l'homme porte suspendu à sa ceinture, du côté droit, un carquois plein de flèches ; du côté gauche, il porte une épée et un arc dont on aperçoit les extrémités.

\* \*

Je terminerai cette conférence par quelques brèves considérations sur l'importance que présentent pour l'archéologie chinoise les monuments dont nous venons de parler.

Tout d'abord, les bas-reliefs de l'époque des Han qui se trouvent dans le Chan-tong et dans le Ho-nan, et qui sont datés du ii<sup>e</sup> siècle de notre ère, sont les plus anciens représentants qui nous aient été conservés de la sculpture chinoise. Ainsi, tandis que dans nos musées on peut voir soit les originaux, soit les moulages de bas-reliefs ou de statues provenant de la Chaldée, de l'Egypte, de la Grèce même, qui remontent à des époques beaucoup plus reculées, nous ne connaissons en Chine ni une statue, ni un bas-relief antérieurs à l'ère chrétienne.

En second lieu, en recherchant les monuments figurés anciens qui ont subsisté dans la Chine du Nord, j'ai été amené à faire cette constatation singulière que, après la floraison de l'art des Han, il y a eu de nouveau une période de deux cents ans, pendant les iii<sup>e</sup> et iv<sup>e</sup> siècles de notre ère, pour laquelle nous ne possédons pas un seul spécimen de la sculpture en pierre ou sur pierre. Cette lacune est-elle définitive et irrémédiable ? J'ai peine à le croire ; en fait, cependant, elle existe actuellement dans nos connaissances.

Voilà pourquoi, après les bas-reliefs des Han au ii<sup>e</sup> siècle, il nous faut passer sans intermédiaire aux sculptures bouddhiques de Ta-tong-fou, qui sont du v<sup>e</sup> siècle. Ce groupe de Ta-tong-fou, qui est prolongé et continué jusqu'au viii<sup>e</sup> siècle par le groupe de Long-men, a une importance capitale pour l'histoire de l'art bouddhique ; par ses réminiscences de l'art du Gandhâra et même de l'art gréco-romain, par ses affinités avec l'art ancien du Japon, il nous apparaît comme l'anneau jusqu'ici manquant de la chaîne continue qui relie l'art de l'Extrême-Orient à l'art de l'Occident.

Il nous montre en même temps sous quelle forme et de quelle manière l'art bouddhique s'est introduit en Chine : c'est la dynastie des Wei du Nord, issue de quelque tribu de la Mandchourie, mais ayant étendu sa puissance jusque dans l'Asie centrale, où s'épanouissait la religion bouddhique venue du Gandhâra, c'est cette dynastie, d'origine étrangère, qui, la première, sculpta les roches de Ta-tong-fou, à l'extrême Nord de la Chine propre, et c'est elle encore qui, par le droit de ses conquêtes, transporta, au vi<sup>e</sup> siècle de notre ère, son esthétique religieuse jusqu'à Ho-nan-fou. Dans ce centre même de la vieille Chine, l'art nouvellement acclimaté devint une plante vivace et prospère qui ne cessa plus de se développer.

Enfin, en dehors des œuvres inspirées par le bouddhisme, l'art tel qu'il nous apparaît dans les allées monumentales du vii<sup>e</sup> et du viii<sup>e</sup> siècles de notre ère, conduisant aux tombes impériales des Tang, marque, lui aussi, un commencement ; c'est là, en effet, que, pour la première fois, se présentent à nous ces séries d'animaux et de personnages qui se reproduiront plus tard sur les tombes des Song, sur celles des Ming et sur celles de la dynastie mandchoue qui règne aujourd'hui à Pékin.

Comme on le voit, les divers ensembles de monuments dont nous avons eu l'occasion de parler sont comme autant de jalons fixes qui fournissent à l'observateur un point de départ et une direction. C'est la raison pour laquelle ils méritent d'attirer l'attention de tous ceux qui estiment qu'il est grand temps de constituer l'archéologie chinoise comme une science régulière, ne se payant plus de considérations vagues mais fondant ses déductions sur des faits nombreux bien constatés et bien localisés dans le temps et dans l'espace.

ED. CHAVANNES.

# LE RETOUR DE M. BEAU

## COUP D'OEIL EN ARRIÈRE

M. Beau est arrivé à Paris le 23 avril, ayant quitté l'Indo-Chine pour n'y plus revenir : la légation de France à Bruxelles lui est, en effet, réservée. Si son successeur en Indo-Chine n'est pas encore officiellement nommé, on sait que le gouvernement général sera confié à M. Klobukowski, si ce dernier veut bien en accepter la charge. En le faisant, il répondrait d'ailleurs au désir de tous ceux qui ont à cœur la consolidation et le progrès de notre colonie asiatique. M. Klobukowski la connaît déjà. Il a participé jadis à son gouvernement, et, depuis lors, comme titulaire de la légation de France à Bangkok, il a pu s'occuper d'une manière efficace des questions qui l'intéressaient. Il est donc hautement désirable qu'il accepte un poste qui, à vrai dire, ne constitue pas une charge légère.

\* \*

Il n'a d'ailleurs pas dépendu de M. Beau que la tâche ne fut facilitée à son successeur. Le gouverneur général de l'Indo-Chine qui vient de rentrer s'est préoccupé surtout de trois points : la politique indigène, rendue plus importante encore par le grand mouvement de rénovation qui s'est dessiné en Extrême-Orient; l'amélioration d'une situation financière qui, à un moment, a été rien moins que brillante, et enfin la pénétration dans la partie de la colonie la plus déshéritée jusqu'à présent, le Laos, et la détermination de frontières meilleures du côté du Siam.

Lorsque M. Beau est arrivé au gouvernement général de l'Indo-Chine, ce pays venait d'être appelé à fournir un grand effort financier. Il en résultait pour la population des charges assez lourdes qui devaient être étudiées de près, et, en outre, la politique indigène avait nécessairement été subordonnée pendant quelques années aux préoccupations d'ordre économique qui avaient dominé tout le développement de notre action en Indo-Chine. Mais la politique indigène est chose délicate. Elle l'est d'autant plus, dans un pays où notre action a été faite, pour ainsi dire, d'impulsions successives et contradictoires et où, pour reprendre les paroles récentes de M. de Lanessan, « nous n'avons su ni conserver les rouages du gouvernement annamite en les perfectionnant, ni doter l'Indo-Chine d'institutions nouvelles adaptées à l'esprit de la population et aux ressources dont celle-ci dispose. Impitoyablement, nous avons ruiné tour à tour l'autorité royale, l'influence mandarine et l'autonomie des communes ». En outre, le fonctionnement des régies que nous avons instituées en Indo-Chine ne s'est guère fait jusqu'ici sans heurter la population indigène; aussi le sort de cette dernière a-t-il été la préoccupation constante de M. Beau. Le gouverneur général disait, le 11 décembre 1905, au Conseil

supérieur de l'Indo-Chine : « Au Tonkin comme en Annam, la politique indigène doit avoir pour base non seulement le respect des institutions du pays, mais encore l'amélioration du sort des populations. » Et il s'est efforcé de réaliser le programme dont il indiquait ainsi les deux grandes directions : d'une part, le respect des institutions traditionnelles; d'autre part, l'amélioration matérielle du sort des indigènes.

Dès 1903, M. Beau avait insisté, à Hué, sur l'importance du rôle des mandarins et, à différentes reprises, il a recommandé le maintien des institutions du passé; mais il a voulu faire plus, et, l'année dernière, reprenant les idées qu'avait eues Paul Bert, il a organisé la collaboration des indigènes et de l'administration française, en créant au Tonkin une chambre consultative indigène et des assemblées provinciales consultatives. Cette réforme, réalisée en 1907, peut être très importante. A vrai dire, jusqu'ici, il est impossible de juger des résultats qu'elle aura. Il s'agit de savoir si l'administration saura s'inspirer des vœux que pourra émettre l'assemblée consultative et si, d'autre part, cette dernière n'essaiera pas de grandir prématurément son rôle. Toute bonne politique indigène ne va pas sans la volonté de ne pas abandonner prématurément la direction aux organismes locaux qu'elle crée; elle doit les éduquer peu à peu par une collaboration où la bienveillance, le souci de tenir compte des avis donnés ne s'associent pas à un abandon d'autorité qui serait préjudiciable au progrès de la population indigène elle-même.

Quoi qu'il en soit, les Annamites ont vivement apprécié la création de l'assemblée consultative que M. Beau leur a donnée. Tout dernièrement, en regrettant le départ du gouverneur général, *l'Annam*, journal en caractères, le remerciait d'avoir fait une part plus large aux Annamites dans l'administration de leur pays, et voici ce qu'il écrivait : « Les salaires des mandarins et interprètes furent relevés. Des emplois nouveaux et rémunérateurs furent créés dans les services des travaux publics, dans les postes et télégraphes, etc. Une plus grande sécurité fut donnée aux mandarins par la création de conseils d'enquête, une plus grande garantie leur fut assurée pour leur avancement, par la création d'un tableau de classement dressé chaque année par une commission spéciale. L'introduction d'assesseurs indigènes dans la cour criminelle fut aussi une réforme importante. Il est nécessaire également de rappeler l'institution de la mission permanente qui permettait chaque année à un certain nombre de nous d'aller visiter la France et d'apprendre à connaître *de visu* les merveilleux résultats de la civilisation européenne. Enfin M. Beau caractérise son œuvre par la fondation de cette chambre consultative indigène qui permettait à ceux qui savent regarder dans l'avenir les plus nobles et les plus légitimes espoirs. Nulle réforme ne devait plaire davantage au peuple annamite, car elle lui prouvait d'une manière indiscutable que la confiance qu'avait en lui le gouvernement fran-

çais n'était pas seulement en façade, mais qu'elle était réelle. Depuis l'installation du protectorat, rien de plus fort et de plus hardi n'avait été fait. »

A la session de 1907 du Conseil colonial de Cochinchine, un membre indigène, M. Diêp, avait, en un discours, adressé à M. Beau l'expression de toute sa respectueuse reconnaissance pour deux actes de son gouvernement « qui feront époque dans l'histoire de ce pays : la création d'un Parlement consultatif indigène au Tonkin et ses efforts en vue de la suppression des fumeries d'opium. »

La suppression des fumeries d'opium se rattache à cette autre tâche que le gouverneur général s'était donnée, à savoir : l'amélioration matérielle et morale du sort des populations. Il a travaillé au développement de l'assistance médicale indigène, et aussi au développement de l'enseignement. L'assistance médicale compte aujourd'hui une centaine de médecins civils et militaires, elle dispose de 57 hôpitaux, 33 établissements médicaux et cliniques, 7 maternités, 5 léproseries, 7 asiles pour incurables et vieillards, 17 crèches et orphelinats, 2 instituts pour sourds et muets, une école d'infirmiers vaccinateurs. Elle a recueilli ou soigné 43.099 hospitalisés, 238.149 consultants, 710 lépreux, 2.077 vieillards et incurables, 2.815 orphelins, un certain nombre d'aveugles, et assuré 897.339 vaccinations. Quant à l'enseignement, il constitue un des problèmes les plus difficiles et les plus délicats qu'un peuple colonisateur ait à résoudre dans un pays comme l'Indo-Chine et les régions annamites en particulier. M. Beau lui a donné toutes ses préoccupations. Pour éviter les mesures précipitées suivies de retours en arrière, également regrettables, le gouverneur général a organisé un Conseil supérieur de l'enseignement indigène, et, aidé des avis de cet organisme nouveau, il a posé des principes qui paraissent être excellents. L'enseignement moral traditionnel annamite était maintenu, mais en même temps on introduisait sur cette base nécessaire, et dont ceux qui connaissent bien l'Extrême-Orient regrettent l'abandon graduel, des notions occidentales. Malheureusement, il semble déjà, à certains indices, que l'on a quelque velléité de s'écartez trop vite de ce programme raisonnable, ce qui serait un malheur, car il n'est pas certain qu'un mouvement de rénovation hâtive ne prépare pas une crise très grave à l'Extrême-Orient, crise dont nous devons nous efforcer d'éviter les conséquences, tout au moins à notre Indo-Chine, en la développant sans hésiter, mais sur ses bases morales traditionnelles.

\*\*\*

M. Beau eut, en ce qui concerne la situation financière de la colonie, à faire face à de graves difficultés. Quand il arriva en Indo-Chine, au mois d'octobre 1902, il trouva ce pays à la fin d'une période d'années très prospères qui avaient facilité les débuts financiers de l'union indo-chinoise. Les

mauvaises récoltes survinrent bientôt, et dans ce pays essentiellement agricole, elles amenèrent immédiatement avec elles tout un cortège de conséquences fâcheuses, dont la plus importante fut la diminution des recettes. La colonie dut renoncer à contracter un nouvel emprunt de 150 millions de francs dont le plan avait été élaboré par l'administration indo-chinoise. Il fallut se borner à l'exécution des travaux prévus lors de l'emprunt de 200 millions contracté sous le gouvernement de M. Doumer. Ces travaux comportaient 1.500 kilomètres de chemins de fer. Sur ce total, 903 sont aujourd'hui en exploitation. L'argent employé à la construction de ces voies ferrées a pu ne pas toujours donner tout le rendement que l'on était en droit d'en attendre ; mais néanmoins, d'une manière générale, il n'a pas été dépensé en vain, et les indigènes apprécient largement les avantages que leur apportent les moyens modernes de communication. Il est seulement désirable que, dans l'avenir, on ne consacre pas toutes les ressources destinées aux travaux publics à des chemins de fer : pour assurer plus de subsistances au Tonkin, il est nécessaire d'y faire des irrigations, et pour augmenter la grande source actuelle de richesses de l'Indo-Chine, c'est-à-dire la production du riz du delta du Mékong, dont moins de la moitié est dès à présent en culture, il faut faire des travaux d'irrigation et de drainage qui doubleront au moins la production de la Cochinchine et plus tard du Cambodge.

A tous les inconvénients résultant de plusieurs mauvaises récoltes consécutives est venue s'ajouter la baisse de la piastre. Cette baisse a entraîné une perte assez sensible pour le trésor indo-chinois, déjà éprouvé d'autre part. Des commissions ont été instituées par M. Beau en Indo-Chine et en France pour examiner si la question comportait une solution. Des propositions de stabilisation avaient été formulées, mais la commission siégeant à Paris ayant répondu que, cette mesure étant actuellement impossible, l'Indo-Chine se trouve toujours sous la menace des difficultés très graves qu'entraînent les variations de la valeur de l'argent par rapport à l'or. Ces variations, comme on le sait, ont eu beaucoup de rapidité et d'amplitude pendant ces dernières années.

Heureusement que les difficultés financières et économiques résultant des mauvaises récoltes semblent être conjurées.

L'année 1907 a été favorisée par une récolte splendide. Jamais les exportations de riz d'Indo-Chine n'ont été aussi belles ; elles ont été de plus du double de celles de l'année précédente. Il est possible qu'on soit entré dans une nouvelle période de vaches grasses qui ramènera les plus-values dans les recettes du trésor indo-chinois. On pourra alors redonner un nouvel essor à l'outillage économique, ce que n'a pu faire M. Beau sous la contrainte des événements.

Ce n'est pas à dire que, durant les six années de son gouvernement, notre colonie n'ait pas progressé. Les exportations sur la France ont augmenté de près d'un tiers depuis 1902, les impor-

tations françaises ont augmenté de 59 0/0 et celles de l'étranger d'un tiers. Les usines se sont multipliées et on en compte maintenant plus de 80 représentant un capital de 40 millions. L'Indo-Chine peut se développer beaucoup et l'accroissement de la richesse de ce pays doit être l'objet de tous nos soins, car plus le pays sera riche, plus les habitants supporteront aisément les charges qui, en certaines régions, sont actuellement très lourdes.

\*\*\*

Mais à côté des problèmes de politique indigène et de politique économique, M. Beau a, comme nous l'avons dit en débutant, porté son attention sur l'avenir territorial de l'Indo-Chine en cherchant à améliorer ses frontières du côté du Siam, et en s'efforçant d'assurer des moyens de communication moins rudimentaires entre la côte et le grand bief navigable du Mékong. La part du gouvernement général dans la révision ou la conclusion des traités qui sont intervenus de 1902 à 1907 entre la France et le Siam ne doit pas être considérée comme médiocre. Il n'est pas douteux même qu'elle aurait pu être encore plus importante s'il n'y avait pas eu parfois, de différents côtés, une hâte un peu extrême de conclure et de ne pas mettre en valeur certains renseignements dont on aurait pu disposer sur l'état réel de la domination siamoise dans les territoires riverains du Mékong. Mais la grande infériorité de la France dans ses relations avec le Siam a été et est encore, comme il a été dit plusieurs fois dans ce Bulletin, l'isolement profond où est le Laos. Le Mékong n'est pas, et ne sera jamais en raison de son profil, un fleuve réellement navigable, tout au moins entre Savannakhet et le point jusqu'où peut atteindre la navigation maritime. M. Beau en était si convaincu, que, tout en continuant les travaux sans doute quelque peu vains d'amélioration du fleuve, il cherchait un moyen de faire desservir son grand bief navigable de Vien-tian par une voie ferrée partant de la côte.

On sait avec quelle opiniâtreté le gouverneur général fit étudier dans ce but la chaîne annamitique, et comment à plusieurs reprises on crut avoir trouvé un col donnant accès facile entre Vinh et la région de Pak-hin-boun. Sans doute dans l'avenir, lorsqu'il sera question de faire un grand transindo chinois par l'intérieur, ces travaux trouveront-ils leur intérêt, mais ils ont surtout démontré l'extrême difficulté de la construction de cette ligne à travers la chaîne annamitique et M. Beau ne s'acharnant pas sur un terrain que tout révèle être difficile et mauvais, tourna son attention d'un autre côté; ce fut lui qui fut l'inspirateur et le protecteur de la mission du lieutenant Barthélemy qui semble bien avoir sans conteste trouvé la véritable voie d'accès de la côte au grand bief navigable du Mékong, en établissant le tracé facile du futur chemin de fer de Kompong-Tiam à Pimoun, et à un point sur le grand fleuve en amont des rapides de Kemmarat. Déjà M. Beau a préparé la réalisation du projet de

M. Barthélemy en mettant fin à l'interdiction inexplicable qui fermait le Mékong, accessible cependant aux plus grands navires de mer jusqu'au-dessus de Pnom-penh, à la navigation maritime. Il n'est pas douteux maintenant que le gouvernement français, se mettant d'accord avec le gouvernement siamois pour appliquer l'arrangement de 1904, qui nous donne certains droits en ce qui concerne les voies ferrées appelées à tourner les rapides du Mékong, ouvrira le Laos au commerce et à l'immigration nécessaire des autres régions de l'Indo-Chine.

\*\*\*

On a dit que le gouvernement général de M. Beau avait été une période de tassement et de repos; il serait donc fort injuste de prétendre que cette appréciation doive être exagérée et prise en mauvaise part. Si le gouverneur général n'a pas toujours été jusqu'au bout des idées très heureuses qui lui venaient, on doit cependant reconnaître qu'il a été à tous égards un homme de bonne volonté appliquée à chercher le bien de l'Indo-Chine. Il a eu le souci de maintenir les finances de la colonie, d'assurer son développement, et surtout de répondre à la question la plus grave qui se pose pour elle, celle de la politique indigène. Et on sait combien cette dernière est malaisée en présence des tendances malveillantes de certains Européens, du manque de traditions dans les relations des autorités françaises avec les autorités indigènes, et aussi d'une certaine nouvelle tendance brouillonne aux réformes et aux assimilations hâtives, qui commence à se révéler partout en Extrême-Orient, et qui rend encore plus malaisée la tâche de ceux qui veulent le plus sincèrement favoriser l'adaptation de la vieille civilisation annamite aux exigences de notre temps.

EDOUARD PAYEN.

## LES TROUBLES

DE

### LA FRONTIÈRE NORD OUEST DE L'INDE

L'expédition contre les Zakka-Khels est à peine terminée, l'encre de l'acte de soumission signé par les chefs montagnards est à peine séchée, que déjà les difficultés renaissent, non pas, il est vrai, dans le district même où les troupes du général Willcocks opéraient en février dernier, mais à très peu de distance au Nord, et toujours en pays afredi. Alors, en effet, que c'est dans les vallées qui s'ouvrent au Nord de la passe de Kaïber que furent conduites les opérations auxquelles nous avons consacré quelques notes en février et en mars, c'est aujourd'hui dans les massifs montagneux qui se dressent au Nord du col fameux que se manifeste une agitation véritablement inquiétante. Celle-ci, comme on pouvait s'y attendre, est en relations directes avec les incidents de février. Les mesures de rigueur

prises par le gouvernement de l'Inde contre les Zakka-Khels ne pouvaient manquer, en effet, de provoquer des inquiétudes parmi les autres clans afidis; jaloux de leur indépendance, habitués eux-mêmes à manquer à la parole donnée, ils ne devaient avoir qu'une médiocre confiance dans les assurances répétées du gouvernement de respecter leurs territoires; les opérations se réduiraient-elles, comme le commissaire en chef de Pechawer l'avait promis dans le « jirgah » du 12 février, à la seule vallée de Bazar et les troupes anglaises n'alleraient-elles pas profiter de l'occasion pour s'installer définitivement en pays afidi? Plusieurs tribus s'alarmèrent et se préparèrent, contrairement aux nouvelles répandues, peut-être de très bonne foi, par l'administration indienne, à prêter assistance aux Zakka-Khels. C'est ce que firent notamment les Mohmands, qui habitent sur la rive gauche — rive septentrionale, par conséquent — de la rivière de Caboul. Surpris par la paix avant qu'ils aient pu se joindre à leurs frères de race, ils ne purent se résigner à voir s'évanouir l'occasion qui s'était offerte de se battre et de piller; dans les premiers jours d'avril, ils attaquaient un village situé à peu de distance de Pechawer, tuant deux Hindous et en blessant deux autres; peu après, fait assurément très grave, 2.000 Afghans passaient la frontière et venaient se joindre aux Mohmands, si bien que, le 19 avril, on pouvait évaluer à 10.000 environ le nombre des montagnards réunis en armes sur les derniers contreforts de l'éperon montagneux qui s'avance un peu au Nord de Pechawer, dans le triangle formé par les rivières de Svat et de Caboul; le jour même, conscients de leur force, ils ne craignaient pas d'attaquer les troupes installées près de Shabkadr, tuant un soldat anglais et blessant deux soldats indigènes, et depuis lors, il ne s'est guère passé de nuit sans attaques de sentinelles et sans coups de fusil.

