

BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

AVEC LA COLLABORATION DE

MM. Robert de Caix de Saint-Aymour; Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle;
Henry Bidou; Charles Mourey, etc., etc.

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

SOMMAIRE

| | |
|---|-----|
| 4 ^e liste des souscripteurs..... | 133 |
| L'Australie et le Pacifique : Les forces, les faiblesses et les prétentions de la fédération australienne, par Pierre LEROY-BEAULIEU..... | 134 |
| Le chemin de fer du Yunnan, par R. C..... | 141 |
| Politique douanière dans l'Inde anglaise, par J.-L. DELONCLE..... | 158 |
| L'organisation administrative du territoire de Kouang-tchéou-ouan, par C. M..... | 160 |
| Le commerce de l'opium et du sel au Yunnan.. | 163 |
| Asie Française : Dans le haut Tonkin. — La Banque de l'Indo-Chine..... | 165 |
| Chine : Les négociations de Pékin. — L'administration française à Pékin. — La Russie et la Mandchourie. — La Russie et le Thibet. — L'esprit d'entreprise allemand..... | 167 |
| Corée : Les entreprises françaises..... | 170 |
| Japon : La crise économique..... | 170 |
| Asie Russe : La décadence de Kiakhta. — Le canal de la Caspienne..... | 171 |
| Turquie : Mouvement commercial de Beyrouth et de Smyrne en 1899.... | 173 |
| Arabie : Gisements de houille dans l'Oman..... | 176 |
| Perse : Le développement économique..... | 176 |
| Asie Anglaise : La réorganisation administrative de la frontière anglo-afghane..... | 177 |
| Nominations officielles..... | 178 |
| Bibliographie..... | 179 |
| CARTES | |
| Carte du chemin de fer du Yunnan..... | 143 |
| Carte de la baie de Kouang-tchéou..... | 161 |

AVIS

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

4^e LISTE DES SOUSCRIPTEURS

| | | |
|---|--------|---|
| <i>Report du Bulletin n° 3. . .</i> | 36.721 | » |
| MM. | | |
| L. Achard, inspecteur d'agriculture à Saïgon. | 25 | » |
| Vergriète, entrepreneur à Hanoï. | 25 | » |
| M ^{me} Alexis Vial, à Voiron. | 12 | » |
| Marc Bel, ingénieur civil des mines à Paris. | 25 | » |
| Vicomte Henri de Sigalas, à Paris. | 25 | » |
| A. Salles, inspecteur des colonies, à Paris. | 25 | » |
| Contre-amiral Foret, à Cherbourg. | 25 | » |
| Bibliothèque des officiers du 1 ^{er} tirailleurs sénégalais, à St-Louis. | 20 | » |
| G. de Kergaradec, à Montrouge. | 15 | » |
| Docteur Helme, à Paris. | 25 | » |
| Louis Lévesque et C ^{ie} , à Nantes. | 25 | » |
| Société Franco-Persane, à Paris. | 25 | » |
| G. Dupin, notaire à Salses (Vendée). | 12 | » |
| Compagnie des tramways électriques d'Hanoï. | 25 | » |
| P. et B. Durand, tramways et chemins de fer, à Paris. | 25 | » |
| Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres. | 100 | » |
| <i>A reporter. . .</i> | 37.155 | » |

| | |
|---|-----------------|
| <i>Report.</i> | 37.155 » |
| C. Hardouin, consul de France à Canton. | 25 » |
| Robton, négociant à Canton. | 25 » |
| Dufêtre » » | 25 » |
| Proton » » | 25 » |
| A. Vimont, armateur à Marseille. . . | 12 » |
| Maurice Villain, à Villeneuve-Saint-Georges. | 25 » |
| Lieutenant Paquet, à Tunis. | 12 » |
| Commandant Castanier, à Toulon. . . | 25 » |
| Contre-amiral Marquis, à Rochefort. . | 20 » |
| H. Dumolard, à Herbeys. | 12 » |
| Capitaine de Rauglaudre, à Rochefort. | 12 » |
| Capitaine Marimbart au Pradet. . . . | 12 » |
| Anonyme. | 25 » |
| Bibliothèque militaire de Majunga. . . | 12 » |
| Bibliothèque des officiers de Lons-le-Saunier | 12 » |
| De Caqueray, à Paris. | 12 » |
| Gaschard, capitaine de vaisseau, à Lorient. | 15 » |
| Nagao Ariga, à Tokio. | 25 » |
| E. Borniche, à Anvers. | 25 » |
| R. Blanchard, à Paris | 25 » |
| P. Taillet, consul de France à Zanzibar. | 25 » |
| TOTAL. | 37.561 » |

AVIS IMPORTANT

Pour être adhérent à l'œuvre du Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une souscription quelconque.

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

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

3° Les adhérents versant une souscription de 12 francs et au-dessus reçoivent le Bulletin du Comité pendant les douze mois qui suivent leur souscription.

L'AUSTRALIE ET LE PACIFIQUE

LES FORCES, LES FAIBLESSES

ET LES PRÉTENTIONS DE LA FÉDÉRATION AUSTRALIENNE

On s'occupe assez peu, en France, des affaires de l'Australie : le pays est très éloigné et nos intérêts dans le Pacifique sont moindres qu'en d'autres parties du globe ; d'ailleurs, parmi toutes les parties de l'Empire britannique, l'Afrique du Sud attire aujourd'hui l'attention du monde au point de lui faire négliger ce qui se passe dans les autres portions des domaines d'Edouard VII. Nous aurions tort cependant de trop nous désintéresser des importants événements qui ont eu lieu en Australie dans ces dernières années. D'abord nous possédons, à trois jours de Sydney, une colo-

nie qu'il faudrait peu de chose pour rendre très florissante, qui paraît la mieux douée de nos possessions d'outre-mer au point de vue minier, la Nouvelle-Calédonie ; nous aspirons, et nous avons le droit d'aspirer à compléter cette colonie par l'adjonction de îles voisines des Nouvelles-Hébrides où nos nationaux se sont déjà créé des intérêts considérables. Cela nous fait un devoir de suivre de très près tout ce qui peut modifier l'équilibre du Pacifique. En outre, nous avons trop de relations de toute sorte avec l'Empire britannique, nous avons trop de points de contact avec lui pour rester indifférents à ce qui le touche, surtout lorsqu'il s'agit de faits qui amènent dans sa constitution intérieure des transformations de la plus haute importance.

Or la fédération australienne, qui vient enfin d'aboutir, et dont le succès a été couronné par la visite du duc d'York venant ouvrir le premier Parlement fédéral, est un événement capital aussi bien en ce qui concerne l'équilibre du Pacifique qu'au point de vue de l'équilibre intérieur de l'Empire britannique. Au milieu de cette poussière d'archipels du Grand Océan, où les colons européens ne sont qu'en bien petit nombre, la nouvelle confédération forme un bloc compact de plusieurs millions d'hommes vivant sur un même continent. Ambitieuse, ombrageuse, impatiente, comme toutes les colonies, les colonies très démocratiques surtout, elle aspire à jouer dans les mers du Sud le rôle des Etats-Unis en Amérique, elle souffre avec peine le voisinage — tout relatif — d'influences étrangères et voudrait imposer dans le Pacifique une autre doctrine de Monroe ; pour y parvenir, elle prétend dicter à l'Angleterre sa politique dans ses parages. D'autre part, les impérialistes de la métropole voient dans la réalisation de la fédération australienne, que doit suivre, au jour encore bien incertain où la guerre se terminera, la fédération sud-africaine, un pas important vers l'accomplissement de cette fédération impériale, qui augmenterait à leurs yeux, dans une si grande mesure, la cohésion et la puissance de l'Empire britannique. Ainsi la naissance de la nation australienne — car jusqu'à présent il n'y avait pas vraiment d'Australie, mais six colonies sans lien entre elles — marquerait le début d'une ère nouvelle ; son contrecoup s'étendrait même bien au delà de ce Pacifique austral qu'elle aspire à dominer ; mais pour juger sainement de la figure qu'elle peut faire dans le monde, il convient de chercher à en connaître les forces propres et la constitution intérieure : c'est ce que nous nous proposons de faire ici.