Ces événements paraissent avoir déconcerté les autorités anglo-indiennes, qui, bien qu'habituelles aux surprises de la frontière, ne supposaient pas que la leçon infligée aux Zakka-Khels serait si vite oubliée par les clans voisins. De l'avis de certaines personnes, il n'est pas étonnant, au contraire, qu'elle l'ait été et dans certains cercles de Simla on ne craint même pas d'attribuer à la retraite presque précipitée de la colonne Willcocks, sitôt la soumission des Zakka-Khels effectuée, l'audace des Mohmands qui, en gens simplistes, ne pouvaient, ainsi que les autres clans afidis, que concevoir la plus haute idée de leur propre puissance et de la crainte qu'ils inspirent en voyant les troupes anglaises s'en aller sitôt venues et s'empresser d'évacuer, après quelques jours à peine, le territoire de leurs agresseurs. Jusqu'à ces derniers jours, les troupes anglaises sont restées sur la défensive et derrière un rideau de postes qui s'échelonnent du fort de Michni au point où la rivière de Caboul entre en plaine, jusqu'à Abazai sur la rivière de Svat, un corps assez important se masse sous les ordres du général Willcocks. Entrera-t-il en campagne sous

peu ou bien, auparavant, tentera-t-on de dénouer les difficultés par la diplomatie, c'est ce que l'on ignore à l'heure où nous écrivons (1). Evidemment la situation est des plus embarrassantes pour le gouvernement du vice-roi. Une action précipitée peut être l'étincelle qui provoquera, dans ce milieu surchauffé, parmi ces populations qui, excitent leurs mullahs depuis des semaines et des semaines, la grande conflagration que nul ne saurait souhaiter; et d'autre part, si l'on attend trop, n'encouragera-t-on pas la hardiesse et l'insolence des montagnards, leur confiance en soi et ne risque-t-on pas de laisser s'opérer peu à peu une formidable concentration de forces? La présence des contingents afghans parmi les Mohmands est un autre sujet de grave préoccupation, le plus grave peut-être, car tous les avis s'accordent à représenter cette dernière tribu comme peu redoutable par elle-même et l'une des moins guerrières parmi les tribus afidis.

Sans doute on ne peut supposer que les Afghans qui prennent part à l'agitation soient venus avec le consentement de l'émir. Celui-ci n'exerce sur ceux de ses sujets qui habitent à proximité de la frontière de l'Inde qu'une autorité purement nominale et il est le premier parfois à souffrir de leur humeur turbulente; mais on était en droit de s'attendre à ce que ses représentants directs, par exemple ses agents à Dakka, s'opposent au passage de la rivière de Caboul par leurs ressortissants; or ils ne paraissent avoir rien fait pour les empêcher de se joindre aux Mohmands et il semble bien qu'ils soient demeurés simples spectateurs de toutes ces allées et venues.

L'émir Habibullah va-t-il, comme l'Angleterre est en droit de s'y attendre, blâmer ses agents pour leur inaction et va-t-il, comme son prédécesseur l'a fait dans des circonstances analogues, faire des efforts sincère pour ramener ses sujets au calme? C'est là, nous le répétons, la question la plus importante de l'heure actuelle. La lenteur qu'il a mise à accuser réception au gouvernement de l'Inde du texte de l'accord anglo-russe qui lui avait été officiellement communiqué semblerait indiquer, comme nous le remarquions dans le numéro de janvier du Bulletin, que ses relations avec son puissant voisin ne sont pas tout à fait aussi cordiales que par le passé. En tout cas, l'on ne voit pas ce qu'il pourrait gagner à indisposer l'Angleterre après que l'accord anglo-russe a dégagé pour le moment l'empire des Indes de toute préoccupation d'intervention moscovite dans les affaires d'Asie centrale. Cette seule considération suffit à faire écarter l'idée que des complications puissent s'ajouter du fait de l'émir, à celles auxquelles le vice-roi de l'Inde et le commandant en chef de l'armée d'occupation, lord Kitchener, ont actuellement à faire face dans les environs de Pechawer.

(1) Des dépêches survenues pendant que le Bulletin était sous presse ont annoncé cependant qu'un engagement s'est produit le 24 avril entre la colonne Willcocks et les Mohmands. Les Anglais auraient eu 7 tués dont 2 soldats européens et 51 blessés, dont 2 officiers et 17 soldats européens. Quant aux Mohmands, ils auraient perdu 400 hommes tués ou blessés.

## LA QUESTION DE L'IMMIGRATION ASIATIQUE DANS L'AMÉRIQUE DU NORD

Depuis que le Canada et les Etats-Unis se sont mis pratiquement d'accord avec le Japon sur la restriction du nombre des immigrants japonais dans l'Amérique du Nord, la question de l'immigration asiatique a quelque peu chômé. Il restait à régler, comme nous l'avons dit dans notre dernier Bulletin, celle de l'immigration indienne dans la Colombie britannique. Dans ce but, le gouvernement canadien avait envoyé à Londres le ministre adjoint du travail, M. Mackenzie King, qui devait discuter avec le gouvernement impérial les mesures à prendre pour combiner les satisfactions exigées par l'opinion canadienne avec les ménagements que l'Angleterre doit à ses sujets asiatiques. D'après les informations publiées au commencement d'avril, la mission de M. Mackenzie King aurait déjà abouti. A la suite d'échanges de vues, il aurait été décidé, non pas de passer des lois canadiennes excluant les immigrants indiens, mais bien de poursuivre toute une politique administrative dans l'Inde pour décourager l'émigration au Canada. Déjà le gouvernement de l'Inde a fait connaître aux fonctionnaires du Pendjab et d'autres régions de la péninsule, pour que la population en soit avertie, que les conditions climatiques et autres du Canada ne conviennent pas au travail des immigrants indiens. Il est évident que si l'administration britannique de l'Inde désire arrêter ce mouvement, elle n'a besoin d'aucune législation canadienne pour l'y aider. La question de l'immigration indienne au Canada est donc réglée, du moins pour un temps et jusqu'au moment où la fermeture des colonies britanniques aux Indiens provoquera dans l'Inde les mouvements d'opinion dont on a déjà cru pouvoir enregistrer les premiers symptômes.

## LES POSTES ITALIENNES DANS L'EMPIRE OTTOMAN

Le désir de l'Italie d'établir des bureaux de poste dans cinq villes de l'Empire ottoman a contribué, avec des questions relatives à la Tripolitaine que nous n'avons pas à examiner ici, à créer récemment un très vif incident italo-turc. C'est seulement sous la menace d'une démonstration navale imminente et de la saisie vraisemblable de plusieurs îles de l'archipel que le Sultan s'est incliné et prêté à l'ouverture de bureaux de poste italiens.

L'Italie s'est bornée, dans la circonstance, à prétendre à la situation qui appartient déjà à un certain nombre d'autres puissances dans l'Empire ottoman. Elle a même déclaré qu'elle acceptait d'avance la fermeture de ses bureaux de poste

le jour où ceux des autres puissances seraient également fermés, et c'est sous cette condition que l'ouverture des postes italiennes aura prochainement lieu. Mais il ne semble pas que nous approchions du moment où les puissances étrangères renonceront en Turquie à une organisation postale qui est nécessaire aux affaires et presque à la sécurité même de leurs ressortissants. L'existence des postes étrangères en Turquie est très ancienne. Ces dernières semblent en effet être peu à peu sorties des organisations que les ambassadeurs et consuls en Turquie avaient autrefois pour transporter leur correspondance, et dont ils faisaient bénéficier les membres de leur « nation ». L'Autriche est sans doute celui des Etats européens qui depuis le plus longtemps a des postes dans l'Empire ottoman, mais dès 1783 la Russie se faisait reconnaître par traité le droit de distribuer ses courriers en Turquie par l'intermédiaire d'une poste russe spéciale. La Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne ont également des postes dans les domaines du Sultan, et l'Italie elle-même, avant les derniers incidents, possédait déjà au moins un bureau en Turquie, à Scutari d'Albanie.

Sans doute depuis un certain nombre d'années le gouvernement ottoman a lui-même une organisation postale, et il peut donc prétendre obtenir graduellement l'abolition des postes étrangères. Il a fait dans ce sens des demandes qui, à vrai dire, n'ont pas été toujours soutenues avec une grande énergie par les fonctionnaires turcs eux-mêmes qui ne trouvent pas mauvais, en ce qui les concerne, l'existence des bureaux étrangers. Ces derniers leur permettent en effet de transmettre sans danger les fonds qu'ils ont à envoyer dans d'autres villes ou au dehors, et, en outre, de correspondre à l'abri de l'espionnage très étroit que le régime hamidien ne cesse d'exercer sur la correspondance confiée à son organisation postale. Les demandes faites par la Turquie n'avaient d'ailleurs aucune chance d'être accueillies par les gouvernements étrangers. Si la poste turque a fait quelques progrès dans ces dernières années, elle est encore loin de donner satisfaction aux besoins des affaires telles qu'on les comprend à notre époque. On a vu des négociants se faire donner par les bureaux ottomans la correspondance destinée à leurs concurrents. On a vu, si fréquemment que c'est même un usage général, les étrangers qui confient leur courrier à la poste faire oblitérer les timbres sous leurs propres yeux de peur que les timbres n'aillent dans la poche du préposé et leurs lettres au panier. Dans ces conditions, l'espoir de faire supprimer les postes étrangères reste fort chimérique. La Turquie ne ressemble en rien au Japon, ses progrès sont même moins rapides que ceux de la Chine; elle ne peut donc s'étonner de voir se perpétuer chez elle un régime d'extritorialité s'appliquant même aux postes, et qui a peu à peu été constitué et maintenu par la nécessité d'assurer à des étrangers, ayant besoin de protection et des organismes de la vie moderne, un

milieu où ils furent capables de vivre et de poursuivre leurs affaires.

Telle est, en effet, la raison d'être des postes étrangères comme de toutes les institutions extraterritoriales en Turquie. En présence de leur existence, il était difficile à une puissance comme l'Italie, qui a de nombreux ressortissants et qui prétend à un grand rôle en Orient, de ne pas vouloir être mise sur un pied d'égalité avec les autres puissances. Son tort, en l'espèce, était surtout celui d'être un Etat très récent, qui n'avait pas encore pu prendre dans l'Est de la Méditerranée la situation que s'étaient peu à peu et depuis longtemps constituée les anciens grands Etats de l'Europe comme la France, l'Autriche ou la Russie. L'attitude du gouvernement italien dans les derniers incidents n'a donc rien qui puisse surprendre. Les demandes de l'Italie n'ont porté, comme nous le disions, que sur un petit nombre de ports, puisque les nouveaux bureaux italiens ne doivent être ouverts que dans cinq villes, alors que d'autres puissances, et la France en particulier, en possèdent dans la plupart des ports de quelque importance qui se succèdent tout le long du littoral de l'Empire ottoman.

## ASIE FRANÇAISE

**La culture du riz en Cochinchine et au Siam.** — On sait qu'après la Birmanie, la Cochinchine française, puis le Siam sont, dans le monde entier, les deux plus grands pays producteurs de riz pour l'exportation. Nous trouvons dans le *Bulletin de la Chambre d'Agriculture de Cochinchine* le tableau des superficies consacrées à cette culture en Cochinchine et au Siam. En 1906-07, 4.249.879 hectares ont été ensemencés en paddy en Cochinchine et, en 1907-08, on évalue les superficies consacrées au paddy à 1.166.620 hectares, soit une diminution de 83.259 hectares sur l'année agricole précédente. Cette diminution, qui n'a d'ailleurs aucune signification permanente, provient des inondations qui ont beaucoup éprouvé l'année dernière l'Ouest du delta du Mékong, cependant l'exportation du riz a été plus forte que jamais en 1907. Elle s'est élevée pour toute l'Indo-Chine à 1.422.970 tonnes dont la plus grande partie, et de beaucoup, revient comme toujours à la Cochinchine puisque Saïgon a exporté 1.263.975 tonnes contre Haïphong 152.054 et Tourane 6.941. Du total 191.422 tonnes sont achetées par la France et le reste par l'étranger, surtout l'Extrême-Orient.

Les chiffres de 1907 ont d'ailleurs été exceptionnels comme le prouve le tableau suivant des exportations de riz d'Indo-Chine depuis 1900 :

1900.....	915.635 tonnes
1901.....	511.754 —
1902.....	1.115.608 —
1903.....	676.018 —

1904.....	976.410 tonnes
1905.....	622.037 —
1906.....	740.484 —
1907.....	1.422.970 —

Mais le Siam nous suit de bien près pour la production encore plus que pour les superficies consacrées au riz. En 1905-1906, il a planté en riz 610.000 rais, ou 980.000 hectares. On voit que le Siam approche beaucoup de la Cochinchine pour les superficies plantées en riz. A vrai dire, la comparaison exigerait que l'on ajoute aux chiffres de la Cochinchine ceux du Cambodge et en particulier des provinces rétrocédées de Battambang et de Sisophon, pour se rendre compte du développement agricole parallèle du delta du Mékong et de celui de la Ménam.

Mais les chiffres d'exportation de riz du Siam s'approchent beaucoup de ceux de notre Indo-Chine. En voici le tableau depuis 1902 :

1902.....	13.414.000 piculs
1903.....	9.832.000 —
1904.....	14.197.000 —
1905.....	13.799.000 —
1906.....	15.326.325 piculs (927.243 tonnes)
1907.....	11.488.699 piculs

Comme la Cochinchine, le Siam vit presque exclusivement d'une monoculture (d'après un rapport de notre ministre à Bangkok, M. de Margerie, qui vient d'être publié, en 1907, année mauvaise, le riz a fourni plus de 76 0/0 de ses exportations. Aussi le gouvernement de Bangkok fait-il et favorise-t-il des efforts pour consacrer, par des irrigations et des drainages, de plus grandes superficies au paddy — les terres vierges ne manquant pas dans le delta ni la basse vallée de la Ménam. Il existe en effet à Bangkok un « département de l'Irrigation », d'une création toute récente, qui a exécuté un certain nombre de travaux publics très productifs. En outre, des sociétés privées contribuent à la mise en culture des étendues improductrices, et tout le district appelé le Klong-Ransit, d'une superficie de 2 millions de rais, a été rendu une des contrées les plus fertiles du Siam par les efforts d'une de ces sociétés d'irrigation qui emploient volontiers des ingénieurs hollandais. En outre, on se préoccupe d'améliorer la production en qualité pour remédier à la situation qui a été constatée l'an dernier, pendant laquelle le riz du Siam s'est vendu sur le marché international 9 ticaux par picul, les riz de Java 14 ticaux et les riz de la Caroline 20 ticaux.

Nous aurons donc fort à faire pour ne pas nous laisser prendre par le Siam le second rang parmi les pays exportateurs de riz, bien qu'il y ait encore dans l'immense delta du Mékong, de Battambang aux bouches du fleuve, plus de terres disponibles encore pour le paddy que dans le delta de la Ménam qui ne manque cependant pas de superficies qui n'attendent pour produire que des habitants et quelques travaux d'aménagement. On assure que dans la seule Cochinchine une moitié seulement des terres susceptibles d'être transformées en rizières sont cultivées.

Nous venons de dire que la main-d'œuvre fait défaut, en même temps que la population au Siam, comme d'ailleurs en Cochinchine, aussi s'y préoccupe-t-on de développer la culture du riz au moyen des machines agricoles particulièrement difficiles à appliquer à la production du paddy. Le gouvernement de Bangkok se propose d'accorder deux primes de 1.000 livres sterling chacune pour les deux machines qui seraient reconnues les plus pratiques, la première pour labourer et semer, la seconde pour moissonner le riz. On sait que les procédés mécaniques sont très largement employés pour la production du riz dans le Sud des Etats-Unis et en particulier dans la Louisiane et au Texas. Tout récemment, le gouvernement général de l'Indo-Chine s'est adressé à l'ambassade de France à Washington pour avoir des renseignements à ce sujet. Cette question a déjà intéressé le gouvernement de l'Inde, comme le constate le passage suivant d'une réponse de M. des Portes de la Fosse, chargé d'affaires de France aux Etats-Unis, au gouvernement de l'Indo-Chine : « Je vous adresse un certain nombre de catalogues qui, dans leur ensemble, présentent l'énumération, la description et l'application de tous les engins mécaniques usités en Louisiane pour la culture et le traitement du riz. En ce qui concerne la mission spéciale d'études que vous seriez disposés à envoyer sur place, j'ajouterais que le gouvernement du Bengale a déjà mis le même projet à exécution : trois de ses délégués, Hindous des hautes classes, gradués de l'université de Calcutta, sont arrivés ces jours derniers à la Nouvelle-Orléans, se proposant d'étudier en Louisiane et au Texas les procédés de la culture du riz, du coton, de la canne à sucre, et en Floride de l'ananas, de l'orange et du mango... » La Chambre d'agriculture de Cochinchine a émis un vœu en faveur de l'envoi d'une mission indo-chinoise analogue à celle que l'Inde anglaise a fait partir pour les régions rizicoles des Etats-Unis. La question présente un intérêt d'autant plus grand qu'il ne faut pas perdre de vue que si l'Indo-Chine offre des richesses latentes à développer, et qui plus tard pourront devenir effectives, sa grande ressource consiste actuellement dans le riz, d'un écoulement toujours certain sur le marché de l'Extrême-Orient et du reste du monde, et qui constitue, tant sa valeur est assurée, comme une sorte de monnaie. Le port de Saïgon en vend actuellement une quantité qui tend à atteindre régulièrement le million de tonnes. Si l'on songe aux superficies qui restent à mettre en valeur dans le delta du Mékong, on ne saurait trop se préoccuper de ne pas laisser notre colonie être devancée par l'Inde anglaise et même le Siam, dans les efforts pour organiser d'une manière plus moderne la production du riz.

**Les recettes des douanes et régies en 1907.** — Les recettes totales perçues par l'administration des douanes et régies pendant les douze mois de 1907 s'élèvent à 27.952.000 piastres et sont supérieures de 1.438.600 aux prévisions budgétaires

de l'exercice et de 4.948.000 piastres aux recettes correspondantes de 1906. Les recettes à recouvrer sur le montant des droits liquidés au 31 décembre étant de 122.500 piastres environ, le montant des recettes définitives s'élève à 28.075.000 piastres, et la plus-value sur les prévisions du budget sera de 1.561.000 piastres.

Les principales plus-values ont été occasionnées par le produit des droits de douane à l'importation et à l'exportation qui s'élèvent à 1.300.000 piastres.

Les produits des contributions indirectes et les régies n'ont donné dans leur ensemble qu'une plus-value de 260.000 piastres.

Des moins-values ont été constatées sur le rendement des alcools indigènes en Cochinchine et sur le rendement des tabacs dont la récolte a été mauvaise au Cambodge.

Il semble que l'on puisse conclure de ces résultats que la situation économique de l'Indo-Chine est en voie d'amélioration et que peut-être cette grande colonie va entrer dans une nouvelle période de prospérité.

*Les recettes des douanes et régies en janvier et février 1908.* — Les recettes des six premiers articles du budget de l'Indo-Chine, savoir : douanes, contributions indirectes et régies, enregistrement, domaines et timbres, postes, télégraphes et téléphones, chemins de fer et forêts, ont atteint, pour les deux premiers mois de 1908, le chiffre de 5.556.500 piastres, en excédent de 358.500 piastres sur les prévisions budgétaires, et de 927.000 piastres sur les recettes correspondantes de 1907.

**L'activité indigène en Cochinchine.** — On sait que les Annamites se consacraient jusqu'ici à peu près exclusivement à l'agriculture, abandonnant le commerce et l'industrie aux Européens et aux Chinois. Ils paraissent disposés à changer ou plutôt à élargir le cercle de leur activité. Voici que le commerce et l'industrie les attirent. Les uns ouvrent des magasins dans les plus belles rues de Saïgon, cette ville qui chaque jour s'embellit. Les autres organisent des services de transport par automobiles. Un Annamite a fondé récemment une société sous le nom d'« Association industrielle annamite de Cochinchine » en vue d'installer des ateliers de filature de coton, de tissage de soie, de tannerie, de cordonnerie, de savonnerie et de verrerie. Cette association s'est trouvée en face d'une difficulté ; elle a pensé qu'il lui serait peu facile de se procurer les contre-maîtres européens et l'outillage dont elle a besoin et elle a demandé à l'administration de lui procurer l'un et l'autre. Quel accueil l'administration va-t-elle faire à cette requête ? La *Quinzaine coloniale* a examiné la question dans son numéro du 10 avril et elle l'a résolue ainsi :

« Il nous paraît, quant à nous, extrêmement probable qu'elle reculera devant les responsabilités du mandat dont on lui demande de se charger. Et c'est en quoi nous estimons qu'elle aura raison. Ce n'est pas qu'elle ne doive, à notre avis, favoriser de tout son pouvoir le réveil de l'acti-

vité indigène et l'orientation de cette activité vers des entreprises nouvelles, où elle a hésité à s'engager jusqu'ici. Mais l'administration n'est pas omnisciente et le service qui lui est demandé dans la circonstance sort manifestement de sa compétence. C'est l'affaire de spécialistes d'engager des ouvriers tisseurs et filateurs et d'acheter le matériel de ces industries. Si l'administration se laissait aller à se charger de ce soin, il y a fort à parier qu'elle s'en acquitterait fort mal. Et même si, par extraordinaire, elle s'en tirait à son honneur, elle n'aurait encore résolu qu'une partie des difficultés qui arrêtent les promoteurs de l'entreprise. Ces ouvriers, il resterait à les diriger ; cet outillage, à le monter et à le faire fonctionner ; et là, malgré toute sa bonne volonté, l'administration devrait s'avouer incompétente. Qu'adviendrait-il alors des projets de l'Association industrielle annamite ? La vérité est que ces projets pèchent par la base ; et cette observation s'applique d'ailleurs, d'une manière générale, à toutes les tentatives du même ordre émanant jusqu'ici de l'initiative indigène. Une industrie ne saurait se passer du concours de techniciens expérimentés, qu'il s'agisse de la période préparatoire ou de la période d'exploitation ; et l'erreur commise par les Annamites qui se proposent de créer en Cochinchine des ateliers de tissage et de filature consiste précisément à croire que, sans éducation spéciale préalable, ils pourront mener à bien ces entreprises. Les Japonais et les Chinois, il est vrai, ont réussi dans l'industrie et c'est sans doute leur exemple qui a incité les Annamites de Cochinchine à s'engager à leur tour dans cette voie. Mais ils oublient qu'avant d'assumer personnellement la direction d'entreprises industrielles, les Japonais et les Chinois se sont mis à l'école des Européens et que les premiers directeurs de ces entreprises fondées au Japon et en Chine ont été des spécialistes venus d'Europe, les indigènes, dans ces deux pays, n'intervenant que pour la constitution du capital et pour la partie commerciale. Leur éducation s'est faite ainsi peu à peu ; et c'est alors, mais alors seulement, qu'ils ont pu, sans inconvénient, se passer du concours des Européens. En Cochinchine même, l'industrie de la décortiquerie à vapeur, avant d'être monopolisée par les Chinois, a été d'abord une industrie exclusivement européenne, puis une industrie mi-européenne, mi-chinoise. Les Annamites, s'ils veulent suivre l'exemple des Chinois, feraient donc bien par s'inspirer de ce précédent. Autrement il est à craindre que leur désir de brûler l'étape ne les expose à manquer le but. C'est le conseil que ne manquera pas sans doute de leur donner l'administration et, ce faisant, elle leur rendra un meilleur service qu'en les aidant à se procurer un personnel ouvrier et un matériel dont ils ne sauront que faire. »

**Les dépenses pour l'amélioration du Mékong.** — Le *Journal officiel de l'Indo-Chine Française* nous annonce que les dépenses déjà faites et les dépenses autorisées pour l'améliora-

tion dans l'avenir de la navigation du haut Mékong et les voies nécessaires destinées à faciliter les transbordements sont arrêtées comme il suit :

*Amélioration de la navigation.*

Piastres.

Dépenses faites depuis l'origine des travaux jusqu'au 31 décembre 1906 (dépenses de personnel exclues) ..... 647.000

*Dépenses faites ou à faire à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1907 :*

Bief inférieur (des rapides de Sambor aux chutes de Khône).....	53.000
Bief moyen (des chutes de Khône à Ban-koum)...	48.000
Rapides de Kemmarat (de Ban-koum à Houen-hin).....	88.000
Bief supérieur (de Houen-hin à Bangkok-peung).	61.000
Etudes .....	25.000
Somme à valoir .....	25.000
	_____
Total pour les travaux d'amélioration autorisés à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 1907.....	300.000
Construction d'une route de transbordement évitant les rapides de Sambor.....	87.000
Construction d'une route destinée à éviter les rapides de Khône .....	172.000
	_____
Total général des travaux autorisés à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 1907 pour le fleuve et à partir du commencement des travaux pour les routes d'évitement.....	559.000

La répartition des dépenses ainsi autorisées pourra être modifiée par décision du directeur général des travaux publics, mais le total ne pourra être changé que par arrêté du gouverneur général. En fin des travaux, le compte définitif sera fixé par arrêté du gouverneur général, après répartition des dépenses d'études et de la somme à valoir entre les divers chefs.

Comme on le voit, en dehors des 647.000 piastres dépensées, on envisage une nouvelle dépense de 559.000 piastres. Ce sont donc des crédits considérables pour une œuvre dont l'efficacité paraît singulièrement douteuse aux yeux des observateurs impartiaux qui ont étudié la question de la navigabilité du Mékong. Peut-être des économies pourraient-elles être faites sur ce chapitre, et peut-être y aurait-il lieu d'examiner si les dépenses de personnel ne jouent pas un rôle excessif dans le total de celles qui ont été et sont encore faites pour l'amélioration du Mékong. Et même, pour voir les choses d'ensemble, il est permis de se demander si des coupes très larges faites dans ce budget un peu fallacieux de l'amélioration du Mékong et plus tard dans les subventions accordées à une navigation qui ne peut être qu'insuffisante, ne permettraient pas de fournir une partie des sommes nécessaires à la construction du chemin de fer dont nous avons déjà parlé et qui relierait Kompong-tiam à Pi-moun et au grand bief du Mékong. Ainsi on pourrait faire l'économie d'efforts presque entièrement stériles pour améliorer une navigabilité nécessairement impossible ou tout au moins très précaire sur presque toute l'étendue qui sépare le haut des rapides de Kemmarat du bief maritime du fleuve.

**Les travaux du port d'Haïphong.** — La Commission du port nommée par arrêté de M. le Gouverneur général de l'Indo-Chine en date du 19 juin 1907 a accepté dans l'ordre suivant les travaux nécessaires à exécuter pour compléter l'outillage du port, suivant les besoins du commerce et de la navigation :

1<sup>o</sup> Prolongement de l'appontement actuel des docks et son renforcement, pour recevoir la voie de 1 mètre;

2<sup>o</sup> L'établissement de la gare maritime dans les docks;

3<sup>o</sup> La construction d'une forme de radoub de 140 mètres de longueur.

Les dépenses résultant de ces travaux ont été évaluées pour l'ensemble à 7 millions de francs. La Commission a proposé une augmentation des taxes des docks par un droit de péage sur toutes les marchandises entrant ou sortant du port de Haïphong. Après examen d'un tableau des entrées et sorties du port de Haïphong pendant les cinq dernières années, tableau fourni par l'administration des T. P., emprunté aux statistiques des douanes et régies, la Commission estimant que le produit des droits de péage à établir donnerait un revenu annuel de 160.000 francs environ, a pensé que cette somme serait suffisante à gager un emprunt d'environ 2.200.000 francs amortissable en vingt annuités, intérêt à 4 0/0 l'an, compris.

L'important problème d'emprunt va être prochainement examiné par la Chambre de commerce.

**La culture du coton.** — On lit dans le dernier *Bulletin de l'Association cotonnière coloniale* :

« Nous n'aurons pas grand'chose à vous dire au sujet de l'Indo-Chine. Comme vous le savez, le Cambodge produit des quantités très importantes de coton qui prennent le chemin des marchés d'Extrême-Orient : les fibres y sont utilisées principalement au rembourrage des vêtements, aussi l'égrenage en est-il trop défectueux pour que l'on puisse les utiliser couramment en filature. En outre, les usines d'égrenage appartiennent à des Chinois qui s'en assurent l'approvisionnement en matière première en faisant des avances sur récolte aux cultivateurs.

« Nous espérons pourtant que, grâce au concours que nous a offert très aimablement M. Vasselle, nous arriverons à trouver une solution qui permettra d'attirer sur le marché français les cotons du Cambodge améliorés par un égrenage convenable. Cette solution serait des plus avantageuses pour notre industrie nationale et pour les cultivateurs indigènes qui tireraient sûrement un plus grand profit de la culture d'un coton destiné à la filature.

« Sur la demande du directeur de l'agriculture de l'Indo-Chine, votre Comité de Direction a envoyé dans cette colonie, en 1907, vingt égreneuses à bras qui ont été mises à la disposition de villages de régions cotonnières. »

## SIAM

**Un projet de traité anglo-siamois.** — Depuis deux mois le bruit courait que des négociations étaient engagées entre l'Angleterre et le Siam en vue d'un traité aux termes duquel l'Angleterre ferait des concessions très importantes au gouvernement de Bangkok en ce qui concerne l'extritorialité dont jouissent ses ressortissants au Siam, en échange d'acquisitions territoriales, très substantielles dans la péninsule malaise. On croyait savoir en outre que l'Angleterre, en dehors de ces cessions de territoires, cherchait à obtenir du Siam des avantages économiques, particulièrement en ce qui concerne les fournitures et le personnel du réseau de chemins de fer que le gouvernement siamois construit actuellement. Ces rumeurs ont été confirmées par un article que le *Times* publiait le 23 avril. Nous y relevons les passages suivants qui indiquent vraisemblablement quelles sont les cessions demandées par l'Angleterre : « On assure que, par l'arrangement projeté, le Siam céderait à ce pays les Etats de Kélantan, Trenganou et Kedah et peut-être d'autres districts de la péninsule malaise... On a proposé d'étendre dans cette péninsule le chemin de fer de Pahang, le long de la côte orientale, de manière à ouvrir à l'exploitation de riches districts qui ne sont actuellement accessibles que par de mauvais ports impraticables pendant plusieurs mois de l'année, et peut-être même de relier plus tard cette ligne au réseau siamois... L'obstruction de la navigation à l'embouchure de la Ménam, l'insuffisance des communications intérieures du pays, et les stipulations des traités actuels qui interdisent à nos ressortissants d'acheter ou de louer des maisons, des terres ou des plantations, sauf dans une zone limitée autour de la capitale, ont pendant longtemps été des griefs sérieusement ressentis par les résidents anglais au Siam, et en particulier par notre communauté commercante. » Ces passages sont clairs. Il s'agirait donc bien, comme le bruit en courait, pour l'Angleterre d'obtenir la cession de tous les Etats Malais siamois, et aussi un certain nombre d'avantages portant sur les travaux publics, spécialement sur les chemins de fer et sur les améliorations de la barre de la Ménam. En outre, les Anglais demanderaient à obtenir ce que nous avons obtenu nous-mêmes par le traité du 23 mai 1907, à savoir le droit de posséder des biens fonciers dans toute l'étendue du royaume siamois.

Le bruit courait que, pour s'assurer ces avantages, l'Angleterre ferait, en ce qui concerne la justice extritoriale, des concessions encore plus importantes que celles auxquelles nous avons consenti par le traité du 23 mars 1907. On assurait qu'elle abandonnerait à la juridiction siamoise, non seulement ses sujets asiatiques, mais encore les citoyens britanniques eux-mêmes. Nous dépassant à cet égard dans sa bonne volonté envers le gouvernement de Bangkok, elle aurait donc été la première puissance accordant au Siam

une suppression complète de l'extritorialité, c'est-à-dire faisant de lui sans aucune restriction un Etat moderne et pour ainsi dire de plein exercice.

Le même article du *Times* nous amène à croire qu'il a été ou qu'il est bien en effet question de quelque chose de semblable. Le grand journal anglais s'élève contre l'idée de renoncer au traité du 18 avril 1855 et à l'arrangement supplémentaire du 13 mai 1856 par lequel les Anglais ont obtenu que les sujets britanniques, européens ou asiatiques, fussent exclusivement jugés par leur cour consulaire qui fut établie par un ordre du Conseil le 28 juillet 1856. A la rigueur, le *Times* admettrait que les sujets asiatiques anglais soient soumis au régime judiciaire que nous avons accepté pour les nôtres. Il fait cependant observer à cet égard que les sujets et protégés français vivaient pour la plupart au Siam depuis de longues années et n'avaient pas connu d'autre juridiction que la juridiction siamoise, tandis qu'au Siam les sujets anglais sont en grande partie des Chans de Birmanie qui habitent au nombre d'une quinzaine de mille le Nord du Siam, et qui ont déjà protesté contre l'abandon partiel de l'extritorialité que l'Angleterre a consenti en faveur du gouvernement siamois en 1883. Nous ne savons quelle signification précise il faut donner à cet article du *Times*. Peut-être proteste-t-il dans le but de rendre les concessions demandées par le gouvernement siamois plus désirables, c'est-à-dire d'amener le roi Chulalongkorn à faire à l'empire britannique des cessions territoriales aussi larges que possible. Peut-être aussi le *Times* qui, il ne faut pas l'oublier, est, sous un gouvernement libéral, un organe d'opposition, s'élève-t-il sincèrement contre une politique qu'il trouve en réalité néfaste pour le prestige des blancs dans l'Asie anglaise et même à l'autorité morale que l'Angleterre ne doit nulle part laisser diminuer sur ses sujets asiatiques. Il serait malaisé de ne pas partager la préoccupation qu'exprime le *Times* à cet égard.

Ayant conclu sans consultation avec une autre puissance le traité du 23 mars 1907, nous n'avons d'ailleurs pas à nous indigner des procédés que l'Angleterre croira devoir employer comme les plus propres à favoriser ses intérêts au Siam, même s'il s'agit d'une chose aussi grave et prématuée que l'abandon de l'extritorialité en ce qui concerne les Européens eux-mêmes. Nous ne craignons nullement que les avantages que l'Angleterre pense obtenir soient au détriment de nos droits et, en particulier, les tractations qu'elle pourrait faire avec le gouvernement siamois en ce qui concerne les chemins de fer ne sauraient porter sur ceux du bassin de Mékong, sur lesquels, par le traité de 1904 et celui de 1907, nous avons obtenu et confirmé des servitudes. Néanmoins il semble qu'au point où en sont arrivées les choses au Siam et dans l'Asie orientale en général, les nations européennes ayant des dépendances asiatiques et étant limitrophes d'Etats indigènes devraient en arriver à se concerter pour suivre à

leur égard une politique identique. C'était déjà notre opinion au plus fort de l'hostilité franco-siamoise, alors que nous disions qu'il nous paraissait moins dommageable à l'avenir de notre domination en Indo-Chine de faire la part très large à l'influence anglaise au Siam que d'avoir une politique trop faible à l'égard de ce dernier pays. Nous ne saurions exprimer cette opinion avec des tendances identiques maintenant que nos différends territoriaux avec le Siam ont été clos définitivement et de bonne foi par l'acte du 23 mars 1907. Mais néanmoins, en présence des populations asiatiques que les Anglais et nous avons à diriger et de la situation qu'il convient de maintenir aux Européens, nous croyons qu'on ne saurait manquer d'émettre le vœu de voir s'établir une entente aboutissant à un parallélisme entre les politiques anglaise et française dans les pays asiatiques limitrophes de leurs possessions de l'Inde et de l'Indo-Chine. Elles ne sauraient avoir aucun avantage durable à renchérir l'une sur l'autre dans leurs complaisances envers leurs voisins.

**L'immigration.** — M. de Margerie, notre ministre à Bangkok, vient d'adresser au ministère des Affaires étrangères sur le mouvement d'immigration au Siam un rapport qui a été publié par le *Moniteur officiel du Commerce*. M. de Margerie constate les progrès constants de l'immigration au Siam, et en particulier de la colonisation de ce pays par les Chinois du Sud. En 1907, les passagers de pont entrés au Siam étaient au nombre de 60.120 ; en 1907 ils étaient de 85.955. Ces 26.000 passagers de pont de plus, en faveur de 1906 sont pour la presque totalité des coulis chinois. L'immigration de ces derniers, qui, en 1906, l'emportait de 19.294 sur les départs, l'emporte en 1907 de 36.100 unités. Autrefois plus de la moitié des immigrants chinois se dirigeaient sur Singapour pour se répartir ensuite dans la péninsule malaise et au Siam, mais aujourd'hui l'immigration a été facilitée par ce fait que les compagnies de navigation, le Norddeutscher Lloyd notamment, ont un service direct entre Hong-kong, Souateou et Bangkok. Les perspectives sont si engageantes pour le transport des coulis, qu'une compagnie de navigation sino-siamoise se constitue en ce moment, comme nous le disons d'ailleurs par ailleurs, pour assurer à des prix plus bas que les compagnies allemandes, l'immigration des Chinois au Siam. On sait que l'élément céleste occupe dans ce pays non seulement les hautes situations commerciales à côté des Européens, mais encore l'emporte sur les Siamois dans presque tous les petits métiers et contribue fortement par les croisements à peupler le pays. Il faut d'ailleurs observer qu'au bout de quelques générations les Chinois du Siam sont complètement siamoisés et même perdent sous un climat beaucoup plus chaud et déprimant que celui de leur pays d'origine, une partie des qualités qui les avaient d'abord fait réussir.

## CHINE

**Les Etats-Unis et la Mandchourie.** — Les questions qui sont posées en Mandchourie par les conflits ouverts ou latents entre la souveraineté chinoise, d'une part, et l'action japonaise dans le Sud et russe dans le Nord de l'autre sont loin encore d'être réglés. C'est ainsi que l'on annonce que l'ouverture des douanes chinoises dans la Mandchourie du Nord, qui devait avoir lieu en février, n'est pas encore chose faite à l'heure actuelle; d'un autre côté, les différends soulevés par les prétentions japonaises en ce qui concerne les postes et les télégraphes de la Mandchourie méridionale, et aussi en ce qui concerne le projet de chemin de fer chinois de Hsing-ming-ting à Fakoumène, ne sont pas encore réglés. Mais un facteur nouveau a surgi dans la question de Mandchourie, et sans qu'il soit encore possible de mesurer l'importance de l'action qu'il compte exercer, il convient de signaler son intervention et les perspectives qu'elle peut ouvrir.

Le nouveau consul des Etats-Unis à Kharbine, M. Fisher, s'est associé à la résistance que le tao-taï opposait aux règlements très minutieux que le représentant de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Chinois, c'est-à-dire la ligne russe de Mandchourie, avait adoptés en ce qui concerne le commerce et la vie municipale de la ville. En vertu du traité russe-chinois de 1896, la Compagnie de l'Est-Chinois possède en effet une très grande superficie de terrains autour de la gare de Kharbine et est maîtresse de tout l'emplacement sur lequel la ville a été construite. Comme, d'autre part, aucun fait matériel n'est venu troubler la situation des Russes à Kharbine, puisque la guerre n'a pas été portée si loin au Nord, on s'explique que les autorités moscovites aient continué à exercer sur ce point l'autorité qu'elles avaient assumée avant les événements de 1904-1905. L'intervention de M. Fisher a donc provoqué une émotion assez considérable, d'autant qu'il a déclaré agir sur les instructions de son gouvernement, devant lequel l'affaire a été maintenant portée par la Russie qui cherche à s'entendre avec Washington sur la mesure dans laquelle le consul des Etats-Unis, et à sa suite, sans aucun doute, les consuls étrangers, pourront s'immiscer dans l'administration de Kharbine et soutenir les représentants de la souveraineté chinoise contre les agents du chemin de fer de l'Est-Chinois, et par conséquent de la politique russe.

On peut se demander s'il n'y a pas là, de la part des Etats-Unis, la manifestation d'une politique très nette consistant à soutenir la Chine. Elle pourrait avoir, pour les Américains, son utilité en présence des difficultés qui peuvent se renouveler entre l'Amérique et le Japon, et aussi en ce qui concerne les relations financières et commerciales. A cet égard, la renonciation du gouvernement de Washington à plusieurs millions de l'indemnité consentie par la Chine aux Etats-Unis à la suite des troubles de 1900 a certainement été

une mesure habile. C'est ainsi que l'on annonce qu'un édit impérial, émis en mars, a autorisé le gouverneur de la province de Moukden à contracter un emprunt de 20 millions de taëls, soit environ 75 millions de francs, dans le but de réorganiser l'administration chinoise en Mandchourie. On dit qu'une tentative est faite pour contracter cet emprunt aux Etats-Unis, en lui donnant pour garantie la portion de l'indemnité américaine à laquelle le gouvernement de Washington a déclaré son intention de renoncer. Cette générosité se transformerait donc pour les Américains en un moyen nouveau d'influence commerciale, financière et même politique, dans la Mandchourie où leur commerce était prépondérant jusqu'à la récente invasion commerciale japonaise favorisée par les mesures que nous avons maintes fois signalées, d'après les Chambres de commerce de Niou-tchouang, Changhaï et autres centres européens d'Extrême-Orient.

Il est difficile de mesurer, dès à présent, quelle peut être la portée de cette politique américaine. A première vue, on croit aisément que le gouvernement de Washington, qui a eu à régler avec les Japonais l'épineuse question de l'immigration japonaise veuille maintenant poursuivre la politique du Japon jusque sur le terrain mandchou qui paraissait lui être abandonné en compensation des sacrifices d'amour-propre que l'empire du Mikado a consentis ailleurs. Mais néanmoins la démarche du consul Fisher est caractéristique et l'on se demande si elle n'ouvre pas certaines « possibilités ». En tout cas, elle a été prise avec beaucoup d'émotion non seulement en Russie, mais même au Japon où l'on s'est demandé si les Etats-Unis, en posant ainsi la question de la souveraineté chinoise en Mandchourie à Kharbine, ne visaient pas en réalité encore plus la situation des Japonais dans la province de Moukden. Et, chose curieuse, mais qui cependant pouvait se prévoir dans certaines éventualités, il a commencé à se manifester entre les journaux du Japon et ceux de la Russie une certaine solidarité basée sur la situation identique que la dernière guerre a faite au Japon ou laissée à la Russie dans le Sud et le Nord de la Mandchourie.

**Le départ de sir Robert Hart.** — Sir Robert Hart, dont nous avons annoncé la retraite prochaine, a quitté Pékin le 22 avril, de grands honneurs lui étant rendus au moment de son départ. L'inspecteur des douanes impériales part en apparence avec un congé d'une année à l'expiration duquel il doit soi-disant rejoindre son poste, mais en réalité son âge et son état de santé ne permettent pas de douter qu'il s'agisse d'une retraite définitive. On parle déjà du choix de son successeur, et tout récemment on mettait en avant le nom de M. Brazier, sujet britannique d'origine écossaise qui a reçu une culture française et n'est pas hostile à notre pays.