L'Australie, avons-nous dit, est assez naturellement portée à se comparer aux Etats Unis ; elle n'est pas seule à faire ce rapprochement : entre la jeune confédération qui est née aux antipodes avec le xx^e siècle, et celle qui s'est constituée en Amérique 125 ans plus tôt, la comparaison vient d'elle-même à l'esprit et l'on conçoit que les brillantes destinées de l'Union Américaine exaltent l'esprit des Australiens. Il semble même que, des deux nations, ce soit la nation australienne qui se

soit fondée sous les plus heureux auspices. Elle n'a pas eu à conquérir ses libertés au prix d'une rupture violente avec la mère-patrie, qui, assagie par l'expérience, l'a laissée libre d'agir à sa guise ; sans rien sacrifier de son indépendance intérieure, elle conserve ainsi, dans cette mère-patrie, une protectrice puissante, qui la met à l'abri de toute attaque du dehors et lui permet de se consacrer entièrement, en toute tranquillité d'esprit, à la mise en valeur de son vaste territoire. Sur ce continent australien, presque exactement aussi étendu que les Etats-Unis d'aujourd'hui, trois fois plus que ceux de 1776, la Confédération australienne n'a d'ailleurs pas de voisins, pas de rivaux dangereux ; elle possède, après un siècle de colonisation seulement, une population plus forte que les Etats-Unis n'en avaient, après plus d'un siècle et demi lorsqu'ils proclamèrent leur indépendance ; elle a de bien plus grandes villes, un commerce beaucoup plus étendu. A première vue, elle semble encore plus favorisée du sort que l'Union Américaine.

La réalité correspond-elle à ces premières apparences ? Si l'Australie est aujourd'hui plus peuplée et plus développée économiquement que ne l'étaient les Etats-Unis il y a 125 ans, les conditions dans lesquelles elle se trouve lui permettent-elles vraiment d'espérer d'aussi hautes destinées que les leurs ? Nous ne voudrions point ici tirer un de ces horoscopes que l'événement se fait si souvent un jeu de démentir, mais puisque la puissance politique et économique d'un pays n'est jamais que l'effet d'une collaboration de la nature et des hommes, l'examen des ressources dont la nature a doté l'Australie et la connaissance de l'organisation sociale et du caractère des hommes qui l'habitent, doivent aider à se former une opinion sur l'avenir de ce pays.

Le territoire de la Confédération australienne est, nous l'avons dit, sensiblement égal à celui des Etats-Unis d'aujourd'hui : 7 millions et demi de kilomètres carrés environ, les cinq sixièmes de l'Europe. Seulement, si l'on part des premiers points colonisés par les Européens, qui se trouvent, en Australie comme en Amérique, à l'est du continent, on trouve, après avoir franchi les chaînes côtières, non pas des plaines fertiles arrosées de cours d'eau puissants, se prêtant à des cultures variées, comme le splendide bassin du Mississippi, mais de maigres pâturages au milieu desquels le Murray et ses tributaires, qui forment sur les cartes une ramure imposante, se traînent péniblement entre des berges de sable en interminables sinuosités ; sauf le Murray lui-même et trois ou quatre de ses affluents, le Murrumbidgee, le Lachlan, le Darling, la plupart de ces rivières ne sont que des *oueds* qui se transforment en un chapelet de mares. Bien que des bateaux plats, affectés au transport des laines, puissent, au printemps, remonter pendant un ou deux mois les principales rivières que nous venons de citer, et que le terminus de la navigation sur le Darling se trouve même à 1.750 kilomètres de la mer, l'Australie reste ainsi absolument privée pendant l'année des trois quarts de ces communications

par eau qui, grâce au Mississippi, à l'Ohio, aux fleuves de la côte atlantique et surtout aux Grands Lacs, jouent un rôle si capital aux Etats-Unis et contribuent si largement, en réduisant les frais de transport, à la prospérité de l'industrie américaine. Lorsqu'on dépasse le bassin du Murray, en continuant de s'avancer vers l'intérieur de l'Australie, on trouve non plus seulement des steppes, mais de véritables déserts qui arrivent bientôt jusqu'à la côte sud ; ce n'est qu'après avoir franchi tout le continent qu'on retrouve, quelques lieues avant d'atteindre la côte ouest, une mince zone où les pluies sont suffisantes pour permettre la culture du sol.

En résumé, sur les 7 millions et demi de kilomètres carrés que couvre l'Australie jointe à la Tasmanie, il y en a un peu plus de 5 millions qui reçoivent moins de 500 millimètres d'eau par an et ne peuvent se prêter à l'agriculture ; 3 millions reçoivent même moins de 250 millimètres et sont impropres à tout usage agricole ou pastoral, même à l'élevage le plus extensif. Les Etats-Unis ont bien, eux aussi, une zone aride où la précipitation annuelle est inférieure à 500 millimètres, mais elle n'occupe qu'un tiers de leur territoire au lieu des deux tiers en Australie ; les pluies y sont plutôt mieux réparties et l'irrigation y est possible en certains endroits ; quant aux régions tout à fait stériles, qui reçoivent moins de 250 millimètres annuellement, elles sont bien moins étendues encore. Enfin, l'Australie plonge largement dans la zone tropicale, tandis que les Etats-Unis n'y pénètrent pas. Sur les deux millions et demi de kilomètres carrés suffisamment arrosés que le premier de ces pays possède, les trois cinquièmes au moins se trouvent sous les tropiques, en des régions où le blanc, s'il s'acclimate encore, comme il le fait dans le Queensland méridional et même central, ne peut plus travailler la terre d'une manière active et régulière. Il n'y a donc guère en Australie — Tasmanie comprise — qu'un million de kilomètres carrés qui jouissent, avec un sol d'une fertilité moyenne, d'un climat favorable à l'établissement d'une population agricole de race blanche et assez dense.

Encore faut-il remarquer que l'installation d'une ferme est une œuvre plus difficile et plus coûteuse en Australie qu'aux Etats-Unis. Dans la prairie rase des bords du Mississippi et de ses affluents, le laboureur n'avait souvent presque pas de défrichements à faire. Il pouvait, presque dès le jour de son arrivée, prendre sa charrue et tracer son sillon ; en Australie, au contraire, il trouve à peu près partout, dans les régions côtières, le sol couvert d'une épaisse forêt d'eucalyptus qu'il lui faut abattre au prix de rudes labeurs ; en quelques rares régions plus favorisées seulement, sur les bords du haut Murray et du haut Murrumbidgee, les eucalyptus sont plus clairsemés. De la nécessité de cette besogne préparatoire, il résulte que les frais de premier établissement se trouvent sensiblement plus élevés en Australie que dans l'Amérique du Nord ; comme d'autre part l'éloignement des marchés européens est beaucoup

plus grand, et que les frais de transport en sont naturellement augmentés, on voit que l'agriculteur australien est grevé de charges plus lourdes que son confrère américain.

A-t-il du moins, en compensation, des récoltes supérieures ? Il n'en est malheureusement rien. Le rendement moyen du blé est, en Amérique, de 11 hectolitres à l'hectare, ce qui est suffisamment rémunérateur pour une culture extensive, mais perfectionnée cependant, en ce sens qu'elle fait un très grand usage de machines. En Australie, le produit est beaucoup moindre. Durant les dix années 1889 à 1898, il a varié de 6 à 14 hectolitres en Nouvelle-Galles du Sud, de 3 hectolitres et demi à 10 en Victoria, de 2 hectolitres et demi à 7 dans l'Australie du Sud; encore, en 1896, dans cette colonie, sur 680.000 hectares emblavés, 240.000 n'ont même pas pu être moissonnés et, si l'on en tenait compte, le rendement moyen y tomberait, pour cette année, à moins de 2 hectolitres; quant au maximum de 14 hectolitres que nous signalons pour la Nouvelle-Galles du Sud, il a été obtenu il y a douze ans, alors qu'il n'y avait que très peu de terres emblavées dans cette colonie. Depuis, la surface ayant triplé, les rendements ont faibli, à mesure, au niveau de ceux que l'on constate dans la colonie voisine de Victoria, sinon même au-dessous. On voit, à l'irrégularité de ces productions, combien les récoltes sont variables en Australie, plus encore qu'aux Etats-Unis. Les grandes sécheresses ont peut-être été particulièrement fréquentes aux antipodes depuis une douzaine d'années, mais elles ne sont jamais rares.