On se demande comment sir Robert Hart que beaucoup de personnes accusaient presque d'être devenu plus chinois qu'european, pourra s'accom-

moder d'une retraite en Angleterre. Il y a en effet quarante-cinq ans que ce fonctionnaire contrôle le service des douanes impériales maritimes. Sans l'avoir fondé, c'est lui qui a donné son développement actuel. Il commença à le diriger au moment où la Chine était bouleversée par la révolte des Taï-ping qui étaient maîtres même de la ville indigène de Changhaï. Il était donc singulièrement difficile au jeune consul anglais de remplir cette tâche, et cependant il est arrivé à faire du service des douanes impériales maritimes une des institutions les plus parfaites, les plus honnêtes et les plus efficaces, qui existent en Extrême-Orient. Sir Robert Hart s'est toujours efforcé de favoriser le développement du commerce étranger. Il l'a d'ailleurs vu plus que doubler puisque ce commerce a passé de 500 millions de francs en 1884, à 1.675 millions de francs en 1906. A cet égard, les excellentes statistiques annuelles et décennales publiées par les douanes impériales sont probantes, bien que, comme nous avons eu à maintes reprises l'occasion de le montrer, en attribuant à des centres de distribution britannique comme Hong-kong et Singapour une énorme partie des importations faites en Chine, elles ne rendent pas justice au commerce des nations continentales avec ce dernier pays.

Le rôle de sir Robert Hart en Chine ne s'est d'ailleurs pas borné à l'organisation et à la direction des douanes impériales maritimes. On se rappelle comment il fut appelé à commencer l'organisation du service postal chinois. A maintes reprises il eut à négocier pour la Chine avec les puissances étrangères, surtout à l'époque où les relations du gouvernement de Pékin avec ces dernières n'avaient pas pris la forme régulière et bien ordonnée qu'on leur connaît maintenant. C'est en remplissant cette tâche diplomatique qui lui échéait de temps à autre que sir Robert Hart fut appelé à signer la paix de la Chine avec la France après les hostilités de 1885. L'appréhendant comme diplomate, son gouvernement voulut même lui confier le soin des relations de l'Angleterre avec la Chine et lui proposa en 1885 le poste de ministre britannique à Pékin. Mais sir Robert Hart, soit qu'il estimât qu'il pouvait jouer ailleurs un rôle plus utile, soit que les liens qui l'attachaient à la Chine lui parussent déjà trop forts, déclina cet honneur, et l'on ne peut pas dire que les intérêts britanniques en Chine que sa présence à la tête des douanes impériales favorisait évidemment, aient eu à souffrir de cette décision.

On sait cependant quels reproches sir Robert Hart encourut en raison de l'attitude nettement favorable à la Chine qu'il adopta dans plusieurs circonstances, et notamment quelque temps après l'entrée des troupes internationales à Pékin en 1900. A la suite de la révolte des Boxeurs, sir Robert Hart fut le premier à intercéder auprès des gouvernements étrangers pour la dynastie mandchoue, à recommander le prince Touan qui s'était distingué pendant la révolte et à inviter les étrangers à considérer les événements qui venaient de se passer comme une chose inno-

cente et ne méritant aucun châtiment rigoureux. Depuis lors, en Angleterre, on a trouvé que sir Robert Hart ne défendait pas assez ses fonctions d'inspecteur général contre les menaces et les atteintes dont elles étaient l'objet de la part des promoteurs et aussi des bénéficiaires du mouvement de la « Chine aux Chinois ». On a pu lire dans ce Bulletin comment depuis l'édit du 9 mai 1906 des hauts fonctionnaires chinois nommés par le gouvernement de Pékin s'étaient sans cesse efforcés à faire de l'inspecteur général leur subordonné et un personnage effacé. Le gouvernement britannique, invoquant, comme nous l'avons dit, les contrats d'emprunt de 1896 et 1898 et aussi l'engagement pris en 1898 par la Chine de maintenir à l'inspecteur général des douanes chinoises un sujet britannique aussi longtemps que le commerce Anglais serait le plus important dans les ports chinois, protesta contre la situation subordonnée que l'on voulait donner à l'inspecteur général, mais sir Robert Hart défendit assez mollement la place et se contenta « d'assurances verbales » d'après lesquelles rien ne devait être changé à l'organisation ancienne. On s'est cependant demandé en Angleterre, si, tout en donnant à un Anglais la succession de sir Robert Hart, la Chine ne violerait pas son engagement envers le gouvernement britannique le jour où elle ferait de l'inspecteur général un personnage purement représentatif et « mangé » par les fonctionnaires chinois placés au-dessus de lui.

La manière dont sir Robert Hart s'est trouvé assimilé par le pays où il exerçait son activité a été jusqu'à se manifester par l'esprit conservateur chinois dont il fit preuve. Il ne se borna pas en effet à diriger une des grandes administrations chinoises, et même à certains moments à élaborer des projets de réorganisation administrative totale dont il aurait assumé volontiers la direction, mais encore il fut de ceux qui estimèrent que les réformistes chinois allaient trop loin en voulant assimiler les notions et les idées occidentales sans s'efforcer tout d'abord de les greffer sur la philosophie et les institutions traditionnelles de la Chine. C'est ainsi que sir Robert Hart déclara que les jeunes Chinois devraient compléter leur éducation morale fondée sur les classiques et les préceptes de Confucius avant d'acquérir les idées et les sciences occidentales. Et lorsque l'on considère les extravagances d'esprit auxquelles se laissent aller un grand nombre de novateurs extrême-orientaux, il est impossible de ne pas penser que, dans cette circonstance sir Robert Hart a encore fait montre de ce jugement et de ce bon sens qui l'ont si parfaitement servi durant sa longue et efficace carrière au service de la Chine.

**Le boycott des marchandises japonaises.** — Nous avons fait allusion, dans notre dernier Bulletin, au mouvement de boycott des marchandises japonaises qui a éclaté dans la Chine méridionale à la suite de l'incident du *Tatsu-Maru*. L'émotion provoquée par ce dernier dans la Chine du Sud a été extraordinaire et en rela-

tion avec la nervosité actuelle du sentiment national, si nouvellement exalté chez les Chinois. Des meetings monstrueux ont eu lieu à Canton pour proclamer que l'anniversaire de la reddition du *Tatsu-Maru* serait considéré comme un jour de deuil, et pour organiser le boycott des marchandises japonaises. Ce dernier a pris au moins autant d'extension que celui des marchandises américaines il y a deux ans. La guilde des marchands chinois de Hong-kong, en présence de ce mouvement, a télégraphié à Nagasaki et Yokohama pour donner aux agents chinois de ces villes l'instruction de ne plus commander de marchandises japonaises, et d'embarquer sur des navires non japonais celles qui étaient déjà commandées. Les changeurs chinois se sont associés au boycott en refusant d'accepter les billets de banque japonais, même avec un escompte. Le mouvement n'est pas vu d'un mauvais œil par les commerçants anglais de Hong-kong, qui importent du coton de l'Inde, et qui avaient été fort irrités du projet de l'Association des tisseurs de coton japonais d'insérer des billets de loterie dans les balles de coton, dans le but de favoriser l'importation japonaise en s'adressant à une des passions les plus invétérées des Chinois. Le boycott japonais a pris de telles proportions qu'il s'est même étendu aux marchands chinois de Sydney qui ont renoncé à se servir comme de coutume des navires japonais faisant le service entre l'Australie et l'Asie orientale.

Il semble, d'après certaines nouvelles, que le gouvernement de Tokyo se soit ému de cette situation, et on a annoncé récemment que cinq croiseurs japonais et plusieurs contre-torpilleurs allaient se rendre dans les eaux de la Chine méridionale, mais on ne voit pas trop, à moins de faire une guerre et même en la faisant, comment les Japonais pourraient vaincre la remarquable force négative que représentent les marchands chinois coalisés. Les autorités de Pékin ont invité les fonctionnaires locaux à prier la presse de modérer ses articles sur le boycott, mais ce dernier n'a pas été enrayé. C'est là un phénomène qui n'est pas sans mériter quelque attention : il accentue la froideur qui commençait à se manifester en Chine envers le Japon et qui a été démontrée par la tendance des autorités chinoises à se défaire des professeurs et instructeurs japonais qu'elles ont engagés en si grand nombre, et à essayer de les remplacer par des ressortissants de pays plus lointains et en somme moins dangereux pour l'indépendance chinoise.

**La hiérarchie catholique et la hiérarchie mandarcale.** — Des dépêches ont annoncé qu'un édit impérial daté du 10 avril 1908 avait abrogé l'édit du 15 mars 1899 conférant aux membres de la hiérarchie catholique un rang dans la hiérarchie mandarcale. Ce décret de 1899, qui fut obtenu par M. Stéphen Pichon, alors ministre de France en Chine, sur la demande de M<sup>gr</sup> Favier, conférait aux prêtres catholiques le rang de pré-

fets et aux évêques le rang de gouverneurs ou de vice-rois. Fréquemment on s'était plaint en Chine d'une situation qui donnait au clergé catholique un rang n'ayant rien à voir avec sa mission spirituelle, et le Ouai-ou-pou a récemment fait un mémoire au trône demandant l'abolition du décret de 1899, mémoire sur lequel a été rendu l'édit du 10 avril dont nous venons de parler.

Il va sans dire qu'une mesure de cette nature ne saurait être prise qu'en vertu d'un accord entre le gouvernement chinois et le gouvernement français. L'édit de 1899 a été rendu en réponse à des demandes de la légation de France, et il ne saurait donc être décentmement abrogé d'une manière purement unilatérale. Il ne s'agit d'ailleurs pas ici d'en discuter les mérites et de savoir si oui ou non nous devons insister pour que les membres de la hiérarchie catholique aient un rang dans le mandarinat chinois. Il convient simplement de faire observer que l'édit de 1899 ne peut, selon le droit et les convenances, être abrogé qu'en vertu d'un accord entre la Chine et le gouvernement de la République.

**La Chine aux Chinois.** — Parmi les nombreuses manifestations du mouvement de la « Chine aux Chinois » qui, il est curieux de le remarquer, s'est manifesté tout particulièrement parmi les Célestes qui vivent à l'étranger, et ont acquis ainsi un sens plus exact du monde extérieur, il convient de signaler la décision d'établir une ligne de navigation chinoise entre le Siam, Singapour et Hong-kong. Cette décision aurait été prise d'après certaines dépêches par les commerçants chinois résidant au Siam. Ce groupe très riche aurait déjà versé 100.000 taëls pour constituer cette affaire dont le capital total doit être de 3 millions de taëls. Cette initiative intéressante est particulièrement inquiétante pour le Norddeutsch-cher Lloyd, dont les navires font actuellement presque tout le commerce de la Ménam, depuis que la Compagnie allemande, sans doute poussée et aidée par son gouvernement, a racheté les bateaux anglais qui assuraient les relations commerciales entre Bangkok, Singapour et la Chine.

Les tendances de « la Chine aux Chinois » se manifestent d'autre part contre tout projet d'emprunt étranger. C'est ainsi qu'on signale que, sous les auspices de la « Société pour la protection contre le danger » et sous la présidence de M<sup>me</sup> Tchang Tso-chen, une manifestation curieuse et qui mérite d'être signalée a eu lieu à Chang-hai, dans le hall des « Chang sou ho gardens ». Une vingtaine d'étudiants chantèrent plusieurs couplets en chinois sur un air étranger ; puis furent exposés les portraits de deux fonctionnaires du Tche-kiang qui, dit-on, se sont suicidés en guise de protestation contre le projet d'emprunt à l'étranger pour la construction des voies ferrées en Chine. Vinrent ensuite des discours plus ou moins enflammés, parmi lesquels celui d'un envoyé de Kao-hing soutenant que la Chine ne pourrait jamais rembourser les emprunts, et qu'ainsi les chemins de fer tomberaient forcément

entre les mains des étrangers. Malgré le bon ordre qui ne cessa de régner durant toute la réunion, nous ne devons pas perdre de vue l'esprit dans lequel elle a été faite, esprit que chercheront à propager les quelque deux cents personnes, femmes et hommes, étudiants pour la plupart, qui assistaient à cette manifestation pacifique.

Le *Nan fang pao*, d'autre part, ayant voulu, dans ses colonnes écrites en anglais, aller contre le sentiment chinois qui condamne l'emprunt pour le chemin de fer du Tche-kiang, ses propriétaires se sont vus, devant la colère des lecteurs, dans l'obligation de suspendre la partie anglaise de leur publication.

Sans doute le gouvernement et les commerçants qui ont une vue plus pratique des choses que ces « intellectuels » nationalistes que sont les étudiants chinois, se font une autre idée du concours financier que l'on peut demander aux étrangers, mais il est des tendances qu'il est malgré tout intéressant de signaler.

**Les chemins de fer.** — *Ligne de Changhaï à Nankin.* — La ligne de Changhaï à Nankin a été achevée dans les derniers jours de mars. Sa longueur totale est d'environ 310 kilomètres. On se rappelle que les travaux furent ouverts le 25 avril 1905. Le premier train de voyageurs est arrivé à Nankin le 28 mars dernier ayant couvert toute la longueur de la ligne en 5 h. 37 m.

*L'emprunt de la ligne de Tien-Tsin à Poukou.* — Nous avons annoncé il y a quelque temps qu'un arrangement définitif avait été substitué à l'arrangement passé en 1898 entre le gouvernement chinois et la British and Chinese Corporation pour la construction du chemin de fer de Tien-tsin au Yangt-seu. L'emprunt de 75 millions de francs destiné à fournir des fonds nécessaires à la construction de cette ligne vient d'être émis à la fin de mars à Londres et à Berlin, et il a été largement couvert. Les banques émetteuses étaient, pour l'Angleterre, la Hongkong and Changhaï Banking Corporation, et pour l'Allemagne la Deutsch Asiatische Bank. La part de l'emprunt à émettre en Angleterre doit couvrir les frais de construction de la ligne de Poukou à Ihsien, près de la frontière méridionale du Chantoung, et la part allemande la section entre Ihsien et Tientsin. La portion de l'emprunt émis à Londres a été de 1 110 000 livres sterling (27 750 000 fr.) et la part émise en Allemagne de 1 890 000 livres (47 250 000 fr.) Le contrat de l'emprunt est contenu dans l'accord relatif au chemin de fer de Tien-tsin à Poukou, signé le 13 janvier 1908, en même temps que l'autorisation donnée par un édit impérial, entre M. Liang Tounien, vice-président en fonctions du Ouai-ou-pou et les banques contractantes.

L'emprunt est rachetable en 30 années à partir du 1<sup>er</sup> avril 1908 par des tirages annuels commençant en 1918. Le premier paiement sera fait le 1<sup>er</sup> avril 1919. Le gouvernement impérial chinois se réserve le droit, sur un préavis de six mois

aux banques qui ont fait le contrat d'emprunt, d'augmenter la proportion des titres rachetés en 1819 ou dans la période suivante. Tous les titres qui seront rachetés ainsi d'avance, jusque et y compris le 1<sup>er</sup> avril 1928, seront payés avec une prime de 2 1/2 %, soit à 102 liv. st. 10 sh. ; mais après 1928, le rachat aura lieu au pair.

Les garanties données aux porteurs sont les suivantes : le revenu net du chemin de fer doit être consacré chaque année par le gouvernement impérial chinois en premier lieu au service de l'emprunt cette année-là, et pour le surplus, s'il y en a, il sera déposé dans les caisses de la Hongkong and Changhaï Bank et de la Deutsch Asiatische Bank à Tien-tsin et à Changhaï jusqu'à concurrence du total nécessaire pour assurer pendant l'année suivante le service de l'emprunt. Le gouvernement impérial chinois s'engage à ne consacrer en aucune circonstance les recettes du chemin de fer à gager d'autres emprunts, aussi longtemps que l'emprunt n'aura pas été complètement amorti. En outre de l'obligation directe que le gouvernement chinois assume en ce qui concerne le capital et les intérêts de l'emprunt, ce dernier est assuré par une première hypothèque sur les revenus provinciaux et énumérés ci-après et qui sont déclarés dans le contrat du chemin de fer libres de tous autres emprunts, charges ou hypothèques :

1<sup>o</sup> Les likins et revenus intérieurs de la province du Tchili jusqu'à une concurrence de 1 200 000 haikouan taëls (4 250 000 fr.) par an ; 2<sup>o</sup> les likins et revenus intérieurs de la province du Chantoung, jusqu'à concurrence de 1 600 000 haikouan taëls (3 669 175 fr.) par an ; 3<sup>o</sup> les revenus du likin de Nankin dans la province du Kiangsou jusqu'à concurrence de 900 000 haikouan taëls (3 87 500 fr.) par an, et les douanes indigènes de Houai-an dans la même province jusqu'à concurrence de 100 000 haikouan taëls, soit 354 150 francs par an. C'est un total de 3 800 000 haikouan taëls, soit environ 13 458 000 francs par an.

Aussi longtemps que le capital et les intérêts de l'emprunt seront payés régulièrement, il n'y aura pas d'ingérence des prêteurs dans la perception de ces revenus provinciaux ; mais si le service de l'emprunt fait défaut, après une période raisonnable les likins et les revenus provinciaux qui se percevront dans les trois provinces seront dans une proportion suffisante pour couvrir les sommes ci-dessus énumérées, transférés à l'administration des douanes impériales maritimes dans l'intérêt des porteurs. Aussi longtemps que cet emprunt ne sera pas encore amorti en tout ou en partie, il aura la priorité en ce qui concerne le capital et les intérêts sur tous emprunts, charges et hypothèques futurs qui pourront être gagés sur les revenus sus-nommés des trois provinces.

Dans le cas où le gouvernement impérial chinois pendant la durée de cet emprunt contracterait des accords pour la révision des tarifs douaniers, accords accompagnés de stipulations l'obligeant à diminuer ou à abolir le likin, les traités

consacrant cette révision ne devront pas être rendus impossibles par le fait que l'emprunt est gagé sur le likin et les revenus provinciaux ci-dessus nommés. Mais, d'autre part, tout likin nécessaire pour assurer la sécurité de cet emprunt ne doit être ni diminué ni aboli, sinon à la suite d'un arrangement préalable avec les banques contractantes de l'emprunt et seulement dans la mesure où un équivalent serait substitué à cette garantie sous forme d'une première hypothèque sur l'augmentation de revenu que la révision des tarifs pourrait assurer aux douanes impériales.

Comme nous l'avons dit, contrairement à l'accord préalable de 1898, celui de 1908 ne laisse aucune part aux porteurs sur l'administration de la ligne. Voici comment le contrôle qui leur est donné est spécifié :

La construction et le contrôle du chemin de fer n'appartiendront qu'au gouvernement chinois, mais pour la construction des sections septentrionale et méridionale, des ingénieurs en chef allemand et anglais seront nommés par le gouvernement chinois d'accord avec les banques contractantes. Lorsque la construction sera terminée, le gouvernement impérial chinois administrera les deux sections comme un seul chemin de fer d'Etat et nommera un ingénieur en chef, lequel pendant la période de durée de l'emprunt, sera un Européen. Mais cette nomination aura lieu sans qu'il doive en être référé aux banques contractantes.

Les comptes du chemin de fer doivent être tenus en anglais, selon des méthodes modernes reconnues efficaces, et ils seront appuyés par toutes les pièces comptables nécessaires. Pendant la période de construction, les comptes et les pièces comptables seront en tout temps à la disposition d'un auditeur nommé et payé par les banques contractantes de l'emprunt. L'administration du chemin de fer publiera annuellement, à la clôture de son exercice financier, un rapport en anglais montrant les comptes d'exploitation et les recettes du trafic du chemin de fer, rapport que le public pourra se procurer sur demande.

Au cas où le produit de l'emprunt serait insuffisant pour assurer la construction complète et l'équipement du chemin de fer, y compris le paiement des intérêts pendant la construction, le gouvernement impérial chinois, s'il ne fournit pas lui-même toutes les sommes nécessaires pour achever la ligne, autorisera les banques contractantes à émettre un emprunt supplémentaire dans les mêmes conditions que celles de l'emprunt principal pour faire face à cette insuffisance.

Tels sont, dans les grandes lignes, les termes du contrat de l'emprunt qui vient d'être émis, comme nous l'avons dit, avec succès, en Allemagne et en Angleterre. Cet emprunt, portant intérêt à 5 %, a été livré au public à 98 liv. st. 15 sh. par titre de 100 livres, c'est-à-dire fort près du pair. Les banques contractantes l'ont pris à 92 ou 94 livres, ce qui, avec les frais d'émission, ne leur laisse guère, d'après les calculs qui nous ont été com-

muniés, qu'un bénéfice d'environ un point. On pourrait s'étonner de ce que le taux d'émission soit si élevé et le bénéfice des banques contractantes si restreint, mais il faut tenir compte de ce fait, dont le gouvernement chinois, désormais très avisé en matière financière, n'a pas manqué de tirer parti, que les emprunts chinois 5 % antérieurs sont actuellement légèrement au-dessus du pair. En outre, une somme d'argent de 2 millions et demi de francs a été payée aux banques contractantes en compensation de leur renonciation à la participation aux profits de l'exploitation du chemin de fer et à une commission sur les achats de matériel, avantages qui leur étaient reconnus par le contrat préliminaire de 1908, et que l'accord du 13 janvier 1908, inspiré par l'esprit nouveau qui règne en Chine et qui ne veut laisser aux étrangers aucune part d'administration dans les grandes affaires qui se créent dans le pays, avait fait disparaître.

*Le rachat du Pékin-Hankéou.* — Certaines dépêches ont été publiées par les journaux, annonçant que les Belges avaient engagé avec le gouvernement de Pékin des négociations en vue du rachat du chemin de fer du Pékin-Hankéou. Renseignements pris, il y a bien eu quelques pourparlers préliminaires dans ce sens, en raison du fait que la Chine s'est réservé par le contrat de concession le droit de racheter la ligne à partir du mois de janvier 1909.

On s'explique que le gouvernement de Pékin ait quelque velléité de reprendre une affaire qui a donné des bénéfices extrêmement considérables à son petit capital actions. Mais il va sans dire que la Chine ne dispose pas des sommes nécessaires pour racheter ce capital et aussi pour rembourser les 125 millions de francs d'obligations qui ont été émis pour la construction de la ligne. La question qui se pose pour elle est donc d'obtenir un emprunt destiné à racheter le Pékin-Hankéou, c'est-à-dire à mettre le régime d'exploitation de cette ligne, aujourd'hui confié à des étrangers, en harmonie avec celui qui a été adopté pour tous ses chemins de fer nouveaux, comme les lignes de Tien-tsin à Poukou, de Changhaï à Nankin et du Tche-kiang. Il est à espérer que, si les pourparlers encore très vagues qui ont été engagés au sujet de cette affaire devaient aboutir, la France, qui serait certainement amenée à fournir et de beaucoup la plus grande partie de l'emprunt en question, comme elle a déjà fourni de beaucoup la plus grosse partie des sommes obtenues par l'émission des obligations du Pékin-Hankéou, ne marcherait pas, dans cette affaire nouvelle, à la remorque de la Belgique, et ne serait pas pour ainsi dire masquée par les Belges comme elle l'a été souvent dans la concession, la construction et l'exploitation du Pékin-Hankéou.

*La lutte contre l'opium.* — D'après le *Tcheng Tchih Kouan Pao*, ou Gazette officielle, un accord a été récemment conclu sur les bases suivantes entre le ministre britannique et le Ouai-ou-pou :

1<sup>o</sup> La Chine considérera que 51.000 caisses d'opium exportées de l'Inde est une moyenne, que cette moyenne doit être diminuée, à partir de 1908, de 5.100 caisses par an, de manière à supprimer l'importation dans un délai de 10 années. 2<sup>o</sup> La Chine nommera un commissaire à Calcutta pour surveiller les quantités vendues. 3<sup>o</sup> La Chine pourra lever des droits plus forts qu'actuellement sur l'opium étranger importé, tandis que les droits qui doivent frapper le produit indigène seront examinés ultérieurement. 4<sup>o</sup> Il ne sera pas importé de jus de pavot de Hong-kong en Chine ou *vice versa*. 5<sup>o</sup> On ne permettra pas de vendre des pipes d'opium sur les concessions étrangères, et on n'y permettra pas l'établissement de fumeries. 6<sup>o</sup> Aucune seringue à morphine ne doit être introduite en Chine.

Le mémoire du Ouai-ou-pou dit que des communiqués ont été également adressés aux légations de France et de Hollande à Pékin, leur demandant l'aide de leur gouvernement pour supprimer la drogue, et que des arrangements préliminaires ayant été préparés avec ces pays, la Grande-Bretagne a déclaré que si elle constatait que la production de l'opium indigène et le nombre des fumeurs diminuaient réellement, l'importation de l'opium serait également diminuée. Le Ouai-ou-pou demande que des lois très strictes soient promulguées contre les fumeurs.

Le mémoire suggère en outre que les autorités provinciales reçoivent des instructions très précises en vue d'arrêter l'introduction frauduleuse de l'opium de Perse, de l'Annam et du Pacifique du Sud ainsi que l'importation de la morphine.

On annonce que deux commissaires venant de Pékin sont arrivés à Canton pour étudier les proportions dans lesquelles le pavot est cultivé dans les deux Kouang, et aussi pour étudier les résultats obtenus par les édits prohibant l'usage de l'opium.

Comme nous l'avons fait observer, une des préoccupations du gouvernement chinois, à laquelle le mémoire du Ouai-ou-pou donne encore un écho, est celle d'obtenir que des mesures soient prises contre la vente de l'opium sur les concessions étrangères. Nous avons dit que récemment on avait décidé de fermer graduellement les fumeries de la concession internationale de Changhaï : 359 de ces établissements devront être fermés le 1<sup>er</sup> juillet.

Une des questions qui se posent subsidiairement à propos de celle de l'opium est celle du budget de Hong-kong. Entre 1/4 et 1/3 des recettes de ce budget sont demandées aux licences des fumeries d'opium. C'est à tel point que tout récemment encore la légation britannique invitait les autorités chinoises de Canton à réprimer la contrebande de l'opium sur Hong-kong. D'autre part, les établissements des Détroits tirent également des revenus de l'opium. On voit que la question budgétaire qui se pose à propos de l'interdiction de ce produit existe aussi bien dans les possessions britanniques que dans notre Indo-Chine.

**L'armée du Yunnan.** — La *Revue Indo-Chinoise* publie dans son numéro du 15 février 1908 un résumé intéressant sur l'état actuel des troupes au Yunnan. Elle se préoccupe d'ailleurs surtout des troupes nouvelles, les anciennes ayant très peu de valeur. Ces dernières devraient théoriquement comprendre 7 brigades formant un total de 17.500 hommes pour la province. En réalité, elles sont loin d'atteindre ce chiffre et comprennent à peine 4.500 hommes. Elles ne possèdent d'ailleurs pas d'armement uniforme : les uns ont encore le trident, la plupart ont des fusils à piston, quelques-uns ont des Winchester et des Mauser d'ancien modèle. Inutile d'ajouter que ces armes sont couvertes de rouille et que les hommes se hâtent de vendre les cartouches qu'on leur confie. Il y a en outre des irréguliers qui pourraient être levés en cas de danger, mais, dit la *Revue Indo-Chinoise*, la population chinoise du Yunnan formant la minorité et étant inférieure aux peuples des autres provinces comme énergie et valeur militaire, ces irréguliers seraient sans doute principalement recrutés parmi les indigènes de la province ; accoutumés au tir par l'habitude de la chasse, marcheurs remarquables, ces indigènes pourraient former des corps de partisans qui ne seraient pas à dédaigner au Yunnan, pays montagneux et souvent impraticable.

Quant aux troupes nouvelles, elles sont armées, équipées et organisées à l'euro-péenne, de plus exercées fréquemment. Quelques-uns de leurs officiers sortent des écoles militaires européennes, beaucoup ont fait leurs études au Japon.

Quand le programme officiel sera complètement rempli, elles comprendront 27 bataillons (ying) d'infanterie, numérotés de 1 à 27, de 500 hommes chacun, soit 13.500 hommes ; 2 régiments de cavalerie ; 2 groupes d'artillerie, et 1 régiment de génie.

En attendant ces jours encore lointains, les troupes nouvelles qui, sauf un bataillon, sont toutes casernées à la capitale de la province, comprennent :

*Le 1<sup>er</sup> bataillon de la 1<sup>re</sup> brigade : 240 hommes d'infanterie, casernés au yamen du gouverneur général.*

*Le 2<sup>o</sup> bataillon de la 1<sup>re</sup> brigade : 200 hommes d'artillerie, casernés au Tch'eng houa pou, près de la fabrique d'armes.*

*Le 3<sup>e</sup> bataillon de la 1<sup>re</sup> brigade : 250 hommes d'infanterie, casernés au Wen tch'eng k'ong en dehors de la grande porte de l'Ouest.*

*Le 1<sup>er</sup> bataillon de la 2<sup>o</sup> brigade : 250 hommes d'infanterie, casernés à Lounan-tcheou.*

*Le 2<sup>o</sup> bataillon de la 2<sup>o</sup> brigade : 250 hommes d'infanterie, casernés aux six portes de la ville.*

*Un bataillon d'infanterie de 500 hommes venus du Seuchuan, casernés au terrain de manœuvres du Sud (nan kiao tch'ang).*

*Un bataillon d'infanterie de 500 hommes venus du Kouang-tong, casernés au terrain de manœuvre du Nord (pei kiao tch'ang). — Soit un total de 2.000 fantassins et 200 artilleurs, sur lesquels 1.750 fantassins et 200 artilleurs sont à la capitale de la province.*

La solde des hommes est de 4 taëls par mois

pour l'infanterie, de 4 taëls 1/2 pour l'artillerie, la nourriture et l'entretien étant en outre fournis aux hommes. Ces troupes ont un costume et un équipement européens quelque peu imités de ceux de l'armée japonaise. L'armement n'est pas uniforme. La moitié des hommes ont encore le Mauser de 11 millimètres, ancien modèle ; les autres ont des Männlicher à chargeur et à baïonnette.

Les canons de l'artillerie sont tous des canons Krupp de montagne. L'intendance et les approvisionnements sont assurés dans chaque bataillon par des secrétaires sous les ordres et le contrôle des chefs de corps. « Toute cette réorganisation, dit la *Revue Indo-Chinoise*, se fait actuellement sous les ordres de Tch'en-Yu, rédacteur au Conseil privé, qui porte les titres de Directeur du bureau d'instruction militaire et d'Inspecteur de tous les régiments du Yunnan. C'est ce même Tch'en-Yu qui a organisé récemment les écoles militaires de Tchentou au Seu-tchouan. Il se montre fort découragé des résultats que donnent les soldats du Yunnan, dont la paresse, la stupidité, le manque d'énergie, lui font vivement regretter ses élèves du Seu-tchouan. »

Le Yunnan a encore des troupes de garde du chemin de fer, pour lesquelles on se préoccupe d'avoir des casernes et des uniformes. Leurs cadres ont été expurgés de tous les officiers concussionnaires et sont surveillés de très près. Ils comptent 11 bataillons de 250 hommes chacun, soit environ 3.000 hommes. Tous ces bataillons sont répartis sur la ligne entre Laokay et Yunnan-fou.

Leur armement est encore à l'état de projet. Quand ils accompagnent des Européens en voyage, on leur confie des Winchester, ou simplement de vieux fusils de tous modèles. Le gouverneur général aurait l'intention de les armer de fusils Gras.

Depuis quelques semaines, les soldats des groupes de garde du chemin de fer sont surveillés de près ; des appels et des contre-appels constants permettent de constater et de punir sévèrement les absences ; des sous-officiers énergiques et instruits les exercent régulièrement. Dès que leur armement et leur équipement auront subi les réformes projetées, ces hommes pourront être considérés comme constituant une force réelle.

Il y a enfin au Yunnan, sans parler des milices locales constituées par la population des villages pour se défendre contre les brigands, des troupes de gendarmerie formées récemment, et qui se composent de 300 hommes à Yunnan-fou, et de 100 à Mong-tseu. Le gouverneur général exprime l'intention de former un corps de gendarmerie montée de 2.000 hommes. Il a déjà commandé 50 selles européennes au Tonkin et fait une entente pour la fourniture éventuelle des 2.000 équipements complets.

Il existe à Yunnan-fou une série d'écoles militaires graduées. Elles comprennent : 1<sup>o</sup> Une école préparatoire correspondant à nos pelotons d'élèves

caporaux et délivrant un diplôme permettant à l'homme de devenir sous-officier. La durée des études y est de deux ans, et elle contient environ 200 élèves. Les professeurs y sont payés de 40 à 50 taëls par mois. — 2<sup>o</sup> Une école de perfectionnement rapide d'où les élèves sortent avec le grade de lieutenant. La durée des études y est de trois ans, et elle comprend environ 70 élèves. — 3<sup>o</sup> Une école d'enseignement des sciences militaires où les officiers viennent compléter leur instruction. Cette école est destinée à parfaire les connaissances des officiers. Les élèves, dont le nombre prévu par les règlements est de 60 à 100, sont choisis parmi les officiers de la province. Les matières enseignées sont les suivantes : stratégie, législation militaire, armement, topographie, levée de plans, fortification, service de communication, service de sûreté en campagne, hippologie ; règlements de discipline, règlements de correspondance militaire. Les officiers sont soumis à toute une série d'exercices physiques.

La surveillance générale de ces trois écoles est confiée à l'inspecteur Tch'en-Yu, mais la direction pratique est assumée par Hou-King-Yi. Celui-ci a fait un séjour de plusieurs années au Japon. Il semble intelligent, instruit et énergique.

Enfin, pour clore la liste de l'organisme militaire en création au Yunnan, la *Revue Indo-Chinoise* parle de la manufacture d'armes de Yunnan-sen et du dépôt d'armes qui est dans la même ville. La manufacture d'armes a été fondée il y a une trentaine d'années à la suite de la guerre contre les mahométans révoltés. Les ouvriers qu'elle occupe sont environ au nombre de 300. Elle possède des machines-outils d'ancien modèle. On y fabrique : 1<sup>o</sup> des canons du modèle Krupp de montagne, environ 8 à 10 par an ; 2<sup>o</sup> des fusils rayés, calibre 11 millimètres Mauser, ancien modèle ; la production annuelle ne dépasse pas 1.000 fusils ; 3<sup>o</sup> en dehors d'armes blanches, des douilles, des cartouches amorcées, au nombre de 50.000 par an. Aucun Européen ou Japonais n'est employé à cette manufacture.

Quant au dépôt d'armes de Yunnan-sen, on y garde 8 canons de gros calibre, 2 mitrailleuses sur lesquelles le correspondant de la *Revue Indo-Chinoise* n'a pu obtenir aucun renseignement, 10.000 fusils Mauser ancien modèle, quelques milliers d'armes disparates, Winchester, fusils à piston et autres, et 20 canons Krupp de montagne.

**La convention anglo-chinoise relative au Tibet.** — L'article II de la convention conclue à Lhassa le 7 septembre 1904, entre le colonel Young-husband et les représentants des trois grands monastères de Se-ra, Dre-pung et Ga-den, convention ratifiée par un accord anglo-chinois du 27 avril 1906, prévoyait que des accords nouveaux régleraient ultérieurement les diverses questions relatives au commerce entre l'Inde et le Tibet, ainsi que l'organisation des marchés qui devaient être ouverts à Ya-toung, à Gyang-tsé et à Gartok. Une convention portant sur ces matières vient d'être

signée à Calcutta le 16 avril, la Chine étant représentée par le commissaire Cheng, assisté de délégués tibétains. Ces derniers, en reprenant la route de leur pays, qu'ils regagneront par Dardjeeling, emporteront avec eux des machines à imprimer et à tisser, ainsi qu'un assortiment d'outils d'horloger; ces tentatives encore modestes, pour introduire au delà de l'Himalaya les rudiments de l'industrie occidentale, méritent d'être signalées. On ne connaît pas encore le texte du nouvel accord, mais l'on sait qu'il n'a pas été facile d'amener le gouvernement chinois à en discuter les éléments de concert avec des délégués tibétains, et à admettre ces derniers à participer au contrat. La Chine voyait, dans cette façon de procéder, une atteinte à ses droits de souveraineté. Il a fallu, pour la décider, que la conclusion du traité de commerce franco-canadien eût fourni l'exemple de négociations poursuivies directement par une dépendance avec un pays étranger.

## JAPON

**Les relations avec la Russie.** — Au commencement d'avril, les légations du Japon en Russie et de Russie au Japon ont été transformées en ambassades selon les décisions antérieurement prises, mais le gouvernement russe a donné une autre preuve de son désir de rendre plus faciles que par le passé les relations de ses ressortissants avec le Japon. Un projet a été élaboré tendant à instituer des cours de langue japonaise dans les écoles russes. Malgré l'effacement nécessaire de la politique russe en Extrême-Orient, on voit qu'on ne se désintéresse pas à Saint-Pétersbourg de l'avenir des marches orientales de l'empire, en dehors même des projets de chemin de fer qui ont été conçus pour les relier d'une manière plus sûre à la Sibérie centrale et à la Russie d'Europe.

La dernière question posée par la guerre de 1904-1905 et qui en droit n'a pas encore été réglée entre la Russie et le Japon vient de recevoir sa solution: on annonce en effet que les documents relatifs à la délimitation des territoires russes et japonais dans l'île de Sakhaline ont été signés et échangés le 11 avril par les commissaires russes et japonais chargés de fixer cette frontière.

**Le régime des chemins de fer.** — Nous avons signalé, au moment où cette opération se fit, le rachat par le gouvernement japonais de la plus grande partie des lignes de l'archipel qui avaient été construites par des compagnies particulières. Il semble cependant, d'après ce qu'on dit maintenant, que cette « nationalisation des voies ferrées n'a pas produit les résultats que l'on en attendait: on assure que les recettes ont beaucoup diminué — de moitié, disent quelques-uns — et que, en tout cas, le gouvernement japonais serait heureux, étant donné les

difficultés financières actuelles et les énormes efforts qu'il consacre d'autre part à son armée, à sa flotte, à sa marine de commerce et à son expansion industrielle, d'avoir non pas à faire des dépenses sur ses chemins de fer, mais au contraire à en tirer des bénéfices. Quoi qu'il en soit, on annonce que le gouvernement de Tokyo se propose de donner à bail pour un certain nombre d'années à une compagnie privée les chemins de fer d'Etat qu'il administre actuellement lui-même. Il se bornerait à se faire verser un certain pourcentage des profits et à se réservé un contrôle sur les méthodes et les tarifs d'exploitation. Rien n'a encore été arrêté, mais cependant il est à remarquer que des financiers même étrangers ont été consultés sur ce point, et l'on assure qu'il s'est trouvé en Europe des banques pour examiner l'entreprise et même se montrer disposées à participer à la prise à bail que proposerait le gouvernement de Tokyo.

**La situation en Corée.** — D'après les dépêches très rares qui filtrent de Corée, d'où le gouvernement japonais ne paraît pas très désireux de laisser des informations parvenir dans le reste du monde, l'apaisement est loin de se faire dans l'ancien « Royaume Ermite ». On signale de nombreuses rencontres entre les troupes japonaises et des groupes de Coréens plus ou moins armés. Le corps d'occupation nippon aurait été renforcé. Un fait qui donne une idée frappante de l'état d'esprit des Coréens en présence de l'absorption de leur pays par le Japon s'est produit à Changhaï. Un train où se trouvait le marquis Ito a été l'objet d'une tentative de déraillement dans la banlieue de cette ville, et l'on assure que cet attentat est le fait de Coréens désireux de tuer le résident général du Japon dans leur pays.

**La production du riz.** — On lit dans le *Bulletin économique de l'Indo-Chine*: « Le Département de l'Agriculture du Japon estime que la récolte de paddy s'est élevée, en 1907, à 7.427.000 tonnes, c'est-à-dire à une quantité qui n'a été atteinte qu'en 1904 (7.714.500 tonnes) et qui est d'ailleurs sensiblement au-dessus de la moyenne, puisque cette moyenne n'a été, depuis douze ans, que de 6.528.000 tonnes.

« Le prix du riz est en ce moment au Japon fort élevé, 17 fr. 85 le picul, et la plupart des économistes demandent la suppression du droit d'entrée sur cette céréale.

« Pendant les vingt-deux années qui ont pris fin en 1904, la population a augmenté de 22 1/2 %, tandis que la superficie cultivée en paddy ne s'est accrue que de 10 %; aussi, les importations de riz ont-elles pris une grande extension et ne semble-t-il pas d'une bonne politique, de la part du gouvernement, de maintenir des droits d'entrée sur une céréale, qui entre pour une grande part dans l'alimentation des classes pauvres. »

**Les capitaux français au Japon.** — « Il est intéressant de constater, dit le *Bulletin Eco-*

*nomique de l'Indo-Chine*, qu'au moment même où la Chine cherche à se passer des capitaux étrangers, le Japon fait tous ses efforts pour les attirer.

« Le Syndicat franco-belge qui s'est constitué pour favoriser les entreprises commerciales et industrielles au Japon, est présidé par un Français, M. Loonen, qui a passé plusieurs années dans ce pays et est à même de guider les autres financiers venus avec lui pour étudier la situation économique, au nom de la Banque de Paris et des Pays-Bas, de la Banque de l'Union parisienne, de la Banque d'Outremer et de la Compagnie internationale d'Orient, de Bruxelles et de M. Dalziel, de Londres.

« Les principales affaires lancées ou en projet sont les suivantes :

Royal Brush Co, brosserie d'Osaka. Capital versé : 300.000 yen (774.000 francs), dont les 3/5 français, 1/5 anglais, 1/5 américain.

Syndicat industriel d'Extrême-Orient, dont les capitaux sont moitié français, moitié belges.

Oriental Forest and Lumber Co Led. Capital versé : 950.000 yen (2.451.000 francs), dont 4/6 sont français, 1/6 japonais, 1/6 anglais.

Oriental Glass Manufacturing Co, Led. Capital versé : 1.500.000 yen (3.870.000 francs), dont un tiers est français, un tiers belge, un tiers japonais.

Oriental Compressed Co Led. Capital versé : 300.000 yen (774.000 francs), dont 2/3 sont français, un tiers japonais.

Oriental Rubber Manufacturing Co Led. Capital versé : 1.000.000 yen (2.580.000 francs), dont un tiers français, un tiers anglais, un tiers japonais.

Special Syndicate Bank, en projet, qui doit être installée à Tokyo, au capital de 2.000.000 de livres (50.400.000 francs), exclusivement français.

Dock de Moji.

« La brosserie a été organisée par M. Loonen et marche depuis plusieurs années.

« La Compagnie forestière a obtenu des concessions de forêts dans plusieurs régions et a commencé à exploiter il y a un an et demi. Elle possède une scierie mécanique.

« La manufacture de verre sera la plus grande usine du Japon, après les établissements métallurgiques de Wakamatsu ; elle sera mise en route d'ici peu.

« La Compagnie orientale de comprimés emploiera un nouveau procédé français pour les fondations de constructions.

« La création d'une banque française à Tokyo est un projet d'autant plus important que les financiers et le gouvernement japonais s'y sont montrés favorables.

« Depuis longtemps déjà l'on étudie la transformation du port de Moji, qui, le plus rapproché de la Corée, a une situation géographique de premier ordre, mais dans lequel règne un courant si violent que les plus gros navires peuvent à peine y séjournier. Le plan actuel consiste à concéder au Syndicat franco-belge la construction de docks situés à une certaine distance du port et où les navires pourraient venir s'amarrer sans danger. La ville elle-même verrait son centre un peu dé-

placé ; mais elle y gagnerait beaucoup sous le rapport de l'exportation du charbon et du développement des transactions extérieures. »

## ASIE RUSSE

**Le chemin de fer de l'Amour.** — La Douma, après une discussion animée et approfondie qui est une nouveauté frappante dans la politique russe, a voté dans sa séance du 15 avril en seconde lecture le projet de chemin de fer de l'Amour que nous avons annoncé dans notre précédent Bulletin. Il s'agit, comme on le sait, d'une ligne qui, se séparant en un point à l'Ouest de Tchita de la ligne de la Transbaïkalie qui entre actuellement en Mandchourie se dirigeant vers Kharbine, passerait au Nord de l'Amour et rejoindrait à Khabarovsk le chemin de fer de l'Oussouri. En somme, il s'agit de reprendre le projet primitif, étudié de 1893 à 1895, et qui consistait à relier Vladivostok au cœur de l'empire par un chemin de fer longeant la rive gauche de l'Amour, c'est-à-dire étant tout entier construit en territoire russe. La ligne de l'Oussouri qui relie Vladivostok à Khabarovsk sur l'Amour n'avait même été construite que comme section la plus orientale de ce chemin de fer transcontinental. On sait comment en 1896 la Russie obtint de la Chine le droit de construire un chemin de fer à travers la Mandchourie septentrionale, coupant par la corde l'immense arc de cercle que fait l'Amour au Nord des pays mandchous.