L'agriculture ne saurait donc être pour les Australiens qu'une ressource assez secondaire; ils l'ont du reste compris puisqu'ils n'avaient au 1^{er} janvier 1899 que 4 millions d'hectares en culture dont près de 2 millions et demi en froment; leurs exportations agricoles ne s'élèvent, dans les bonnes années, qu'à 3 ou 4 millions d'hectolitres de blé et 1 ou 2 millions d'hectolitres d'avoine. Par contre, au point de vue pastoral, l'Australie est très favorisée; il est certain que son sol et son climat, aux hivers doux, se prêtent particulièrement bien à l'élevage du mouton, mais cet élevage ne saurait être que très extensif; rares sont sur le continent australien les terres qui peuvent nourrir deux moutons à l'hectare; en Nouvelle-Galles du Sud, où vivent la moitié des bêtes ovines de l'Australie, on comptait une moyenne de 86 ares par tête en 1891, année où le troupeau était le plus nombreux. Depuis lors il a été décimé par les sécheresses et il semble bien que, dans l'ouest de la Nouvelle-Galles du Sud particulièrement, certaines « stations » de moutons étaient, comme on dit en anglais, *overstocked*, contenaient plus d'animaux qu'elles n'en peuvent nourrir normalement. Ce n'est pas à dire que l'effectif du troupeau des bêtes à laine australiennes qui, de 106 millions de têtes en 1891, est tombé à 74 millions à la fin de 1899 (1), ne

puisse pas se relever au chiffre il y a dix ans, ni même le dépasser graduellement. Toutefois il convient de ne pas oublier que, s'il reste en Australie 440 millions d'hectares de terres domaniales qui ne sont encore ni vendues ni louées sur une étendue totale de 770 millions, ces 440 millions d'hectares représentent de beaucoup ce qu'il y a de plus mauvais dans le pays; la plus grande partie en est formée de déserts impropres à tout usage. Il est bien vrai d'autre part que, si certaines propriétés pastorales contiennent trop de bétail, bon nombre d'autres ne sont pas encore complètement mises en valeur; mais, tout compensé, il semble que l'accroissement du troupeau australien au delà de 100 millions de bêtes à laine ne puisse s'effectuer qu'assez lentement et, en tout cas, ce n'est pas cette industrie pastorale qui peut entretenir une bien nombreuse population. L'un des grands avantages de l'Australie en ce qui concerne l'élevage du mouton, c'est que la main-d'œuvre y est précisément réduite au minimum, les animaux parquant toute l'année en plein air dans de vastes terrains clos de fil de fer, en sorte que telle exploitation que nous visitons, et où 160.000 bêtes à laine étaient réparties sur 120.000 hectares, n'employait que 60 personnes, sauf bien entendu à l'époque de la tonte.

Ni l'agriculture qui ne joue et ne peut guère jouer en Australie, du fait du climat, qu'un rôle secondaire, qui ne peut être en tout cas une grande industrie d'exportation, ni l'élevage qui est la principale industrie du pays, mais dont l'essence est précisément d'employer peu de main-d'œuvre, ne peuvent attirer aux antipodes de nombreux immigrants, y faire vivre une population très dense. Reste une autre catégorie de ressources, à laquelle la civilisation moderne a donné une importance particulièrement grande: nous voulons parler des mines. L'Australie est très riche en métaux précieux, en or surtout; on sait quel rôle les mines d'or ont joué dans son peuplement. Sa production de métal jaune est actuellement sur le pied de 400 millions de francs par an, autant que les Etats-Unis ou le Transvaal avant la guerre, un quart de la production du monde en 1899. Mais les mines d'or sont surtout une réclame, elles attirent dans le pays où on les découvre une foule de gens à la plupart desquels elles donnent beaucoup de déboires, mais qui mettent ensuite en valeur, eux ou leurs descendants, les autres ressources du pays s'il y en a, qui s'en vont, végètent misérablement ou meurent même de faim, s'il n'y en a pas; par elles-mêmes les mines d'or de l'Australie n'occupaient en 1899 qu'un peu moins de 100.000 personnes. Les mines d'argent ont aussi quelque importance; celles d'étain et surtout de cuivre, dont on a découvert au cours de ces dernières années de riches gisements en Tasmanie, également.

Malgré tout, l'Australie semble moins richement dotée, en ce qui concerne les gisements mé-

(1) Ces chiffres s'appliquent aux six colonies qui forment la fédération australienne, c'est-à-dire aux cinq colonies qui se par-

tagent l'Australie propre, et à la Tasmanie. La Nouvelle-Zélande, où se trouvent 19 millions de bêtes à laine, n'y est pas comprise.

talliques, que les Etats-Unis; et la différence entre les deux pays paraît encore plus sensible en ce qui concerne ces deux articles essentiels de la grande industrie, la houille et le fer. Nous n'ignorons pas qu'on extrait annuellement 5 millions et demi de tonnes de charbon des mines de l'Australie et près d'un million de celles de la Nouvelle-Zélande, qu'on en exporte même près de 1.200.000 tonnes; il est fort possible qu'on découvre d'autres gisements à l'avenir; mais, si les principaux de ceux qu'on exploite actuellement se trouvent, à Newcastle, en Nouvelle-Galles du Sud, tout près de la mer, il y a grandes chances pour que ceux qu'on pourrait reconnaître à l'avenir soient moins bien placés, presque toutes les régions voisines des côtes étant déjà explorées. Or, dans un pays dénué de voies navigables intérieures, des charbonnages éloignés de la mer perdent une sensible partie de leur valeur, à moins qu'ils n'aient la chance de se trouver précisément à proximité immédiate de minières de fer.

Nous venons de faire un examen, peut-être un peu prolongé, des ressources naturelles de l'Australie, mais il nous paraît qu'il était nécessaire d'y insister pour dissiper l'illusion passablement répandue que l'Australie peut être une autre Amérique du Nord. Elle ne saurait l'être en réalité, parce que la nature sans laquelle l'homme ne peut rien, lui a mesuré ses dons avec bien plus de parcimonie : une bonne partie du pays plongeant dans la zone torride, beaucoup plus de déserts et de steppes, beaucoup moins de terres propres à la culture, plus de difficultés de défrichement, un climat sain assurément, très sain même dans la majeure partie du pays, mais plus irrégulier et plus chaud, une distance quadruple des grands centres de consommation et d'émigration du vieux monde, voilà le tableau que présente l'Australie lorsqu'on la compare aux Etats-Unis. En ce qui regarde les richesses minérales, il convient de faire des réserves, l'intérieur du continent australien étant encore trop mal connu; mais là encore il est probable sinon certain, qu'il est inférieur à l'Amérique septentrionale.

De la nature, passons aux hommes. Ce qui, avec les richesses de leur sol et de leur sous-sol, a plus que toute autre chose contribué au splendide épanouissement des Etats-Unis, c'est l'activité, l'énergie du caractère américain. Les habitants des Etats-Unis ont ces qualités d'abord, parce qu'ils sont le fruit d'une sélection, parce que les émigrants, les émigrants qui réussissent surtout, sont toujours parmi les hommes les mieux trempés et que, si l'hérédité n'est pas un vain mot, on doit retrouver dans une certaine mesure leurs qualités chez leurs descendants. Puis la vie dans un pays neuf, plus rude et plus large à la fois, développe l'initiative et l'énergie. Enfin les institutions que les Américains se sont données ont contribué à maintenir et à fortifier encore ces qualités. L'absolue liberté laissée aux entreprises individuelles, la réduction au minimum des attributions de l'Etat qui ne vient jamais gêner aucune

initiative et dont chacun sait d'ailleurs qu'il n'a rien à attendre, voilà ce qu'on observe en Amérique. Aucune réglementation administrative et routinière n'y vient entraver le progrès qui résulte de la libre concurrence et de la libre association des activités individuelles. L'Australie nous offre-t-elle un spectacle semblable?

Il n'en est nullement ainsi et c'est au contraire un surprenant contraste qu'on observe entre ces deux sociétés. Autant l'Etat s'efface en Amérique, autant il se montre, autant il s'hypertrophie en Australie.

Tandis qu'aux Etats-Unis il n'exerce aucune industrie, il détient ici la plus grande de toutes, l'industrie des transports, et il intervient activement dans toutes les autres. Les colonies anglaises des antipodes sont la terre par excellence du socialisme d'Etat, alors que rien ne répugne davantage au génie américain. Ce n'est pas ici le lieu de faire le tableau détaillé de la législation sociale de ces pays dont, s'il faut en croire *the Official Year-book of New Zealand*, « les lois sur le travail sont en avance sur ce qui existe partout ailleurs ». Enumérons-en pourtant les principaux traits : interdiction du travail des enfants au-dessous de quatorze ans, et même au-dessous de seize sans permission spéciale, défense de faire travailler plus de 48 heures par semaine les femmes quel que soit leur âge et les jeunes gens au-dessous de 18 ans, obligation de donner aux mêmes personnes, outre le dimanche, un demi-jour de congé par semaine sans diminution de salaire; même obligation pour les commis de magasin et de boutique, ces établissements devant du reste, pour plus de sûreté être fermés un après-midi par semaine, dimanche toujours non compris, voilà des traits déjà anciens de la loi néo-zélandaise que les diverses colonies australiennes ont plus ou moins imités. Quelques-unes de ces mesures peuvent être bonnes en elles-mêmes, mais l'ensemble et l'accumulation en constituent une machine infiniment rigide qui brise tout ressort et toute initiative, qui manque absolument de la plasticité nécessaire à l'exercice de la plupart des industries, dont bien peu échappent aux alternances de morte-saison et de travaux pressés. Ce qui prouve d'ailleurs que ces lois n'ont pas donné tout ce qu'on en espérait, c'est qu'on ne s'y est pas tenu et qu'on s'est cru obligé de recourir, en Nouvelle-Zélande et à Victoria, à l'interdiction complète de certains modes de travail, du travail à domicile notamment et même à la fixation des salaires par la loi. Celle-ci a été effectuée à Victoria par des commissions administratives, instituées en vertu d'une loi, pour les industries de la confection, de la cordonnerie, de l'ébénisterie, de la boulangerie (1) et il est question, si ce n'est déjà fait, d'étendre la mesure à d'autres. En Nouvelle-Zélande, la loi n'a fixé qu'un nombre très faible de salaires pour des enfants et les *minima* sont d'ailleurs faibles; mais, en fait, des *minima* semi-officiels, très élevés ceux-ci, existent dans

(1) Les minima de salaires adoptés varient entre 7 fr. 60 et 9 fr. 35 par jour pour les hommes et sont d'environ 4 fr. par jour les femmes.

presque toutes les industries en vertu de décisions des conseils d'arbitrage qui ont force de loi : l'arbitrage est en effet obligatoire en Nouvelle-Zélande. En dehors de ces lois sur le travail, on note dans la plupart des colonies des lois sur l'expropriation forcée des grands domaines, l'existence d'impôts progressifs sur la terre, sur le revenu et sur les successions, avec exemptions très larges à la base, tous les revenus au-dessous de 5.000 francs étant exempts en Victoria et dans l'Australie du Sud, tous ceux au-dessous de 7.500 en Nouvelle-Galles et en Nouvelle-Zélande (1). A la cession pure et simple des terres aux immigrants, on s'efforce de substituer, aux antipodes, la location à bail emphytéotique, avec des conditions compliquées de résidence et de mise en valeur graduelle, qui n'ont souvent pour effet que d'entraver l'initiative du colon, et d'endormir plutôt que de surexciter son activité. La Nouvelle-Zélande et l'Australie du Sud ont même institué des essais de communisme sous le patronage officiel, tentatives qui ont d'ailleurs échoué. Enfin on a établi en 1898 en Nouvelle-Zélande et en 1899 en Nouvelle-Galles du Sud des retraites pour la vieillesse qui sont payées à partir de 65 ans et atteignent 450 francs par an dans la première de ces colonies, et 650 dans la seconde.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de discuter ces mesures, non plus que les circonstances qui ont amené l'Australie à s'engager dans cette voie, et dont le caractère chaotique de la grande immigration qui a suivi au milieu du siècle la découverte des mines d'or jointe à la grandeur démesurée des villes qui en est résultée, sont peut-être les principales. Ce qui nous importe, c'est d'en constater les résultats : les voici, tels que les décrit un témoin oculaire, le correspondant de l'*Economist* de Londres, dans une lettre datée de Melbourne le 24 avril 1901 :

Nombre de commissions officielles ont été établies pour fixer des durées de travail et des *minima* de salaires. A mesure que leurs décisions sont mises en vigueur, les employeurs renvoient rigoureusement les ouvriers qui, par leur manque d'habileté, ne valent pas le salaire minimum et laissent sur le pavé des jeunes gens, quand le nombre de ceux-ci se trouve en proportion plus élevée par rapport aux adultes qu'il n'est légalement permis. Dans deux ou trois industries, qui ne comportent absolument pas les abréviations d'heures de travail ou les élévations de salaire prescrites, les patrons sont obligés de restreindre leurs opérations. Les relations entre employeurs et employés s'aigrissent et le nombre des sans-travail augmente chaque jour. Le gouvernement a aussi grandement compliqué la situation industrielle en fixant, pour les ouvriers à son service, un salaire minimum de 8 fr. 75 par jour, car l'appât de ce salaire attire les gens des campagnes et provoque, dans une large mesure, l'abandon du travail agricole ou pastoral. Le gouvernement a fort augmenté l'armée de ses employés, mais il devient évident que les dépenses s'accroissent trop rapidement et un déficit en résultera sans doute au bout de l'année. Le revenu des chemins de fer s'accroîtra probablement de 5 millions de francs, mais on sait déjà que, par suite sur-

tout des augmentations de salaires votées par le Parlement, cette augmentation sera plus que compensée par celle des dépenses, et que le sempiternel déficit des chemins de fer sera plus grand que jamais cette année.

Dans la campagne, tous les intérêts souffrent. Propriétaires de troupeaux et agriculteurs ne peuvent obtenir assez de main-d'œuvre pour l'extension ni même pour le maintien des surfaces en culture, non plus que pour les industries laitières qui avaient tant contribué au relèvement économique du pays. Victoria présente en ce moment le contraste des phénomènes économiques suivants : 1° A Melbourne, une aristocratie d'ouvriers recevant les salaires minima fixés par la loi et un nombre toujours plus grand de gens sans travail tombant dans une condition irrémédiable de détresse ; 2° dans les campagnes, l'abandon du travail par les ouvriers qui préfèrent courir la chance d'obtenir les 8 fr. 75 que le gouvernement paie à ceux qu'il emploie ; 3° un réveil formidable de l'agitation des sans-travail ; 4° un manque de bras général dans les campagnes ; 5° le découragement de l'entreprise privée.

Il ne serait peut-être pas juste de dire que le parti ouvrier voie avec indifférence les souffrances causées par l'application des salaires minima. Au contraire, plusieurs de ses chefs estiment que les ouvriers moins habiles, qui sont incapables de gagner le taux minimum officiel, doivent recevoir de l'Etat des pensions pour le reste de leurs jours. Les fonds nécessaires à ces pensions ne doivent toutefois être obtenus par aucune imposition frappant la classe ouvrière ; autrement dit, il faut augmenter considérablement les impôts directs.

Les charges fiscales sont déjà très lourdes en Australasie. Les colonies ont des besoins énormes ; en laissant de côté la Nouvelle-Zélande et ne prenant que les six colonies qui viennent de former la fédération australienne, l'ensemble de leurs budgets de dépenses s'élève à 710 millions de francs en face desquels on trouve 740 millions de recettes. Pour pouvoir être comparés aux budgets français, anglais ou américain, ceux de l'Australie doivent, il est vrai, subir quelques réductions : c'est ainsi qu'il convient de retrancher des revenus de l'Etat les recettes brutes des chemins de fer, et de ses dépenses non seulement les frais d'exploitation de ces chemins de fer, mais encore les intérêts des emprunts contractés pour les construire. Il faut faire de même pour quelques autres industries, qui sont entre les mains de l'Etat aux antipodes, et sont laissées chez nous à l'entreprise privée. Ces défalcatons une fois opérées, nous nous trouvons en présence de 402 millions de dépenses et de 440 millions de recettes ; il y a donc 38 millions de boni, mais, sur ces 38 millions, 23 sont employés à combler le déficit laissé par les chemins de fer et autres services industriels dont les charges (frais d'exploitation et intérêts sur le capital de construction réunis) dépassent partout les revenus, sauf dans l'Australie de l'Ouest.

La population de la France est presque exactement dix fois supérieure à celle des six colonies confédérées ; ses dépenses, qui passent cependant pour être plutôt excessives, ne sont que huit fois et demie plus fortes. Que conclure de là si ce n'est que l'Australie se livre à un gaspillage effréné, elle qui n'a pour ainsi dire pas de dépenses militaires ? Sans doute elle supporte plus aisément ces charges qu'un vieux pays d'Europe parce

(1) Pour plus de détails et de commentaires sur ces questions, nous renvoyons le lecteur à notre ouvrage *Les Nouvelles Sociétés Anglo-Saxonnes*, 2^e édition, chez A. Colin et C^{ie}.

qu'elle ne tire que 253 millions des impôts, 57 provenant des postes et télégraphes, 43 des revenus divers et 87 du domaine. Mais ce dernier et gros appoint, fourni par les ventes et locations de terres, tend partout à diminuer; il n'est plus que les deux tiers de ce qu'il était en 1881; en le versant tout entier au compte de leur revenu annuel on est en droit de dire que les colonies australiennes mangent en partie leur fonds. Il faudra donc, de toute nécessité, augmenter les impôts si l'on veut continuer à dépenser sur la même échelle. Même à ne prendre que le chiffre actuel des taxes, un Australien paye en moyenne à l'Etat 68 francs par tête et un Néo-Zélandais, 95 francs alors qu'un Français verse 72 à 75 francs. Si l'on ajoute les impôts perçus par les municipalités et autres corps locaux, on arrive à 84 ou 85 francs en Australie, et au chiffre colossal de 120 francs en Nouvelle-Zélande, contre 90 à 92 francs en France.