Nous ne reviendrons pas ici sur ce que nous avons dit de ce chemin de fer de la Mandchourie septentrionale. A notre sens, il répondait à tous les besoins de la politique russe en Extrême-Orient pour de longues années : il reliait Vladivostok au reste de l'empire par la voie la plus courte, et il donnait à la Russie, dans des provinces chinoises extérieures encore non colonisées, une position trop défendue par la masse continentale pour tenter une attaque japonaise. Si la Russie s'en était tenue là, elle n'aurait pas donné au Japon les raisons mandchouraines et surtout coréennes de risquer une guerre, et elle serait restée en présence d'un Extrême-Orient qui n'aurait pas été ébranlé par la secousse de 1904-1905. Elle aurait pu demeurer maîtresse de la Mandchourie du Nord et même la coloniser, mais la politique d'aventures décidée par une coterie pendant un certain temps toute-puissante au palais en a voulu autrement. Cette politique a déterminé la dernière guerre et si la ligne de la Mandchourie du Nord reste en droit entre les mains des Russes dans les mêmes conditions qu'après le traité chinois de 1896, le milieu est tout différent, les dispositions et les tendances de la Chine complètement changées, et c'est la raison principale pour laquelle le gouvernement de Saint-Pétersbourg a cru nécessaire d'en revenir à l'ancien projet par le Nord du fleuve Amour.

Il s'agit, à vrai dire, d'une entreprise extrême-

ment coûteuse. Le chemin de fer de l'Amour n'aura pas moins de 2.100 kilomètres de longueur. Il traverse une région sans ressemblance avec le haut plateau légèrement ondulé que l'on trouve en pénétrant de la Transbaïkalie en Mandchourie et qui est à peine interrompu par le relief médiocre et les pentes presque partout douces des monts Khingan. Au Nord de l'Amour, il faudra traverser un grand nombre de montagnes, et aussi de gros affluents de la rive gauche du fleuve. Bref, les dépenses doivent, d'après les prévisions, s'élever à 550 millions de francs, et il ne s'agit là que d'une estimation qui, comme tous les précédents le montrent, doit selon toute vraisemblance être largement dépassée. Lorsqu'on fit les études en 1894-1895 on prévoyait de grandes difficultés, surtout pour la partie occidentale du tracé. Les vallées sont étroites, les pluies estivales torrentielles provoquant des inondations qui exigent une surélévation de la voie, enfin des hivers longs et rigoureux ralentiront les travaux.

Aussi, les critiques soulevées par ce projet en Russie ont-elles été nombreuses. Beaucoup de personnes, et entre autres, paraît-il, le général Kourapatkine, ont déclaré qu'avant de penser à un chemin de fer du bassin de l'Amour il était nécessaire de doubler le Transsibérien, faute de quoi la ligne extrême-orientale n'aurait qu'une valeur militaire très faible. On estime que pendant de longues années le déficit de la ligne sera fort important. Des prophètes de malheur parlent de 6 millions de roubles par an pendant une vingtaine d'années ce qui, joint au service des intérêts du capital initial, porterait la dépense totale à un demi-milliard de roubles environ. Enfin, sur toute la première partie de son parcours, cette ligne traversera les régions de petites montagnes maigres et boisées qui continuent la Transbaïkalie ; ce n'est qu'en arrivant dans les vallées de la Zeïa et de la Boureïa et surtout de l'Oussouri que le nouveau rail atteindra les terres à blé que M. Stolypine promettait à la Douma dans le discours qu'il prononçait en faveur du chemin de fer de l'Amour et qui, d'après lui, s'étendent sur 20 à 25 millions d'hectares dans les territoires à desservir. Pourquoi donc, disent les adversaires du projet, construire hâtivement ce chemin de fer excentrique alors que les régions du cœur de l'empire ont encore besoin de tant de développements, et que les voies fluviales suffisent si largement à une colonisation qui, dans les conditions actuelles d'allotissement des terres, a déjà dépassé l'année dernière d'une manière très sensible les capacités de répartition de l'administration de la province de l'Amour ?

Mais les partisans du projet pourraient répondre par des arguments assez forts. Tout d'abord, les militaires disent que ce chemin de fer est nécessaire à la sécurité de Vladivostok. Sans doute, la Russie reste maîtresse du chemin de fer de la Mandchourie septentrionale ; mais, aux termes de l'article 7 du traité de Portsmouth, cette ligne ne doit pas servir au transport des troupes et du

matériel de guerre. Qui plus est, il deviendrait difficile de profiter de l'ouverture des hostilités pour passer outre à ces stipulations du traité de paix de 1905, puisque, comme nous l'avons dit, la Chine s'est empressée d'envoyer des troupes exercées à l'européenne dans la Mandchourie septentrionale, et que quatre divisions chinoises, cantonnées à proximité du chemin de fer, ne manqueraient pas de couper ce dernier. Si, au bout d'un certain temps, les troupes russes, en nombre suffisant, arrivaient à les déloger, il faudrait longtemps pour rétablir les communications, et la voie par le Nord de l'Amour, bien que plus longue, resterait nécessaire à la défense des provinces russes de l'Extrême-Orient. Enfin, il faut prévoir que la Chine usera dans trente ans du droit qu'elle s'est réservé, lors de la concession, de racheter le chemin de fer de Mandchourie.

A notre sens, cependant, l'argument militaire n'a pas une importance capitale. Nous ne croyons pas que la Russie, surtout si elle poursuit en Extrême-Orient une politique de réserve, y soit menacée d'une prochaine guerre. C'est plus au Sud que les grosses questions vont se poser, et les Japonais sont sans doute plus préoccupés de la Chine et de la Mandchourie méridionale que de menacer les Russes à Vladivostok et de viser les territoires de l'Amour. D'ailleurs, ainsi que nous l'avons fait déjà observer, l'alliance anglo-japonaise, tout le système diplomatique du Japon et les préoccupations économiques de ce dernier ne font pas croire qu'il se lance prochainement contre la Russie dans une grande aventure. Enfin, il faut bien se dire que, jusqu'à ce que le Transsibérien soit doublé, comme on le fait observer, le rendement militaire du chemin de fer de l'Amour serait sans doute trop faible pour permettre à la Russie de résister d'une manière victorieuse à une agression du Japon du côté de Vladivostok.

Mais il est des raisons d'ordre économique qui militent beaucoup plus que les stratégiques en faveur de la ligne. Il faut dix ans pour construire cette dernière, c'est-à-dire qu'elle ne sera à la disposition de la Russie qu'à une époque pour laquelle il est difficile de faire, dès à présent, des prévisions sur l'état de l'Extrême-Orient. Pendant ce délai, les phénomènes économiques qui inquiètent le gouvernement russe ont des chances de s'accentuer. La province de l'Amour, qui a 400.000 kilomètres carrés, ne comptait, sur cette immense superficie, en 1907, que 170.000 habitants. Ce n'est donc pas un empire, mais seulement le cadre d'un empire que la Russie possède en Extrême-Orient. Or, dès à présent, il est difficile d'empêcher la population chinoise de s'insinuer dans cette région plus vite que les colons russes eux-mêmes. Par une ironie frappante des choses, les Russes, en construisant la ligne de Port-Arthur à Kharbine, c'est-à-dire en mettant le Zoungari navigable à portée facile des régions peuplées de la Chine du Nord, ont rendu plus aisés le mouvement d'expansion des Chinois vers le bassin de l'Amour. C'est d'ailleurs un phénomène qui aurait pu être prévu : toute ligne de pénétra-

tion en Chine, destinée, en principe, à servir à l'expansion économique ou même politique d'une puissance étrangère, devait nécessairement, si cette expansion était arrêtée, produire un courant en sens contraire de celui en vue duquel elle avait été construite, c'est-à-dire attirer le peuple prolifique et actif que sont les Chinois vers les régions d'où on voulait exercer une pression sur leur propre pays. Quoi qu'il en soit, M. Stolypine et les partisans de la ligne ne se sont pas fait faute d'indiquer qu'il fallait que la population russe de la province de l'Amour ne se trouvât pas plus isolée du reste de l'empire que la population chinoise, qui se multiplie sur la rive droite du fleuve et qui a une tendance à venir exercer son activité sur la rive gauche, n'est isolée maintenant, grâce au transmandchourien, des pays déjà peuplés de la Mandchourie du Sud.

Aussi, malgré l'énormité de la dépense et malgré le caractère en apparence prématuré de cette grande entreprise, est-il difficile de ne pas se rendre aux arguments qu'ont développés devant la Douma M. Stolypine et les partisans du projet. Il ne s'agit là, en somme, que de parer, autant qu'on peut le faire à l'heure qu'il est, c'est-à-dire dans une médiocre mesure, aux suites de l'aventure qui, à partir de 1898, avait entraîné la Russie à Port-Arthur et jusqu'en Corée, c'est-à-dire à plus d'un millier de kilomètres des régions de la Mandchourie septentrionale, où elle pouvait espérer s'établir solidement, à la condition d'y poursuivre son établissement sans expansion inutile et sans éclat.

**Le fleuve Amour.** — Au moment où l'on parle du chemin de fer qui suivra la rive gauche de l'Amour, il est bon de se souvenir des services que ce grand fleuve a rendus et rend encore au pays en attendant la voie ferrée.

Le fleuve arrose d'abord la Transbaïkalie, puis il sépare après Pakrovka les territoires russes et la Mandchourie. La Transbaïkalie est, grâce à lui, très bien arrosée : l'Ingoda, l'Onone, la Chilka et l'Argoune suivent de superbes vallées, et en partie les plaines qu'ils traversent offrent certains espaces cultivables.

La province de l'Amour est non moins bien partagée ; l'irrigation de la contrée est peut-être plus abondante encore qu'en Transbaïkalie. L'Amour y est d'un bout à l'autre navigable ; mais les hauts fonds y sont parfois dangereux. Le fleuve en général est très large, pourtant plusieurs fois il coule profond entre d'énormes rochers qui lui font un lit plus étroit. Le fleuve Amour est, on le sait, un des trois cours d'eau colossaux de l'Asie qui se jettent dans le Pacifique. Il a à compter du cours supérieur de l'Argoune et de Keroulène 4.900 kilomètres. Après avoir décrit un énorme arc de cercle vers le Sud où il atteint le 48° de latitude et enferme dans cet arc toute la contrée russe de l'Amour, le fleuve se dirige vers le Nord-Est, et sous le 51° de latitude Nord, il se rapproche tellement de l'extrême Nord de la mer du Japon que le lac

Kizi, qui n'est qu'un élargissement latéral du fleuve Amour s'étendant sur la rive droite, n'est séparé du détroit de Tartarie que par un isthme de 13 kilomètres de large ; mais les débordements du lac Kizi opposant un léger obstacle à la sortie du fleuve dans la mer, l'Amour dévie vers le Nord et à la hauteur du 53° de latitude Nord, il prend définitivement la direction de la mer et va se jeter dans la partie du détroit de Tartarie qui appartient non à la mer du Japon, mais à la mer d'Okhotsk, froide et inhospitalière. Sur la rive gauche, les affluents de l'Amour, la Zéia avec la Selimedja, la Bouréia et l'Amgoune sont après l'Amour les principales artères fluviales de la contrée. Ce n'est que dans la partie inférieure de leur cours que ces rivières s'étendent dans des vallées d'une certaine largeur, plus près des monts Stanovoi et du Petit Khingane : la contrée est très montagneuse.

Pour toute cette partie de l'Asie russe, l'Amour a une immense importance ; il est l'artère vitale de la région, et jusqu'à ce jour la seule voie de communication. La navigation est principalement dans les mains de la Compagnie de commerce et de navigation de l'Amour qui fonctionne depuis 1894, qui possède une centaine de bateaux, naviguant sur l'Amour, sur la Chilka et sur l'Oussouri.

**La navigation russe en Extrême-Orient.** — On annonce que la Flotte Volontaire, qui a si fort contribué à assurer les transports russes vers Vladivostok et Port-Arthur pendant la période qui a précédé la guerre, a demandé un subside pour organiser une nouvelle ligne de vapeurs entre Vladivostok et Changhaï d'une part, et Vladivostok et le Kamtchatka de l'autre. Elle propose de construire six vapeurs rapides, si on lui accorde une subvention pour onze années. Il est difficile de trouver à des projets de navigation subventionnée entre Vladivostok et Changhaï des raisons valables comme celles qui militent en faveur du chemin de fer de l'Amour. S'il peut être utile de relier un pays russe isolé et qui n'est pas sans richesses, comme le Kamtchatka, à l'extrême russe du Transsibérien, il semble que la Russie doive se limiter en Extrême-Orient aux dépenses strictement nécessaires, et parmi ces dernières ne paraissent pas, à première vue, des subventions destinées à permettre de montrer le pavillon russe sur les mers de Chine, déjà livrées à une concurrence maritime si intense.

**Renseignements budgétaires.** — Le budget des recettes et des dépenses pour 1908 nous donne d'intéressants détails sur les revenus que l'Empire tire des droits sur le naphté du Caucase.

Ces revenus sont presque exclusivement fournis par les droits d'accise sur les produits du naphté ; les autres éléments de recettes — droits de garde perçus sur les marchandises confiés par les assujettis à la surveillance des agents du fisc et amendes pour infractions — ne donnent qu'un produit insignifiant.

Un tableau est donné par le ministère des Finances où il est facile d'étudier l'importance de ces revenus.

Prenons, par exemple, depuis l'année 1904 :

	1902	1903	1904	1905	1906
	(Millions de roubles.)				
Droits sur les produits du naphte....	29.598	31.890	34.688	29.894	29.809
Droits divers.	51	77	96	54	54
<b>Total ....</b>	<b>29.649</b>	<b>31.967</b>	<b>34.784</b>	<b>29.948</b>	<b>29.863</b>

Les prévisions pour les années 1907 et 1908 sont les suivantes :

	1907	1908
Droits sur les produits du naphte...	34.900	38.000
Droits divers.....	51	53
<b>Total.....</b>	<b>34.953</b>	<b>38.053</b>

En vertu de décrets rendus en Conseil des ministres le 14 novembre 1905 et 17 novembre 1906, des délais de paiement jusqu'en 1906, 1907, 1908, 1909 ont été accordés pour l'acquittement des droits. Ces délais et le développement que prend de plus en plus dans les grands centres la substitution de l'électricité et de l'alcool à l'éclairage au pétrole expliquent la moins-value de 1905 par rapport à 1903 et 1904 et celle, d'ailleurs, sans importance de 1906 par rapport à 1905 en dépit du relèvement de la taxation. On sait qu'un décret rendu en Conseil de l'Empire le 13 avril 1905 et applicable à dater du 1<sup>er</sup> avril 1906 a porté de 50 à 60 kopeks par poud (de 8 à 9 fr. 60 par quintal métrique) le droit sur les huiles d'éclairage et institué ce même droit de 60 kopeks sur tous les produits du naphte (obtenus par la distillation ou par tout autre procédé) qui, jusqu'ici, étaient exempts : Avant le 1<sup>er</sup> avril 1906, les huiles minérales d'éclairage étaient seules passibles de droits. Depuis cette date, tous les produits du naphte acquittent le susdit droit, seuls le naphte brut et les résidus sont exempts.

Pour le premier semestre de 1907, les recouvrements se sont élevés à 20,6 millions de roubles, ce qui constitue une plus-value de 6,7 millions ou de 48 2 0/0 par rapport à la période correspondante de 1906, plus-value dont la principale raison est qu'il a été encaissé en 1907 des droits acquis avant l'ouverture de l'exercice et pour le paiement desquels il avait été consenti des délais.

La rentrée des droits sur le naphte s'étant effectuée, en 1905-1907, dans des conditions anormales, on a dû, pour établir les évaluations de 1908, se baser sur le rendement de 1904, qui a été de 34,7 millions de roubles, en ajoutant à ce chiffre : 4 millions de plus-value escomptée du chef du remaniement susmentionné de la taxation (décret du 18 avril 1905) et 1,1 million de roubles de droits acquis antérieurement à 1908. On a toutefois réduit le total ainsi obtenu : 39,8 millions de roubles de 1,8 millions, pour tenir

compte de la concurrence que font dans ces derniers temps à l'éclairage au pétrole l'électricité et l'alcool.

Au budget extraordinaire de 1908, les dépenses à faire pour construire des chemins de fer sont inscrites pour 59.387.000 roubles. Déduction faite de 122.000 roubles affectés au contrôle des chemins de fer, les crédits demandés pour 1908 sont de 59.265.000 roubles. La majeure partie de ce total a pour objet la continuation ou l'achèvement de travaux en cours d'exécution. Cette somme est destinée à tout l'Empire. Voici quelle est la part de l'Asie russe :

Construction de la ligne de Tumène à Omsk, 1 million de roubles;

Construction de la partie orientale du chemin de fer de l'Amour, 3 millions de roubles;

Pose d'une seconde voie dans diverses sections du Transsibérien, 9 millions de roubles.

Ce qui fait une somme de 18 millions de roubles pour les voies ferrées nouvelles de Sibérie.

Il y faut ajouter une somme de 4.277.015 roubles demandée pour la section méridionale de la ligne d'Orenbourg à Tachkent.

**Populations de Sakhaline.** — Les Aïnos et les Guiliaks qui habitent l'île Sakhaline et dont on a parlé à plusieurs reprises dans le Bulletin ne sont pas les seuls indigènes qui y habitent. On trouve, en effet, sur la côte orientale de l'île des Oroks et dans la vallée de la Poronaï des Toungouses.

Les Toungouses et les Oroks sont les seuls indigènes de l'île qui se soient tout particulièrement consacrés à l'élevage du renne. Le renne leur fournit une grande partie de leur nourriture, leurs vêtements et une quantité d'objets domestiques. Ils racontent qu'il y eut jadis, parmi eux, des chefs qui posséderent quelques milliers de rennes, mais il faut sans doute considérer ces récits comme des légendes, faciles à raconter. Le renne est d'ailleurs le seul animal qui vive dans les toundras de l'île, où la flore est si pauvre en espèces.

Les Toungouses de Sakhaline sont d'une taille moyenne, assez bien bâties d'ailleurs ; la poitrine est large, les muscles forts et apparents, surtout ceux des jambes. Leur nez est semblable à celui des Mongols, large et parfois un peu aplati. Ils ont des lèvres très épaisses et la pomme d'Adam très développée. Comme ils sont des chasseurs remarquables, ils ont, grâce à cet exercice quotidien, une grande souplesse dans les mouvements. Si les femmes sont vieilles avant l'âge comme dans toutes les peuplades primitives de l'Asie russe, les vieillards restent relativement longtemps très vifs et tous savent supporter sans trop de souffrances apparentes et le froid et la faim.

Les Toungouses et les Oroks de l'île parlent des langues presque semblables. Ils se ressemblent d'ailleurs beaucoup physiquement. Ils ne portent plus la natte et ont les cheveux coupés assez courts ; souvent des pieds à la tête ils sont habillés en peaux de cerfs. L'homme chasse ou pêche, la

femme reste à la maison et s'occupe du ménage : les distractions aimées sont les histoires que les vieux racontent au coin du feu. Ils fument tous dès qu'ils peuvent se procurer du tabac : les plus petites filles elles-mêmes ont leur pipe dont elles savent se servir gravement.

**Les sources naphtifères de la presqu'île de l'Apchéron.** — Les sources principales de pétrole sont celles de Balakhany, de Sabountchi, du lac Romanenski, de Bibi-Eibat. Il n'est guère probable que la production annuelle de Balakhany, si nous en croyons les données officielles publiées par le *Messager officiel des Finances*, soit supérieure maintenant à 16 millions de kilogrammes. Dans cette localité, le nombre des puits est tombé de 817 en 1901, à 729 en 1902 et 673 en 1903, et la production de chaque puits a diminué elle aussi. Le nombre des puits abandonnés augmente tous les ans ; l'épuisement des sources de Balakhany est confirmé par un autre fait, la moyenne de la production mensuelle de toutes les sources prises dans leur ensemble est tombée d'année en année.

La situation des sources de Sabountchi est, au contraire, toujours favorable. Il est vrai que là aussi le nombre des puits a diminué et il faut constater que le nombre des forages n'a pas augmenté. Cependant la diminution n'est pas sensible, grâce à l'extraction au moyen des pompes. Il est même à prévoir que la hausse des prix du pétrole aurait pour effet une extension de l'exploitation des terrains naphtifères.

Les sources situées autour du lac Romanenski, relativement beaucoup moins importantes, se trouvent dans des conditions tout à fait favorables. On a parlé de l'épuisement de ces sources ; la vérité est que les forages n'ont été faits jusqu'ici que de façon insuffisante.

Quant aux sources de Bibi-Eibat, on peut prévoir qu'elles réservent à ceux qui les exploitent de très agréables surprises.

Les journaux russes se sont plus d'une fois inquiétés du nombre de maisons étrangères qui se sont établies à Bakou : à telle mise en adjudication des terrains, les Russes furent de beaucoup moins nombreux que les étrangers.