Ainsi ces pays neufs sont à peu près aussi grevés que le nôtre. Les faveurs qu'on a prétendu faire aux ouvriers et aux petits contribuables n'ont abouti, en fin de compte, qu'à augmenter la misère et le chômage d'une part, à surcharger les capitaux de l'autre. Aussi, ni les hommes, ni les capitaux ne viennent plus en Australie. Les résultats du recensement qui vient d'être pris en mars 1901 sont significatifs à cet égard. L'ensemble des sept colonies australasiennes a bien gagné 740.000 habitants de 1891 à 1901, la population ayant passé de 3.809.000 à 4.550.000 âmes, en augmentation de 19 0/0; c'est une belle proportion à première vue, bien que l'accroissement ait été sensiblement plus fort dans le passé 39 0/0 de 1881 à 1891 et 42 0/0 de 1871 à 1881; mais il convient de remarquer que le croit naturel, l'excédent des naissances sur les décès, s'est élevé à 700.000 dans cette période de 1891 à 1901: d'où il résulte que le nombre des immigrants ne l'a emporté sur celui des émigrants que de 40.000 durant les dix dernières années, au lieu de 336.000 dans la décade 1871-1881 et de 386.000 dans la décade 1881-1891.

Sans doute, l'Australasie a subi entre les deux derniers recensements une redoutable crise financière et économique, sans doute elle a été éprouvée par des sécheresses répétées; mais les autres pays neufs ont eu aussi leur part de fléaux naturels et de crises économiques et financières, les Etats-Unis en 1893 comme l'Australie même, le Brésil et l'Argentine en 1889 en 1890. L'immigration y a faibli, mais n'y a pas pour ainsi dire disparu; aux Etats-Unis notamment, elle n'a baissé que de 5.200.000 à 3.800.000. Tous ces pays se sont relevés bien plus vite que l'Australie, qui avait eu cependant une compensation à ses maux dans la découverte des nouveaux champs d'or de l'Ouest, d'où l'on extrait aujourd'hui 160 millions de francs par an, au lieu de quelques centaines de mille francs en 1891. Mais la société australienne semble avoir perdu toute élasticité, toute force de récupération; l'initiative individuelle, entravée de tous côtés, ne peut plus s'y donner carrière et les

capitaux, dont elle aurait besoin autant que des hommes comme tous les pays neufs, et qui lui avaient été prodigués jadis, la délaissent, eux aussi, aujourd'hui.

Ainsi donc, sans vouloir entrer dans aucune discussion théorique, il est certain que l'évolution qu'a suivie l'Australie est loin de l'avoir menée à la même prospérité que la voie toute différente dans laquelle ont marché les Etats-Unis. Les ressources naturelles sont moindres, nous l'avons constaté, aux antipodes qu'en Amérique, et nous voyons maintenant que les hommes savent moins bien les mettre en valeur. Cependant ils ne paraissent nullement disposés à adopter d'autres errements. La manière même dont s'est faite la fédération et la constitution qu'on a donnée au *Commonwealth* d'Australie en sont une preuve.

L'un des plus graves défauts de la démocratie australienne a toujours été son impatience, sa tendance à se lancer dans des réformes insuffisamment mûries, à adopter des lois qu'il faut amender et remanier sans cesse, ce qui n'est point fait pour développer la prospérité, commerçants, industriels et agriculteurs ayant avant tout besoin d'une certaine stabilité dans la législation. Or, loin de chercher un remède à ce mal, la nouvelle constitution fédérale semble s'être appliquée à ne mettre aucun frein à l'intempérance légiférante des assemblées. Le Parlement australien, dont la première session vient d'être ouverte par le duc d'York, se compose, on le sait, de deux Chambres. Dans l'une, la Chambre des représentants, les diverses colonies sont représentées proportionnellement à leur population (1); dans l'autre, le Sénat, elles ont toutes une représentation égale, composée de six membres pour chacune. Ce sont les mêmes bases qu'aux Etats-Unis, mais il manque, au-dessus des assemblées, le frein puissant du droit de veto, dont les présidents américains usent si largement, et auquel le Congrès ne peut passer outre que par une majorité des deux tiers des voix dans chaque Chambre, fait qui s'est bien rarement produit. En Australie il n'y a point de président; le pouvoir exécutif est représenté par un gouverneur général, c'est-à-dire, en fait, par son ministère, choisi dans le sein des Chambres et responsable devant elles. Comme ce cabinet ne saurait en réalité dépendre de deux assemblées dont les majorités peuvent être d'opinions différentes — ainsi qu'il est précisément advenu dès la première élection — il est effectivement une émanation de la Chambre des représentants, qui a seule l'initiative en matière financière. Le Sénat ne peut même pas, en effet, amender un projet de loi autorisant des dépenses ou instituant des impôts, et notamment le projet de budget; il a seulement le droit de le retourner à la Chambre en suggérant des modifications. Pour les autres lois, il conserve la plénitude de son pouvoir d'amendement; mais des dispositions spéciales

(1) Les 76 sièges de députés à cette Chambre sont répartis comme suit : Nouvelle-Galles du Sud, 26; Victoria, 23; Queensland, 10; Australie du Sud, 7; Tasmanie, 5; Australie de l'Ouest, 5.

sont prises pour résoudre le plus rapidement possible les conflits entre les deux assemblées.

C'est ici qu'apparaît l'impatience de tout frein, de toute temporisation, qui caractérise l'esprit politique australien. Les conflits parlementaires ont souvent une grande utilité, en rejetant pour quelque temps une mesure à l'arrière-plan, en permettant à l'opinion de la considérer à nouveau de sang-froid, d'en mieux peser les avantages et les inconvénients, souvent de revenir sur sa première impression. Pour une réforme désirable qu'ils retardent, ils empêchent dix changements hâtifs, que l'on ne tarderait pas à regretter; d'ailleurs, si la volonté populaire est réfléchie et persistante, s'il ne s'agit pas d'un caprice temporaire, l'Assemblée, qui se trouvait en désaccord avec l'opinion, finit toujours par céder, lors même que sa composition s'est peu modifiée. En Australie, on n'a pu supporter ces longueurs souvent salutaires. Si la Chambre vote à deux reprises un projet que le Sénat repousse, les deux assemblées sont dissoutes simultanément; si elles ne peuvent ensuite se mettre d'accord, elles se réunissent en une séance commune où l'opinion de la Chambre a chance de prévaloir, car elle doit être, aussi exactement que possible, deux fois plus nombreuse que le Sénat; il suffit alors d'une majorité des trois cinquièmes, pour que le projet en discussion devienne loi. Encore cette règle des trois cinquièmes n'a-t-elle été adoptée qu'à grand-peine; les représentants de Victoria voulaient qu'on se contentât de la majorité simple; mais les petites colonies, que ce système aurait absolument écrasées, refusèrent absolument d'entrer dans ces vues, et on dut leur céder.

Telle qu'elle est, cette constitution ne prédispose que trop les Chambres et le gouvernement à céder à tous les entraînements; ce n'est pas très encourageant pour l'avenir. Le mauvais recrutement du personnel parlementaire et ministériel, en grande majorité composé de politiciens de carrière, vient encore aggraver les imperfections constitutionnelles, et a d'autant plus d'inconvénients en Australie que la sphère d'action de l'État y est infiniment plus étendue qu'en Europe et surtout qu'aux États-Unis où, cantonnés dans un étroit domaine, les politiciens, pour mauvais qu'ils soient, ne peuvent être très nuisibles. Ce qu'il y a de plus immédiatement certain, c'est que la mise en vigueur de la fédération va s'accompagner d'un accroissement de dépenses, car on veut faire grand en toutes choses. La seule extension à toute l'Australie du système des retraites ouvrières coûtera, dès le début, 30 ou 50 millions et, dans une dizaine d'années, 45 ou 80, suivant qu'on adoptera le système de la Nouvelle-Zélande ou celui de la Nouvelle-Galles du Sud. Ce sera un supplément de 7 à 12 francs par tête d'après les calculs des statisticiens australiens eux-mêmes; il est peu probable qu'on y échappe, le *Labour Party*, le parti ouvrier pouvant faire à son gré la majorité dans la Chambre en promenant ses votes soit du côté des libre-échangistes, soit du côté des protectionnistes qui rivaliseront d'ardeur pour obtenir son appui.

Il y aura en outre les dépenses nécessaires à l'entretien du nouveau gouvernement, estimées à 12 millions, à l'organisation de forces militaires pour la défense de l'Australie, probablement aussi à l'augmentation de la petite escadre que celle-ci entretient déjà et qu'elle voudra accroître, jugeant que son influence sur la politique britannique grandira en même temps que sa contribution à la puissance militaire de l'Empire.

Le *Commonwealth* australien a de hautes visées d'expansion: l'hégémonie du Pacifique, voilà ce qu'il rêve, ce qu'il voudrait même obtenir à brève échéance, car il aime à voir ses désirs rapidement satisfaits. Dès l'ouverture du Parlement, il a été question des rapports entre l'Australie et les diverses îles du Pacifique, et le discours du Gouverneur général a dit que les ministres « y apportaient la plus grande attention et avaient pris les mesures qui semblaient prudentes, sans embarrasser en aucune manière le gouvernement de Sa Majesté » Il n'est pas bien certain qu'on reste longtemps sans l'embarrasser fort. Ne réclame-t-on pas en effet, à cor et à cri, l'annexion des Nouvelles-Hébrides, auxquelles l'Angleterre s'est engagée vis-à-vis de la France à ne pas toucher, et où nous ne saurions supporter la violation de nos droits? Ne met-on pas en avant aussi des propositions, plus ou moins enveloppées, d'achat de la Nouvelle-Guinée allemande qui ne seraient assurément pas écoutées à Berlin? En même temps, on annonce officiellement le dépôt d'un *bill* pour restreindre, c'est-à-dire en pratique pour empêcher l'immigration des Asiatiques, et pour abolir graduellement l'engagement des Canaques des diverses îles du Pacifique, qui venaient travailler dans les plantations de canne du Queensland. Ce faisant, on ne portera pas seulement un coup fatal à cette culture, on ne rendra pas seulement impossible tout le développement de l'Australie tropicale, mais on risquera fort de soulever des difficultés entre l'Angleterre et le Japon; pourtant l'entente avec ce pays est la base de toute la politique britannique en Extrême-Orient.

L'Australie menace ainsi d'être un facteur fort encombrant et troublant dans le Pacifique. Ses prétentions sont pourtant absolument injustifiées. Ne nous bornons pas, si l'on veut, à considérer le *Commonwealth*, faisons bloc de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Il y a là 4 millions et demi d'habitants en 1904; admettons que l'excédent des naissances sur les décès reste proportionnellement le même dans l'avenir qu'aujourd'hui; admettons, d'autre part, que l'immigration se relève beaucoup, atteigne 20.000 âmes par an en moyenne, l'immigration nette bien entendu; il n'y aurait encore, moyennant tout cela, qu'une douzaine de millions d'habitants en Australasie en 1950. C'est là un bloc qui n'est sans doute pas négligeable, mais qui n'est nullement comparable aux États-Unis, et qui n'a vraiment pas le droit de vouloir étendre son influence sur tout le Pacifique au sud de l'équateur, jusqu'à des milliers de kilomètres, voire des milliers de lieues de

ses côtes, de prétendre que sa force d'attraction doit annihiler tous les droits historiques acquis par d'autres, tous les efforts qu'ils ont faits, le sang et les capitaux qu'ils ont dépensés. Encore notre estimation est-elle très favorable, car la natalité australienne décroît sans cesse, par le retard de l'âge du mariage et diverses autres causes qui n'indiquent point, par parenthèses, un état social bien sain : elle est tombée de 40 ‰ en 1866-70, à 36 ‰ en 1876-80, à 34 ‰ en 1886-90, à 27 ‰ en 1896-99; d'autre part la mortalité, la plus faible du globe aujourd'hui, puisqu'elle est de 41 ‰ seulement, devra tendre à se relever un peu, quand les jeunes gens ne formeront plus une aussi forte proportion de la population; enfin il n'est pas certain que l'immigration reprenne autant que nous l'avons supposé, si la situation économique et financière ne s'améliore pas.

Il n'y a donc pas à s'incliner devant les prétentions de l'Australie, non plus qu'à s'en inquiéter outre mesure. Il faut cependant les surveiller de près, et y opposer une politique de fermeté réfléchie. Si les autres puissances montrent une résolution qui ne doit exclure ni la prudence ni la courtoisie, lors même que celle-ci ne serait pas payée de retour, il faudra bien que l'Australie se résigne à ne pas voir tous ses rêves se réaliser; elle tournera peut-être sa mauvaise humeur contre la métropole; mais, si emportée soit-elle parfois, on peut croire qu'elle ne poussera pas l'irréflexion jusqu'à se séparer d'une mère-patrie dont la puissance fait toute sa force, et sans laquelle elle serait à la merci de ceux qu'elle prétend aujourd'hui écarter de son voisinage. Elle aura d'ailleurs assez à faire chez elle où le mécanisme compliqué de la fédération ne paraît pas devoir fonctionner sans frottements, et où se posent tant de redoutables problèmes, pour se contenter d'être un *Commonwealth*, une République dans l'Empire britannique, sans vouloir marcher absolument seule dans le monde.

PIERRE LEROY-BEAULIEU.

LE CHEMIN DE FER DU YUNNAN

Dans sa séance du 27 juin, la Chambre a ratifié le projet de convention passé par M. Doumer avec plusieurs grands établissements financiers, en vue de l'exploitation et de la construction partielle de la ligne de Haï-phong à Yunnan-sen. Elle a voté, par 415 voix contre 103 le projet de loi dont voici le texte :

Sont approuvées les clauses et conditions de la convention conclue le 15 juin 1901, par le gouvernement général de l'Indo-Chine, pour l'exploitation de la ligne de Haï-phong à Yunnan-sen et la construction de la section de cette ligne comprise entre Yunnan-sen et Lao-kay.

Le 3 juillet le Sénat adoptait à son tour sans discussion cette loi.

Dans notre dernier *Bulletin*, nous avons brièvement indiqué en quoi consistait la convention en question, conclue entre le gouvernement de l'Indo-Chine d'une part et, de l'autre, la Banque de l'Indo-Chine, le Comptoir d'Escompte, le Crédit Industriel et la Société Générale. Ces quatre grands établissements de Crédit s'engageaient à constituer une société anonyme, au capital de 12 millions et demi de francs, qui exploiterait à ses risques et périls la ligne, d'une longueur totale de 853 kilomètres, et construirait, également à ses risques et périls, la section chinoise du chemin de fer, soit 468 kilomètres de Lao-kay à Yunnan-sen.

Comme il va sans dire que 12 millions et demi ne suffiraient pas à construire la ligne, divers avantages sont concédés à la Compagnie.

1° L'Indo-Chine lui accorde la garantie de 3 millions de francs prévue par la loi du 25 décembre 1898, qui décidait la construction d'un réseau indo-chinois. Cette garantie capitalisée au taux d'intérêt auquel l'Indo-Chine peut trouver de l'argent permettra à la Compagnie d'émettre pour 76 millions environ d'obligations.

2° Comme la somme nécessaire à la construction de la ligne (95 millions) ne serait pas encore atteinte, l'Indo-Chine accorde à la Compagnie une subvention de 12 millions et demi de francs une fois donnée. La Compagnie pourra donc disposer en tout de 101 millions de francs pour construire la ligne et aussi pour commencer l'exploitation.

Il est à remarquer que les 385 kilomètres de chemin de fer traversant le Tonkin, de Haï-phong à Lao-kay, seront remis à la Compagnie munis de leur matériel roulant. Enfin, la Compagnie a demandé à fournir elle-même, au lieu de laisser acheter ailleurs par l'Indo-Chine, l'outillage et le mobilier des stations de la section tonkinoise du chemin de fer et l'outillage d'entretien de la voie, le tout pour une somme de 2.000 francs par kilomètre, soit, au total, 1.700.000 francs.

Ce sont là de sérieux avantages et l'exploitation de la section de la ligne établie sur le territoire indo-chinois semble bien devoir donner des bénéfices. On estime en effet à 10.000 francs par kilomètre le produit de la première partie de la ligne, longue de 100 kilomètres, qui doit relier Haï-phong à Hanoï. Il est vrai que de Hanoï à Lao-kay on ne compte plus que sur 1.500 francs par kilomètre, mais l'ensemble sera « payant ». On a beaucoup reproché à la convention d'avoir accordé à la Compagnie chargée de construire le chemin de fer du Yunnan l'exploitation de la partie indo-chinoise de la ligne et surtout de l'avoir fait dans les conditions que nous venons d'énumérer. Mais il était logique que l'exploitation de toute la ligne, qui a son aboutissement naturel à Haï-phong, fût confiée à un seul organisme. D'autre part, les avantages concédés à la Compagnie ont leur contre-partie. Cette dernière devra partager des bénéfices avec le gouvernement de l'Indo-Chine. Après avoir prélevé : (a) les sommes nécessaires à l'entretien et l'exploitation, (b) une somme de 400.000 francs (seulement à partir de l'achèvement de la ligne)

pour compléter la rémunération du capital-actions et couvrir les frais généraux de l'administration en France, et (c) les sommes nécessaires pour constituer un fonds de réserve de 2.000.000 pour couvrir les insuffisances du rendement, la Compagnie partagera avec l'Indo-Chine dans les proportions suivantes : par moitié pour le premier million, sur les deux suivants la colonie prendra les deux tiers, au delà les trois quarts. Si, comme le prévoyait l'exposé des motifs du projet de loi, peut-être un peu optimiste, l'ensemble de la ligne de Haï-phong à Yunnan-sen produisait une recette kilométrique moyenne de 5.600 francs comportant un bénéfice de 1.433.000 francs, la colonie aurait pour sa part 788.000 francs.