On se souvient d'ailleurs que l'abolition du système de la ferme, qui existait uniquement jadis, fut suivie de la promulgation de la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1873, grâce à laquelle les terrains furent livrés à la libre exploitation par la voie des enchères. C'est au printemps 1873 que fut creusé le premier puits sur la presqu'île de l'Apchéron ; en 1874, on en comptait déjà 50 et à la fin de 1876 plus de 100. C'est vers le milieu de 1873 que jaillit, près de Bakou, la première grande source qui donnait plusieurs millions de kilogrammes de naphte. N'ayant pas prévu la nécessité d'une exploitation aussi vaste, les industriels virent le prix du pétrole tomber dans des proportions considérables et ils se trouvèrent dans l'impossibilité naturelle de donner à l'industrie du naphte tout le développement qu'elle comportait.

Ce fut en 1874 que le Suédois Nobel arriva à Bakou et que l'industrie du naphte y prit l'importance que l'on sait. En 1883, le chemin de fer rendit plus sûr et plus facile l'écoulement du produit si l'on n'a pas donné suite à la création d'un canal entre Bakou et Batoum, canal qui, aujourd'hui encore, a beaucoup de partisans ; on a construit récemment une voie ferrée entre Bakou et Petrovsk, d'où l'on peut transporter le naphte par Vladicaucase et Novo-Rossiisk jusqu'à la mer Noire. Depuis longtemps déjà, grâce aux bateaux si nombreux sur le Volga, le naphte pénètre jusqu'au centre de la Russie.

Le naphte produit trois types d'articles demandés par le marché russe : les huiles d'éclairage, les matières à lubrifier et le mazout ou résidus de naphte. Le premier de ces types comprend les produits légers de la distillation du naphte, des benzines et autres produits analogues, des huiles d'éclairage explosibles à une haute température, telles que l'huile solaire, l'astraline et autres, et enfin le pétrole, qui est le principal produit du naphte.

Le second type comprend les huiles légères et lourdes à graisser et à lubrifier.

Le troisième type forme le groupe des résidus du naphte et en général tous les produits servant de combustible.

Les principaux produits du naphte sont donc les pétroles et les résidus. Sur l'ensemble de la production, un tiers environ est consommé en Russie, les deux autres à l'étranger. Les résidus du naphte sont consommés en Russie comme combustibles et servent à produire des matières à lubrifier et d'autres articles.

On sait que le naphte ne se trouve pas seulement au Sud du Caucase, mais sur les deux versants de la montagne. Le naphte, dont on connaît des affleurements dans beaucoup de provinces sur les deux versants, est exploité principalement à Bakou, dans la presqu'île de l'Apchéron, dans la province de Koubane, et à Grosny, dans celle du Terek.

## TURQUIE

**Le différend franco-turc.** — Un différend s'est élevé entre la France et la Turquie au sujet des mines d'Héraclée qui ont été concédées, comme on le sait, à une compagnie française. La Porte, pour des motifs que nous ignorons, a décidé de racheter la concession des charbonnages d'Héraclée et en particulier des ports de Zoungoulbak. Le gouvernement français discute le droit de la Porte à opérer ce rachat, et en tout cas exige que des assurances soient données pour que le paiement du prix de rachat et d'une juste indemnité ne puisse pas manquer d'être fait à la Compagnie. Jusqu'à présent, le gouvernement turc n'a pas donné de réponse favorable.

**Désordres dans l'intérieur.** — Si la région persane voisine de l'Arménie et le Caucase russe

sont profondément troublés, comme nous le disons par ailleurs, les vilayets turcs de la région arménienne ne le sont pas moins, et c'est sans doute là une des raisons de la mobilisation turque dans l'Est de l'Asie Mineure, dont il a été question depuis quelques semaines; il est à remarquer qu'il s'agit là non plus seulement de difficultés entre les musulmans et les Arméniens, mais de manifestations très vives de mécontentement de la population musulmane contre le pouvoir central. Plusieurs valis n'osent pas actuellement rejoindre leur poste, et les musulmans de plusieurs villes de la région arménienne sont presque en insurrection déclarée contre les autorités de Constantinople. Il y a là une situation qui peut donner lieu à des développements intéressants.

Du côté de la Mésopotamie, une certaine effervescence règne aussi chez les tribus arabes. D'après le bruit qui courait, des agents anglais ne seraient pas étrangers à l'agitation de ces dernières, agitation qui peut embarrasser le gouvernement turc actuellement en relations si étroites avec l'Allemagne, et en particulier rendre plus difficiles les progrès du chemin de fer de Bagdad. Tout récemment, une manifestation de l'état d'anarchie qui règne en Mésopotamie s'est produite sous forme d'une attaque des Arabes riverains du Tigre contre un des trois bateaux de la compagnie anglaise Lynch qui fait le service entre Bagdad et Bassorah. Des réparations ont d'ailleurs été demandées à la Porte par l'ambassade d'Angleterre à la suite de cette agression dans laquelle plusieurs passagers anglo-indiens ont été tués par la fusillade qui a accompagné le navire pendant plusieurs heures.

## PERSE

**Les désordres.** — On n'a pas parlé pendant le mois écoulé des empiétements turcs dans la région d'Ourmiah. D'après certaines dépêches, cependant, ces empiétements n'ont pas cessé et les Turcs continuent à violer ouvertement la convention frontière de 1865; bien que cette dernière ait été garantie par l'Angleterre et la Russie qui, il y a un an déjà, ont fait des représentations à ce sujet à Constantinople.

Par contre, de gros incidents se sont produits à la frontière russe-persane. Dans cette région, l'anarchie la plus complète règne, non seulement sur le territoire russe et sur le territoire turc, mais encore sur le territoire persan. Les populations sont d'ailleurs arbitrairement divisées. Elles sont identiques dans les trois pays et leur agitation explique sans doute en partie la mobilisation turque qui a causé récemment quelques inquiétudes à Saint-Pétersbourg. Quoi qu'il en soit, un poste russe a été attaqué, a perdu un capitaine et trois hommes. Des engagements assez sérieux ont eu lieu et trois villages persans ont été brûlés en représailles par les troupes russes, et sans la situation actuelle de la Russie et le parti pris du gou-

vernement de Saint-Pétersbourg d'éviter toute entreprise extérieure, ces événements de la frontière auraient pu susciter des questions très graves en ce qui concerne les relations de la Perse et de la Russie.

Plus loin dans l'intérieur de la Perse, l'ordre est d'ailleurs loin d'être rétabli. La région d'Ourmiah continue à être troublée, en dehors même de la présence des Turcs, par des bandes de pillards qui ont complètement arrêté les affaires. Dans un autre côté de l'Azerbeïdjan, autour d'Ardebil, on signale également des désordres. De plus, le calme continue à ne pas régner à Téhéran. De nouvelles difficultés ont surgi entre le Chah et le Medjliiss au sujet des châtiments à infliger aux fonctionnaires tenus pour responsables des menaces dont le parlement a été l'objet au mois de décembre dernier. D'autre part, les andjoumans ou assemblées politiques, tendent de plus en plus prendre les allures de petits comités du salut public. Leur pression est telle sur le Medjliiss qu'un président de cette assemblée ne voulant pas s'y soumettre a donné sa démission à la fin de mars. Cette agitation politique a tellement rompu les mœurs traditionnelles des Persans qu'un andjouman de femmes a été fondé, a voulu se mêler des affaires publiques, et a été l'objet d'un blâme de la part du Parlement. En résumé, rien n'indique encore qu'il doive se produire un tassement et un ordre de choses régulier à la suite du mouvement réformateur et des innovations constitutionnelles qui ont surgi en Perse depuis le milieu de 1906.

**La région du lac d'Ourmiah.** — M. Roland de Mecquenem, ingénieur civil des mines et attaché à la délégation française en Perse, a donné aux *Annales de Géographie*, dans leur numéro du 15 mars, une étude très intéressante sur le bassin du lac d'Ourmiah. Nous n'avons pas à reproduire dans cette publication les nombreuses données purement géographiques et géologiques de l'article en question, mais ce dernier contient des indications d'ordre politique et économique qui sont de nature à intéresser nos lecteurs. M. Roland de Mecquenem donne d'abord les renseignements suivants sur la navigabilité et la navigation du lac, nappe d'eau extrêmement saline, et dont la densité, très supérieure à celle des océans, le cède à peine à celle de la mer Morte.

« Les vagues sont courtes et lourdes; leurs franges sont formées d'une écume jaunâtre, qui se dépose sur le rivage en longues traînées persistantes. Il y a parfois des tempêtes sur le lac; elles seraient terribles pour des embarcations, mais les marins sont trop prudents pour y être pris; ils sont rares, d'ailleurs: on ne compte qu'une dizaine de bateaux, affectés surtout au transport des fruits séchés d'une rive à l'autre, dont un seul concessionnaire a le privilège. La traversée ne se fait que par les temps très favorables, car les marins du lac sont peu habiles à louoyer, et leurs bateaux ne sont pas assez bien construits pour serrer le vent. Les marchandises

restent donc souvent en entrepôt. Comme l'ont fait remarquer la plupart des voyageurs, il serait avantageux et très facile d'organiser un service de remorqueurs à pétrole ou à vapeur ; mais la Perse est un pays où l'on ne peut aisément risquer d'innovations. Le privilège accordé au concessionnaire est, aux yeux du gouvernement, une rente exactement calculée ; si par une meilleure exploitation on arrivait à la doubler, il est très probable que le gouvernement réclamerait la plus grande partie ou la totalité du bénéfice nouveau, sans même consentir à la rémunération du capital nécessaire au creusement de canaux, à la construction d'entrepôts ou d'appontements. La position des centres intéressants à desservir, situés généralement au milieu de plaines qui se prolongent vers le lac par des marais vaseux, exigerait des travaux d'art et des études préliminaires détaillées. »

Les eaux sont jalousement captées, et tout un système de canaux d'irrigation à ciel ouvert ou souterrains entretient la vie dans la plaine du lac. Il en résulte que, surtout à la fin de l'été, certaines des rivières, même les plus grandes, qui alimentent le lac d'Ourmiah, ne lui apportent plus une goutte d'eau. « L'Adji Tchaï, par exemple, qui à Tauris est en octobre un beau fleuve au courant rapide et que la route de Sofian franchit sur un pont de 200 mètres, a un lit complètement desséché à 80 kilomètres en aval. Ses eaux ont été absorbées dans la culture ou ont disparu par des pertes souterraines. »

Tout ce travail fait vivre une population relativement très dense, et en tout cas bien supérieure à celle du reste du royaume persan. C'est ainsi que Tauris n'a pas moins de 300.000 habitants répartis sur une très grande étendue, puisque chaque famille a non seulement une maison, mais encore généralement un jardin maraîcher. Il y a d'ailleurs à Tauris un commerce important, grâce à la proximité du chemin de fer russe d'Eriwan à Djoulfa, qui vient jusqu'à trois jours de voiture de la ville à laquelle il est relié par une route qui a été améliorée par des concessionnaires russes : c'est une des voies de pénétration les plus suivies par le commerce moscovite dans le Nord de la Perse. « Dans un avenir encore lointain, le chemin de fer doit venir jusqu'à Tauris par cette route et se diriger ensuite sur Hamadan. Les spéculateurs achètent les terrains voisins de la future gare. » Après Tauris, il convient de citer dans le bassin Maragah, à l'Est du lac, où viennent les fruits peut-être les meilleurs de toute la région, qui pourtant est célèbre pour ses vergers, mais aucune partie du bassin du lac n'est cultivée avec autant de soin que la banlieue d'Ourmiah, dont on s'occupe tant depuis quelques mois en raison des empiètements des Turcs qui semblent avoir songé un instant à avancer leur frontière jusqu'à la rive occidentale du lac. Voici ce que dit d'Ourmiah M. Roland de Mecquenem :

Il y a peu de jardins à l'intérieur ; les rues sont larges et droites, les maisons pressées les unes contre les autres ; la ville peut compter 17.000 habitants, Arméniens et

Syriens pour la plupart. Autour de la ville sont de nombreuses fermes, bâtiments d'exploitation et ravissantes villas des notables et des commerçants. Ils vont y passer l'été, quand le pays est sûr, et seulement la journée, quand il y a à craindre des incursions kurdes. Ils reviennent alors passer la nuit dans la ville, rassurés par les portes massives que gardent les soldats. J'ai passé ces portes vers minuit, revenant de dîner chez le gouverneur les battants, qui s'ouvraient de l'intérieur vers l'extérieur, étaient maintenus par de lourdes chaînes allant du mur à de forts pitons plantés dans le bois. La goupille était un simple fétu de paille ! Si les Kurdes savaient ! Mais ce sont des hommes du grand air, qui ont peur des maisons et des rues ; ils préfèrent s'embusquer près des portes, pour surprendre les voyageurs sans escortes et les caravanes attardées.

La ville est propre, bien tenue ; elle renferme de belles constructions ; beaucoup d'habitants sont au fait de la civilisation européenne et parlent plusieurs langues. L'honneur en revient aux missions établies depuis longtemps à Ourmiah pour évangéliser et catéchiser la population syrienne et arménienne. La mission catholique, qui compte environ 500 protégés dans le district, est des mieux installées. Elle est conduite par des Lazaristes français, soutenus par des aumônes autrichiennes principalement. Il y a une mission anglicane, un hôpital américain, une école allemande, depuis peu une mission russe. Ces différentes œuvres s'occupent surtout d'attirer les enfants, leur apprenant des langues vivantes et des métiers manuels, leur donnant en même temps les préceptes religieux particuliers à chaque confession, s'efforçant de leur faire comprendre la vérité de l'une et l'erreur de toutes les autres. Les parents sont très heureux d'envoyer leurs enfants à l'école où on leur apprendra le plus ; au point de vue purement religieux, les musulmans n'abandonnent jamais sérieusement leur croyance, et les Arméniens restent toujours fidèles à leurs rites ; les Chaldéens et les Syriens adoptent la religion dont le représentant à Ourmiah leur paraît avoir la meilleure influence pour protéger leurs intérêts temporels. Il y a loin de cet essai de chrétienté à la floraison vivace du nestorianisme aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles dans cette même région.

Le travail et l'activité des missionnaires d'Ourmiah ont donné des résultats indéniables. Leur ville apparaît au voyageur comme le site le plus agréable de la Perse. Les alentours bien cultivés, les routes bien entretenues et très fréquentées, plaisent aux yeux, comme l'urbanité et l'empressement des habitants sont un repos pour l'esprit. Les méthodes agricoles sont européanisées, les charrois ont des roues et des socs en fer ; des voitures servent au transport ; tous nos légumes sont cultivés ; les arbres fruitiers et la vigne sont habilement taillés. On fait à Ourmiah d'excellent vin, de l'eau-de-vie renommée ; les raisins, les pruneaux, surtout les abricots séchés au soleil et les amandes sont l'objet d'un grand commerce d'exportation. Des menuisiers font des meubles à l'euro-péenne et de la marqueterie ; ils savent encore assembler le bois pour faire ces grands panneaux à rosaces et colonnettes qui, garnis de vitraux de couleur, forment sur la cour la pièce de réception. Dans tout le pays, sous les tentes comme dans les maisons, les femmes et les enfants fabriquent des tapis, des étoffes, des broderies ; on fabrique aussi tous les équipements des caravanes, bâts et sellerie, pendeloques de laine multicolores et colliers à grelots.

Chacun semble connaître le prix du temps et se donne plus de peine que partout ailleurs en Perse. Les terrains sont bien mis en valeur. Cela doit tenir, en partie, à l'ancienneté des agglomérations dans la contrée ; de nombreuses buttes artificielles éparses sont, en effet, les vestiges d'anciens centres d'habitation. Quelques fouilles,

entreprises pour des constructions ou des tombes, ont permis de retrouver des armes de bronze et des objets d'art; les laboureurs rencontrent assez souvent des pièces de monnaie grecques, romaines, mongoles et arabes. Les différents occupants du pays ont dû s'installer fortement sur cette frontière, au pied des montagnes habitées par des tribus difficiles à soumettre; cette nécessité a fixé les travailleurs sur ce point pendant des siècles consécutifs, et cet effort soutenu produisit de merveilleux résultats. Il en fut autrement sur le plateau persan: là les habitants sont restés des nomades, les villages y changent facilement d'emplacement; les grandes villes elles-mêmes y varient continuellement d'importance. Téhéran ne garde actuellement son rang que par une raison politique, évidemment précaire: c'est le séjour du souverain.

La population d'Ourmiah est très mélangée d'éléments rivaux, qui se jaloussent et luttent les uns contre les autres, mais qui se complètent et s'obligent mutuellement à des efforts heureux pour la prospérité du pays. Les Arméniens, habiles en affaires, très ouverts au progrès européen, accapareraient bien vite toutes les places, si les gouverneurs n'avaient l'œil fixé sur leurs coffres pour en réclamer le trop plein. Les Chaldéens et les Syriens sont des travailleurs patients et tenaces. Les Turcs et les Kurdes, robustes, intelligents, soutenus par le gouvernement, réussissent également. Cette petite ville est donc un centre de progrès et d'intelligence. Seul, le fanatisme musulman, entretenu par la caste sacerdotale, retarde la marche qui se dessine pour l'adoption de nos idées et de nos méthodes européennes. Ajoutons que les écoles d'Ourmiah fournissent aux services publics persans de nombreux fonctionnaires, précieux par leur connaissance des langues et leur largeur d'esprit.

M. Roland de Mecquenem donne des renseignements sur les différentes populations qui habitent le bassin du lac d'Ourmiah, et montre en particulier comment les Arméniens, qui peuplent certains centres, sont sur ce territoire persan soumis aux mêmes menaces et aux mêmes attaques de la part des Kurdes, qui occupent généralement les pâturages des hautes régions, très riches en été, que sur le territoire ottoman où les massacres d'Arménie ont sévi, comme on le sait, il y a peu d'années, et sévissent encore d'une manière sporadique.

## ASIE ANGLAISE

**Le développement du port de Karachi.** — Si le port de Bombay continue à se développer malgré le déficit des récoltes causé par la sécheresse de l'année dernière, et si des sommes considérables continuent à être dépensées pour l'expansion de ce port, le développement de Karachi a été encore bien plus rapide, et nous croyons intéressant d'extraire les renseignements suivants sur les progrès réalisés par cette place au cours de l'année 1907.

Tout d'abord le mouvement total du commerce d'importation, d'exportation et de cabotage s'est élevé à 388.679.799 roupies, soit 660.755.658 fr., en augmentation de 80 millions de roupies (136.000.000 de francs) sur l'exercice 1906. Les statistiques montrent qu'en dix ans, depuis 1897,

le mouvement total du port s'est accru de 208.233.107 roupies, soit 353.996.282 francs. Le blé forme toujours le gros de l'exportation de Karachi: l'augmentation a été en 1907, par rapport à l'année précédente, de 297.110 tonnes anglaises et de 32.354.401 roupies, soit 54.997.382 francs, et pour l'exportation des blés Karachi a laissé bien derrière lui Calcutta et Bombay comme en témoignent les chiffres suivants :

	Tonnes	Roupies	Francs
Karachi.....	977.616	93.536.728	159.046.437
Bombay.....	27.078	2.614.534	4.444.708
Calcutta.....	5.290	494.970	841.449

Après le blé, le coton a été en augmentation de 154.207 balles et 14.870.729 roupies (25.280.239 fr.), le colza de 37.225 tonnes et de 9.155.804 roupies (12.164.867 fr.); les exportations de fer chromé ont doublé, celles de laines ont dépassé tous les chiffres antérieurs. Il n'est guère que le sésame et les peaux qui soient en diminution.

**Les filatures de coton.** — On signale la construction à Voraval, dans la péninsule de Guzerate, d'une filature de coton, qui doit, d'après les prévisions de ses fondateurs, transformer 6.000 balles de coton par an sur les 20.000 que produit l'Etat de Junagarh. C'est la première filature de coton de ce pays, et elle a été fondée dans le but d'écouler plus spécialement ses produits dans le golfe Persique, grâce aux boutres arabes qui sont en fréquentes relations avec Voraval, et qui, en quittant ce port, emporteraient comme fret de retour les filés et les tissus de la nouvelle usine jusqu'à Bassorah et même Bagdad.

**Les sociétés commerciales dans l'Inde.** — M. Charles Barret, consul de France à Bombay, vient, dans un rapport commercial, de signaler une particularité des sociétés de commerce hindoues qui est intéressante non seulement pour les négociants en relations avec l'Inde, mais encore pour tous ceux qui recueillent des indications sur l'état social de ce pays.

« Un nouveau projet d'enregistrement des sociétés ayant été mis à l'étude, dit M. Charles Barret, l'Association des marchands indigènes de tissus de Bombay a formulé une protestation dans laquelle il semble qu'il y ait à cet égard beaucoup à apprendre pour nos négociants en ce qui concerne cette place.

« On y relève, tout d'abord, qu'une grande part du commerce indigène de l'Inde se compose de maisons appartenant à des familles hindoues associées de génération en génération et dont les membres qui ne comprennent pas seulement les hommes, mais aussi les femmes, sont indifféremment majeurs ou mineurs: chaque membre de la famille devient, dès sa naissance, un coassocié. En sorte que si les familles associées sont nombreuses, la naissance et la mort modifient incessamment la Société, sans que ces modifications soient aucunement constatées.

Il y a plus : une société peut être formée d'associés actifs et d'associés « endormis », si l'on peut dire, *sleeping partners*, d'associés occultes. Ceux-ci peuvent même être les principaux bailleurs de fonds, les véritables soutiens de la société, mais ils restent dans l'ombre, et personne ne connaît que les membres chargés de la besogne au grand jour.

« Bien mieux, il peut exister des sous-associés inconnus même des principaux sociétaires. Dans telle société, par exemple, un des membres peut avoir formé pour son compte une association qui viendra ainsi sous son nom participer à la société principale dont il fait partie et où, seul de ce nouveau groupement, il continuera de figurer, ses sous-associés restant ignorés de tout autre que de lui seul.