D'après ce que nous venons de voir, les avantages faits à la Compagnie sont incontestablement très grands. Elle n'a à rémunérer qu'un capital-actions de 12 millions et demi, et, lorsque la ligne sera achevée, elle commencera par prélever, une fois les frais couverts, une somme forfaitaire de 400.000 francs pour partager ensuite les bénéfices avec l'Indo-Chine. D'autre part, précisément parce que son capital-actions est très restreint, il y aura peu d'appels de fonds à faire ; si donc les insuffisances de recettes sont un peu considérables, une fois tout le petit capital-actions versé et le fonds de réserve prévu de 2 millions absorbé, l'exploitation risque de retomber à la charge de l'Indo-Chine.

Ce sont là évidemment des conditions exceptionnelles, mais les circonstances ne le sont pas moins. On sait combien les capitaux français sont difficiles à convaincre et, cependant, il fallait prendre les moyens de les convaincre du moment où on préférerait, pour des raisons faciles à comprendre, faire construire par une compagnie et non construire directement une ligne à établir en territoire chinois. Aussi les critiques formulées contre la convention ne peuvent-elles être que théoriques. Dans la pratique, il fallait la conclure : le chemin de fer du Yunnan devait être construit, il y avait là un intérêt national qui n'a pas besoin d'être démontré dans une publication telle que la nôtre ; la fin devait être atteinte, on a pris pour y parvenir les moyens les moins onéreux qu'on a pu trouver.

Du reste, il ne faut pas oublier qu'il est peu probable que l'ensemble de la ligne avec ses bonnes sections du bas Tonkin ne puisse fournir des recettes couvrant au moins les frais d'exploitation et d'entretien. La constitution même de la Compagnie le prouve. S'il est difficile de décider des capitalistes français, même ceux que dirigent nos premiers établissements de crédit, à aventurer seulement 12 millions de francs, il est à croire qu'ils ne risquent leur argent qu'à bon escient, et que la déconfiture de la Compagnie est infiniment moins vraisemblable qu'une très belle rémunération du petit capital engagé.

*
* *

Il faut d'ailleurs noter que, pendant le débat qui a eu lieu à la Chambre, les deux orateurs qui ont

fait opposition au projet n'ont pas envisagé, dans leurs critiques très détaillées et très acerbes, l'éventualité d'une déconfiture de l'entreprise. Pour M. Doumergue, on a outrepassé les décisions de principe prises en 1898 par la Chambre et fait une situation scandaleusement avantageuse à la Compagnie. Pour M. Le Myre de Vilers, on a imposé aux finances de l'Indo-Chine une charge qu'elles ne pourront longtemps supporter et que seul le budget métropolitain aurait dû assumer.

Il nous est impossible de ne pas nous arrêter quelque temps sur ce débat de la Chambre, parce qu'il nous révèle un état d'esprit singulier qui, malgré tout, subsiste chez certains, ni de ne pas donner d'assez longs extraits de discours constituant des documents qui trouvent leur place dans une publication comme la nôtre et sur lesquels on a ensuite parfois à revenir.

Le discours de M. Doumergue, qui est, disons-le tout de suite celui d'un homme opposé par toutes ses doctrines à la politique coloniale, a consisté surtout à déclarer que les votes du Parlement n'avaient pas été respectés et que l'on avait beaucoup trop bien traité la Compagnie concessionnaire ; puis M. Doumergue s'est efforcé de démontrer que le chemin de fer du Yunnan ne vaut rien et nous conduira aux pires aventures.

Messieurs, a dit M. Gaston Doumergue, au mois de décembre 1898, le Parlement votait un projet de loi autorisant le gouvernement de l'Indo-Chine à émettre un emprunt de 200 millions destinés à construire un certain nombre de chemins de fer dans cette colonie.

Par la même loi, la colonie était autorisée à donner une garantie de 3 millions à la Compagnie qui voudrait se charger de construire la ligne de Lao-kay à Yunnan-sen, que le gouvernement de la Chine nous avait concédée après arrangement des 9 et 16 avril 1897. La métropole superposait sa garantie à celle du gouvernement de l'Indo-Chine.

Ce n'est pas sans difficulté que ce vote a été émis. La commission du budget, par ma voix et surtout par celle de son rapporteur, l'honorable M. Pelletan, a combattu l'article de loi du projet qui autorisait la colonie à donner une garantie de 3 millions. M. Pelletan faisait remarquer, avec raison je crois, qu'il était tout à fait incorrect d'appeler le Parlement à se prononcer, à prendre un engagement moral, sur un projet dont elle n'était pas saisie, qu'elle n'avait pas pu examiner.

La Chambre, cependant, passa outre, et le projet a été adopté — si mes souvenirs sont exacts — par 271 voix contre 222. C'était une faible majorité, mais c'était une majorité.

Fort de ce vote, le gouvernement de l'Indo-Chine s'est préoccupé le lendemain de rechercher les concessionnaires qui voudraient construire la ligne de Lao-kay à Yunnan-sen. Les difficultés ont été grandes, les concessionnaires n'ont pas été encouragés à faire des propositions par les premières déceptions qu'a éprouvées le gouvernement de l'Indo-Chine lorsqu'il a fallu trouver des entrepreneurs et des concessionnaires pour la construction des lignes que vous avez autorisées en 1898. Cependant aujourd'hui on vous apporte une convention et c'est sur cette convention qu'on vous demande de vous prononcer. Le gouvernement de l'Indo-Chine s'est adressé à un consortium d'établissements financiers, il a passé une con-

vention avec eux et c'est cette convention qui vous est soumise aujourd'hui.

Je vous demande la permission de l'examiner rapidement.

Pentendais tout à l'heure M. le gouverneur général dire, en réponse aux observations de M. Berry, que la Chambre s'était prononcée sur la question de principe et que le projet qu'on lui présentait avait été dressé dans les limites mêmes des engagements qui avaient été présentés devant la Chambre en 1898. Cela est-il exact?

La convention qui vous est soumise s'écarte entièrement des engagements qui avaient été pris devant cette Chambre, des promesses qui nous avaient été faites, et vous le verrez par un rapide examen.

Elle s'en écarte d'abord en ce qui concerne le coût des travaux. Lorsque j'ai eu l'honneur devant vous, au nom de la commission du budget, en 1898, de vous demander d'ajourner tout engagement, toute décision sur cette question, j'avais indiqué que les évaluations qui nous étaient soumises étaient certainement inférieures à la réalité des choses. On prétendait, on affirmait que le chemin de fer de Haï-phong à Yunnan-sen ne coûterait pas plus de 70 millions, il devait même coûter moins, et nous avions comme garantie d'abord la parole de M. le gouverneur général, et celle du ministre des colonies — et ce ministre était l'honorable M. Guillain qui a une compétence spéciale en cette matière.

J'avais affirmé, en effet, à la tribune que le chemin de fer coûterait au moins 80 millions, et c'est à la suite de cette affirmation que l'honorable M. Guillain, me répondant, disait ceci :

« Il résulte de cette étude » — il voulait parler de l'étude faite antérieurement au dépôt du projet de loi — « qu'en évaluant le coût très largement on ne dépassera probablement pas la somme de 60 à 70 millions pour l'exécution de la ligne entière.

« Je tenais à rassurer la Chambre sur ce point. Il n'y aura pas plus de 70 millions de dépenses de construction. Si l'Etat français ajoute son aval de garantie à la garantie de l'Indo-Chine, on peut supposer que ces 70 millions donneraient lieu à une annuité de 2.500.000 francs. Nous avons limité à 3 millions au maximum le sacrifice annuel qui peut être demandé au budget de l'Indo-Chine pendant la durée de la concession. On ne peut pas dire que les évaluations que nous donnons soient indéterminées, que l'on s'engage dans une voie où l'on ne saurait s'arrêter. »

Voilà les paroles mêmes du chef du département des colonies, les paroles du ministre des colonies d'alors, qui empruntaient une autorité particulière à son caractère d'ingénieur.