« En un mot, on ne sait jamais aux Indes avec qui l'on traite. On ne savait même jamais, jusqu'à ces derniers temps, contre qui l'on plaidait. Ce n'est qu'assez récemment, paraît-il, que certains tribunaux, usant de leurs pouvoirs, ont décidé que les plaideurs auraient le droit d'obliger la partie adverse à dévoiler individuellement tous ses associés. »

**Les caoutchoucs d'Asie et la baisse des prix du produit.** — Nous trouvons dans un rapport de M. Jouffroy d'Abbans, consul de France à Liverpool, des renseignements qui méritent d'être notés sur le rôle que sont appelés à jouer les caoutchoucs des plantations d'Asie sur le prix de ce produit qui, comme on le sait, subit actuellement une baisse très grave sur les marchés européens et américains. On sait que la consommation totale du caoutchouc dans le monde est d'environ 66.000 tonnes par an. Le produit le plus demandé est le Para, caoutchouc du Brésil, qui est tiré de l'*Hevea Brasiliensis*, originaire de la région de l'Amazone. L'exportation de ce produit du Brésil, qui avait été en 1906 de 38.000 tonnes, a dépassé 55.000 tonnes en 1907, ce qui contribue à expliquer la baisse des prix. « Mais, hélas ! dit M. de Jouffroy d'Abbans, il faut compter avec un autre facteur. Je veux parler du Para, non du pays d'origine, mais des plantations d'*Hevea Brasiliensis* de l'Extrême-Orient : Ceylan, Péninsule malaise, Indes néerlandaises, Nouvelle-Guinée, Australasie, etc. Je ne crois pas exagérer en disant que 300.000 hectares de plantations de caoutchouc ont été créés dans toutes ces régions, et que dans un avenir très prochain, 1915 à 1920, la production du Para des plantations dépassera la production du Para d'origine, et j'ajouterai que la qualité n'en sera pas inférieure, alors que les facilités de récolte seront incomparablement à l'avantage des plantations.

Ceylan a déjà exporté :

70 tonnes de Para en 1905			
160 — —	1906		
230 — —	1907		

La Péninsule malaise a exporté :

75 tonnes de Para en 1905			
350 — —	1906		
780 — —	1907		

On dira peut-être que ces chiffres, formant un total de 1.010 tonnes sont encore bien loin des 51.500 tonnes de provenance brésilienne en 1907. Mais il ne faut pas perdre de vue que les 780 tonnes de Para malais sont le produit de la récolte de 800.000 arbres seulement alors que les plantations existantes représentent, pour la Péninsule, plus de 25 millions d'arbres qui seront successivement mis en exploitation et dont le rendement augmentera d'année en année. De même pour Ceylan, Sumatra, Java et autres régions de nouvelles plantations. »

**Un voyage dans le Nord de la Birmanie.** — Les *Annales de Géographie* ont publié dans leur numéro du 15 mars un compte rendu du voyage accompli au cours de l'hiver 1905-1906 par M. E.-C. Young, entre Laokay et Sadiya, dans l'Assam, par le Yunnan et la région la plus septentrionale de la Birmanie. M. Young a suivi un itinéraire légèrement plus méridional que celui du prince Henri d'Orléans, à travers les mêmes régions. Le fait le plus important qui ait été constaté par M. Young est la différence très marquée entre la vallée de la Salouen et celle du Nmaï Hka, ou tête orientale de l'Iraouaddi. Du côté des eaux de la Salouen, c'est encore le pays chinois, tandis que du côté des eaux de l'Iraouaddi, c'est déjà, malgré ce fait que l'on soit tout à fait au Nord de la Birmanie et à une altitude encore considérable, le pays tropical, avec sa chaleur et sa végétation. « En passant dans le domaine de l'Iraouaddi, disent les *Annales de Géographie*, le changement de nature est très brusque ; sur le versant Est du col, on est en Chine ; à l'Ouest, on entre en Birmanie. L'opposition est si tranchée, selon M. Young, qu'en cas de délimitation précise entre la Chine et l'Inde, les commissions ne pourront échapper à cette nécessité de fixer à cette ligne de faite la frontière politique, puisqu'elle est en même temps la frontière géographique et ethnographique. Du côté birman, le caractère tropical s'affirme tout de suite dans la végétation. On voit apparaître des jungles denses qui font prévoir l'Assam et les grandes pluies des moussons du Bengale ; des orchidées, des bambous, des plantains se mêlent à des arbres gigantesques où circulent des singes et des perroquets, tandis qu'en arrière l'arête neigeuse qui limite la Salouen se dresse comme un mur gigantesque fermant l'horizon. » En outre, presque immédiatement après cette ligne de faite, les populations habitent des maisons et parlent un dialecte très semblable à ceux de Katchins et de Sing-Phos de la Birmanie septentrionale. Le pays est riche, mais déjà chaud et assez malsain. D'ailleurs, les cols ne sont plus très élevés. Celui qui sépare la vallée du Nam-Kiou, affluent du du Mali Hka, ou tête occidentale de l'Iraouaddi, de la vallée du Dihing, affluent du Bramapoutra, fut celui qui donna le plus de mal à M. Young. La jungle y est en effet d'une épaisseur extrême, et le pays semble recevoir une quantité de pluie absolument extraordinaire. On est en effet presque au fond de l'angle largement

ouvert aux moussons du golfe du Bengale, et qui est déterminé par l'Himalaya et les montagnes qui descendent vers le Sud, en enserrant dans leurs plis les vallées des principaux fleuves de l'Indo-Chine.

En dehors de la constatation intéressante que les populations de cette extrême Birmanie du Nord ont moins d'affinité avec les populations des hautes vallées voisines appartenant à l'Empire chinois qu'avec celles du reste des hauts pays birmans, M. Young a rapporté des renseignements intéressants sur le débit des rivières. Contrairement à tout ce que l'on pourrait croire, en raison de la longueur de la Salouen, qui vient du centre du Tibet comme le Mékong, ce fleuve roule moins d'eau que le Nmai Hka. Le débit de la Salouen, par 25°50' de latitude était de 650 mètres à la seconde, tandis que celui de la Nmai Hka mesuré, par 25° de latitude, était de 785 mètres. En outre, le climat de la vallée de la Salouen, qui jouit d'une réputation d'insalubrité si marquée, a paru beaucoup plus agréable et moins malsain à M. Young que celui des rivières du versant de la Birmanie, qui coulent immédiatement à l'Ouest.

## AUSTRALASIE

### Les relations maritimes des Philippines.

— Nous avons annoncé que, sous l'influence de M. Taft, il était probable que les Etats-Unis allaient quelque peu atténuer la politique d'extrême protectionnisme qu'ils avaient adoptée à l'égard des Philippines. Ces îles, en effet, sont fermées par une barrière douanière très haute au commerce étranger, et cependant le marché des Etats-Unis n'est pas librement ouvert à leurs produits. Le 22 avril, la Chambre des représentants de Washington a abrogé une loi passée en avril 1906, relative aux transports maritimes entre les Etats-Unis et les Philippines. Cette abrogation fait disparaître la prohibition qui interdisait aux navires étrangers de transporter des marchandises entre les Philippines et les ports des Etats-Unis.

**La population des Nouvelles-Galles du Sud.** — Nous avons dit comment, surtout depuis que la question de l'immigration des Asiatiques se posait aux Etats-Unis et au Canada, les Australiens avaient proclamé la politique de « l'Australie aux blancs ». Mais il faut constater que l'augmentation de la population australienne d'origine européenne est un peu lente pour que cette politique ne soit pas quelque jour discutée et même menacée par la Chine ou le Japon. A la fin de décembre 1907, la population des Nouvelles-Galles du Sud était de 1.571.300 habitants, ayant gagné 40.330 individus dans l'année. C'est le plus grand progrès que la population des Nouvelles-Galles du Sud ait fait depuis 1885, c'est-à-dire depuis le moment où une politique ouvrière très restrictive de l'immigration même européenne,

capable de faire baisser les salaires, a été adoptée dans la colonie. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un très vaste Etat australien placé dans la zone sud-orientale du continent, qui est de beaucoup la plus colonisée. Même dans cette région, la population est donc loin d'être dense et à plus forte raison en est-il de même dans les pays complètement déserts qui s'étendent vers l'Asie dans l'Australie tropicale, du Queensland aux régions septentrionales de l'Australie occidentale.

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### Troupes métropolitaines.

##### GENDARMERIE

**Indo-Chine.** — M. le *capit.* Marache est désig. pour l'Indo-Chine;  
M. le *lieut.* Sapin est affecté à Haïphong.

#### Troupes coloniales.

##### INFANTERIE

**Chine.** — M. le *sous-lieut.* Sockeel est désig. pour le 16<sup>e</sup> rég.

**Annam-Tonkin.** — Sont désig. pour le Tonkin :  
MM. les *lieut.* Aymard et Fontaine et les *lieut.* Estève, Aveline, Baude, Verdier, Fize, Girard, du Souich et Reymond.

**Cochinchine.** — Sont désig. pour la Cochinchine :

MM. les *chefs de bat.* Riquier, Marcajour, Franquet, Couzineau, Dagneaux et Bec; les *capit.* Benoit, Gremillet, Kerler, Drincourt, Unvois, Blaive et Camuset; les *lieut.* Coudert, Person, Alexandre, Babé, Dor, Barckhausen, Edon, Pinot de Moirat, Desgruelles, Faivre, Yavouhey, Marsaud, Neuville, Mury, Hanne, Roussel, Chapeau et Bonaccorsi.

**Nouvelle-Calédonie.** — M. le *lieut.* Dupont est désig. pour la Nouvelle-Calédonie.

##### ARTILLERIE

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

**Cochinchine.** — M. le *colonel* Barrand est nommé direct. d'artillerie à Saïgon.

Sont désig. pour la Cochinchine :

MM. le *lieut.-colonel* Bernardy; le *chef d'escad.* Perroud; les *capit.* Suché, Bourgoin, Lehuby, Petit, Milledrogues et Duhautois; les *lieut.* Bour, Royol et Jacquier; les *sous-lieut.* Ravon, de Godon, Guillo, Gaud, Rendu, Chapelain, Legrand et Guèze.

#### Officiers d'administration.

**Cochinchine.** — M. le *stagiaire de 1<sup>re</sup> cl.* Maillard-Salin est désig. pour la Cochinchine.

##### SERVICE DE SANTÉ

**Chine.** — M. le *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Féray est désig. pour le poste consulaire de Yunnan-fou;

M. le *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Dupuy est désig. pour le poste consulaire de Canton.

**Annam-Tonkin.** — MM. le *méd. ppal.* Rousselot-Bénaud; les *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Toché et Bourdon; les *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Couderc, Chagnolleau, Casaux, Wagon et Sarrat; les *méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Foll et Passa et le *méd. aide-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Le Dentu, sont désig. pour le Tonkin.

**Laos.** — MM. le *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Vivie; les *méd. aides-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Gauthier, Fuynel, Asselin, Ducasse et Maratay sont désig. pour le Laos.

**Cochinchine.** — MM. le *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Pujol; les *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Erdinger (Léon) et Cadet et les *méd. aides-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Saujeon et Daniel sont désig. pour la Cochinchine.

## MINISTÈRE DE LA MARINE

## ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

**Cochinchine.** — M. le *lieut. de vaiss.* Arnauld est nommé directeur des mouvements du port de Saïgon.

**Extrême-Orient.** — MM. le *lieut. de vaiss.* Mareau et le *mécanic. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Pacot sont désig. pour le *Pistolet*;

M. le *lieut. de vaisseau* Le Guen est nommé au command. du *Mousquet*;

M. le *lieut. de vaiss.* Pahier est nommé au command. du *Vauban*;

M. l'*enseigne de vaiss.* Brown de Colstoun est désig. pour l'*Alger*;

M. le *mécanic. ppal de 2<sup>e</sup> cl.* Le Meur est désig. pour le *Bruix*.

## CORPS DU COMMISSARIAT

**Extrême-Orient.** — M. le *commiss. de 2<sup>e</sup> cl.* Sabourin est désig. pour le *D'Entrecasteaux*.

## GÉNIE MARITIME

**Extrême-Orient.** — M. l'*ingénieur hydrographe* Volmat est désig. pour la *Manche*, mission hydrographique de l'Indochine.

## MINISTÈRE DES COLONIES

M. Noufflard, gouvern. de 3<sup>e</sup> cl. des colonies, est nommé résident aux Nouvelles-Hébrides;

M. Sadhucharan-Mukerji est nommé notaire à la résidence de Chandernagor (Inde);

M. Saminadane est nommé notaire à la résidence de Bahour (Inde).

## Bibliographie

**De la Colonisation chez les Peuples modernes**, 6<sup>e</sup> édition, par M. Paul LEROY-BEAULIEU, membre de l'Institut, professeur au Collège de France, directeur de l'*Economiste français*. 2 forts volumes in-8<sup>o</sup>. Alcan, éditeur, 108, boulevard Saint-Germain. Prix : 20 francs.

La librairie Alcan publie la 6<sup>e</sup> édition du grand ouvrage de M. Paul Leroy-Beaulieu sur la *Colonisation chez les Peuples modernes*. Le succès constant, sinon même croissant, de cette œuvre importante en atteste la valeur et l'intérêt pratique. L'auteur passe en revue les colonies et les méthodes coloniales des différents peuples, l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, la France, la Hollande, l'Allemagne, l'Italie, la Russie, le Japon. C'est un exposé vivant fait avec la documentation la plus précise et les appréciations les plus sagaces. L'auteur en déduit les règles qui doivent être appliquées suivant les divers types des colonies. Il indique les nouveaux problèmes coloniaux qui se posent aux nations colonisatrices, et la solution qu'ils peuvent comporter. Cette édition a été remaniée et étendue suivant les développements récents de la colonisation sur le globe. La grande œuvre de la colonisation, qui a été le plus considérable phénomène politique social du xix<sup>e</sup> siècle, et dont l'importance ne décroîtra pas au xx<sup>e</sup> siècle, est examinée en ces deux volumes sous tous ses aspects.

**Hors des chemins battus.** Vie et aventures d'un soldat de fortune, par le lieutenant-colonel Péroz. 1 vol. in-18 3 fr. 50. Chez Calmann-Lévy, éditeurs, Paris.

Dans un premier ouvrage intitulé *Par Vocation*, le lieutenant-colonel Péroz avait commencé l'autobiographie que continue ce nouveau volume. Dans *Par Vocation*, l'auteur nous conduisait en Espagne et en Afrique Occidentale. Cette fois, c'est en Indo-Chine qu'il nous conduit : aussi *Hors des chemins battus* mérite-t-il d'être mentionné

ici. Au cours de sa vie de soldat colonial, le lieutenant-colonel Péroz a d'abord beaucoup voyagé et il sait traduire de façon vivante les impressions si variées que lui ont faites tant de pays parcourus, si variés eux-mêmes ; mais il a été mêlé à des opérations militaires intéressantes et les ouvrages à l'intérêt descriptif joignent l'intérêt d'histoires vécues qui sont des fragments de notre histoire coloniale. Dans le livre que nous signalons, les chapitres qui racontent la soumission du Dé-Tham, le dernier grand chef pirate auquel nous avons eu affaire dans le Nord du Tonkin, sont de cet ordre. Des pages qui devraient être lues et méditées par les coloniaux sont celles qui racontent l'histoire de Ky-Dong, ce jeune Annamite dont on sait l'aventure. Elevé soigneusement par nous, mis au courant des connaissances occidentales, il rêva de fomenter une révolte. Son projet fut écrasé dans l'œuf, mais ne laissa pas que de gangrener certaines régions et de causer d'assez chaudes alertes en quelques localités. Il y a là un avertissement. On doit agir avec prudence à l'égard des indigènes et en leur inculquant des connaissances nouvelles s'appliquer à ne pas en faire des révoltés.

## Les coloniaux à Châtel-Guyon.

Sous ce titre, le Dr Frank Baraduc, ancien interne des hôpitaux de Paris et médecin traitant à Châtel-Guyon, vient de faire paraître une étude où il expose les services que ces eaux peuvent rendre aux coloniaux qui, depuis plusieurs années d'ailleurs, fréquentent en grand nombre cette station thermale. Les praticiens les plus éminents de nos diverses possessions d'outre-mer s'accordent à la considérer comme la *vraie station coloniale*.

L'auteur décrit d'abord les symptômes morbides les plus fréquents que présentent, à leur retour en France, tous ceux que la nature de leurs fonctions a astreints à un séjour prolongé dans l'une quelconque de nos lointaines colonies. L'anémie, la dyspepsie, les crises hépatiques sont les affections qui atteignent le plus généralement les sujets même les plus robustes ayant affronté pendant de longs mois les rigueurs des climats tropicaux. Les eaux de Châtel-Guyon constituent la médication naturelle la mieux appropriée à ces diverses maladies, et l'auteur le démontre d'une façon irréfutable.

Non seulement la composition polymétallique des eaux les rend puissamment toniques et reconstitutantes, mais leur action est encore accrue par les effets bienfaisants d'un climat merveilleusement approprié qui, à lui seul, suffirait pour procurer aux anémiques un soulagement certain.

Mais ce qui constitue la vraie spécialisation des eaux de Châtel-Guyon, c'est leur action sur l'intestin et sur le foie, action qui est des plus remarquables.

L'eau de Châtel-Guyon est essentiellement un tonique de l'intestin, dont elle rétablit le fonctionnement normal, régulier et persistant.

Sur le foie, la cure agit en stimulant la fonction, en décongestionnant l'organe et en lui procurant le retour au fonctionnement normal. Mais, si important que soit l'effet d'une telle médication sur les hépatites coloniales, c'est surtout sur son action intestinale qu'insiste le Dr Baraduc, démontrant les propriétés curatives de Châtel-Guyon sur les entérites chroniques, les reliquats de dysenterie, l'entérite muco-membraneuse, qui trouvent chez le colonial un terrain tout préparé et dont le traitement confère à cette station sa véritable spécialité.

Le Gérant : A. MARTIAL.

# COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 45.000.000 DE FRANCS

## PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

### DÉPARTS DE MARSEILLE

Du 20 Avril 1908 aux dates suivantes :

Egypte et Syrie	Jeudi 23 Avril midi.	Pour Alexandrie, Port-Saïd, et pour passagers seulement Beyrouth (retour par les mêmes escales et Jaffa) (1).....	PORTUGAL C. Protet.
Naples, Grèce, Turquie, Syrie.....	Jeudi 23 — 4 h. s.	Pour Naples, Le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Smyrne, Vathy, Beyrouth, Larnaca, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth, Jaffa, Caïffa et Beyrouth (1).....	SYDNEY C. Hénon.
Angleterre <small>(Pour marchandises seulement)</small>	Vendredi 24 — midi.	Pour le Havre et Londres (prenant des liquides en fûts).....	MATAFAN C. Ferrari.
Grèce, Turquie et Mer Noire .....	Samedi 25 — 4 h. s.	Pour Patras, Syra, Salonique, Constantinople et Odessa (retour par les mêmes escales et La Canée) (1).....	UAGDAD C. Imbert.
		(1) Sauf changements nécessités par les mesures sanitaires.	

### Le Dimanche 26 Avril 1908, à 11 heures du matin

Ceylan, Indes, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon	Pour Port-Saïd, Aden, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo pour Pondichéry et Calcutta; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.	TONKIN C. Charbonnel. l. de v.
--	--	--------------------------------------

### Le Mercredi 6 Mai 1908, à 11 heures du matin

Indes, Ceylan, Australie, Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa. (Service annexe de Nouméa aux Nouvelles-Hébrides.)	NÉRA C. Schmitz, l. de v.
--	---	---------------------------------

### Le Dimanche 10 Mai 1908, à 11 heures du matin

Ceylan, Cochinchine, Siam, Tonkin, Chine et Japon et pour Passagers seulement, Australie, Nouvelle-Calédonie et Nouvelles-Hébrides	Pour Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Changhaï, Kobé et Yokohama. Correspondances : à Colombo avec la Néra pour les passagers à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides; à Singapore pour Batavia; à Saïgon : 1 <sup>o</sup> pour Nhatrang, Quinhon, Tourane et Haïphong; 2 <sup>o</sup> pour Bangkok.	POLYNÉSIEN C. Broc, l. de v.
--	---	------------------------------------

### Le Samedi 25 Avril 1908, à 11 heures du matin

Djibouti	Viâ Mahé	Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé (Seychelles), Diégo-Suarez, Sainte-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice.	ADOUR C. Rebufat.
Madagascar		Correspondance à Diégo-Suarez : Côte Ouest de Madagascar pour Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Naméla, Morondava, Ambohibé et Tuléar (Nossi-Bé, Majunga et Ambohibé pour passagers seulement).	

### Le Dimanche 10 Mai 1908, à 11 heures du matin

La Réunion		Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Mombassa, Zanzibar, Mutsamudu, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice.	OXUS C. Rivière.
------------	--	---	---------------------

## LIGNES COMMERCIALES D'INDO-CHINE ET D'EXTRÈME-ORIENT

### DÉPARTS A DATES FIXES

	D'ANVERS	DE DUNKERQUE	DU HAVRE	DE MARSEILLE	
Singapour, Hong-Kong, Changhaï Japon.	6 Mai 1908	7 Mai 1908	—	18 Mai 1908	PEI-HO C. Cazal. YUNNAN C. Bru.
	21 Juin	22 Juin	—	3 Juillet	

Colombo, Saïgon, Tourane, Haïphong.	—	13 Avril	17 Avril	30 Avril	HIMALAYA C. Marquis.
	—	13 Mai	17 Mai	30 Mai	GANGE C. Froment.

### DÉPARTS du Havre pour Marseille (pour marchandises seulement)

Mardi 21 Avril 1908

Mardi 28 Avril 1908

MEDOC  
C. L. Mercier.  
DOURO  
C. Auméran.

### DÉPARTS DE BORDEAUX

#### Le Vendredi 24 Avril 1908

Pour Porto-Leixões, Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro (1), Santos, Montevideo et Buenos-Ayres.

CHILI  
C. Olivier.

#### Le Vendredi 8 Mai 1908

Pour Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro (1), Montevideo et Buenos-Ayres.

ATLANTIQUE  
C. Le Troadec.  
l. de v.

(1) Par transbordement à Rio-Janeiro pour Paraíagua, Antonina, Santa Catharina, Rio-Grande do Sul, Pelotas et Porto-Álegre, pour marchandises seulement.