Donc les dépenses ne devaient pas dépasser 60 ou 70 millions. S'en est-on tenu à cette évaluation? Quelles sont les prévisions qui se sont réalisées? Celles du gouvernement de l'Indo-Chine, celles de M. le ministre des colonies ou les nôtres, c'est-à-dire celles de la commission du budget, de l'honorable M. Pelletan et les miennes propres?

Messieurs, il suffit d'ouvrir l'exposé des motifs du projet de loi pour voir que le coût des travaux est évalué non pas à 60 ou 70 millions, ni même à 80, mais à 101 millions. On nous demande en effet d'approuver une convention pour laquelle les dépenses se montent à 101 millions, ce qui fait passer le coût du kilomètre de chemin de fer de 150.000 francs à 205.000 francs. C'est un forfait.

M. Etienne. — C'est 95 millions, et non pas 101.

M. Gaston Doumergue. — Je lis l'exposé des motifs : « Le capital de construction du chemin de fer du Yunnan et d'exploitation de la ligne entière est évalué à 101 millions; il est ainsi constitué :

| | |
|---|-------------|
| « Capital-actions de la société concessionnaire..... | 12.500.000 |
| « Subvention de l'Indo-Chine..... | 12.500.000 |
| « Obligations garanties, dans la limite d'une annuité de 3 millions et dans les conditions de l'article 3 de la loi du 25 décembre 1898, environ..... | 76.000.000 |
| « Soit un total de..... | 101.000.000 |

M. le comte d'Agoult. — Il s'agit des dépenses de construction et d'exploitation.

M. Gaston Doumergue. — Je ne ferai que des citations absolument officielles. C'est en m'appuyant sur l'exposé des motifs que je crois être autorisé à dire que les dépenses qu'on nous propose aujourd'hui sont de 101 millions. Nous voici loin du chiffre de 60 millions auquel on avait primitivement arrêté les évaluations lorsqu'on voulait vous faire engager le principe !

Ce chiffre est un forfait. Je ne veux pas discuter sur le forfait. En général, quand on passe des marchés forfaitaires, c'est pour obtenir des diminutions de prix, pour faire des économies. Dans l'espèce, c'est pour arriver à une augmentation de dépenses. Mais, messieurs, je n'insiste pas sur ce point. Je veux simplement vous faire remarquer tout d'abord qu'on est sorti, en ce qui concerne le coût des travaux, des limites de l'engagement pris devant vous en 1898.

N'en est-on sorti que de cette façon? En ce qui concerne la garantie des 3 millions, n'y a-t-il donc rien de changé? Examinons ce qu'on vous avait promis en 1898 et ce qu'on vous propose à l'heure actuelle. (*Très bien ! sur divers bancs.*)

Cette garantie de 3 millions avait un double caractère : elle servait d'une part à garantir le capital de construction de premier établissement, elle devait servir d'autre part à garantir les dépenses d'exploitation.

Il ne peut y avoir aucun doute à cet égard. C'est le ministre des colonies de l'époque qui l'affirmait. Vous me permettrez, messieurs, de vous faire une citation empruntée au débat qui eut lieu devant cette Chambre.

Voici l'objection que faisait M. Pelletan :

« Personne, disait-il, ne nous a dit jusqu'ici à quoi répondait cet engagement de 3 millions, s'il répondait à l'engagement de la garantie d'un capital de construction ou à un engagement pour des dépenses d'exploitation.

On avait mis autant de hâte à voter le projet qu'on en met dans ce moment-ci à voter le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui.

M. le ministre des colonies répondait : « Aux deux. »

« M. Pelletan. Vous me dites aux deux. Je l'apprends au moment où vous voulez bien me le dire, et j'ajouterais que, dans ce cas, si nous pouvions examiner ce projet à l'heure actuelle, s'il n'était pas trop tard pour faire une ventilation dans ce qu'on nous demande, je vous ferais remarquer qu'autant j'ai été le premier à défendre ce qu'on a supprimé dans le projet actuel, à savoir la garantie de l'Etat français pour la souscription du capital de 200 millions, autant une garantie d'intérêts pour des dépenses d'exploitation d'un chemin de fer indo-chinois me paraît extraordinaire. »

Et M. le ministre des colonies, pour rassurer M. Pelletan, lui répondait : « On fixe le maximum. » (*Mouvements divers.*)

A l'heure actuelle, il nous suffit de jeter un regard sur le projet de loi pour voir que la somme de 3 millions n'est plus affectée à garantir les dépenses d'exploitation et le capital de premier établissement; cette somme de 3 millions sert uniquement aujourd'hui de garantie au capital de premier établissement, et l'honorable M. Pelletan paraît avoir obtenu satisfaction sur ce point. Mais est-ce à dire qu'on n'ait pas donné une autre garantie d'intérêt à la compagnie concessionnaire? C'est ce que nous allons voir. La vérité est qu'on donne à la compagnie une garantie d'intérêt beaucoup plus considérable que ce qu'elle aurait

retiré de la garantie de 3 millions qui lui était promise. Et sous quelle forme la lui donne-t-on?

Oh! sous une forme très ingénieuse. On donne à la compagnie de construction la ligne de chemin de fer que la colonie va construire avec les fonds de l'emprunt, et qui ira de Haï-phong à Lao-kay; le coût de cette ligne est évalué à 50 millions; on la donne entièrement, pour une période de soixante-quinze années, à la compagnie qui l'exploitera à ses risques et périls. Mais il y a fort peu de périls pour l'exploitation de la ligne de Haï-phong à Lao-kay! Cette ligne est en effet considérée comme productive, comme devant donner des bénéfices; il suffit de s'en rapporter encore à l'exposé des motifs. On évalue le rendement de la ligne de Haï-phong à Lao-kay à environ 2.400.000 fr., et on considère que le bénéfice net pour la compagnie sera de 1 million de francs. Ce million servira à compenser pour la compagnie concessionnaire les insuffisances de recettes de la ligne de Yunnan-sen à Lao-kay. Mais on ne vous dit pas que la construction de cette ligne durera assez longtemps; on évalue, je crois, à neuf ans la durée des travaux; dans cette évaluation, on ne tient pas compte des troubles qui pourront se produire, des révoltes, des séditions, qui empêcheront la compagnie de poursuivre l'exécution de ces travaux. La ligne ne sera pas construite, les travaux seront suspendus; mais pendant ce temps la compagnie concessionnaire, dont le capital-obligations de 76 millions est garanti par les 3 millions de garantie d'intérêts, percevra les bénéfices de l'exploitation de la ligne de Haï-phong à Lao-kay. Ces bénéfices seront considérables; j'ai cité tout à l'heure le chiffre de 1 million de francs d'après les évaluations mêmes qui sont fournies par le gouvernement de l'Indo-Chine. Les bénéfices, il est vrai, seront partagés par moitié; mais quel est le capital-actions qui servira à rémunérer les 500.000 francs encaissés par la compagnie?

Le capital-actions de la compagnie concessionnaire est très faible par rapport au coût des travaux; il est de 12.500.000 fr. Voilà le capital-actions que l'exploitation fructueuse de la ligne de Haï-phong à Lao-kay servira à rémunérer. C'est une excellente affaire, un véritable placement du père de famille.

Est-il possible de dire, dans ces conditions, que vous n'accordez pas de garantie d'intérêts à la compagnie? Vous lui accordez, sans qu'elle soit tenue de construire la ligne de Yunnan-sen à Lao-kay — car au moindre trouble elle pourra en arrêter l'exécution — l'exploitation d'une ligne qui vous coûtera 50 millions lorsqu'elle sera achevée. Il me semble que vous vous écartez beaucoup des limites tracées par le projet de loi de 1898.

Mais vous en tenez-vous, vis-à-vis de la compagnie concessionnaire, à cette seule garantie d'intérêt? Ouvrez le projet; à chaque coin d'article est embusquée une subvention nouvelle.

Passons à l'article 4: on a mis dans cet article deux subventions pour une.

Il stipule que le gouvernement de l'Indo-Chine donnera à la compagnie concessionnaire chargée de l'exploitation le matériel roulant. L'état de ce matériel roulant se trouve inséré à la suite du cahier des charges; il représente pour la colonie une dépense de 4 millions.

D'ailleurs pour que le bénéfice de la compagnie soit certain, ce même cahier des charges, à la clause qui concerne le rachat, stipule que ce matériel en ce moment donné gratuitement à la compagnie sera repris à la fin de la concession à dire d'expert. C'est un véritable cadeau que fait la colonie à la compagnie concessionnaire, c'est une subvention de 4 millions qui n'avait pas été convenue en 1898.

On ne s'en tient pas là. Dans le même article du projet, on trouve une nouvelle subvention. « La société, est-il dit, construira et installera à ses frais les ateliers; elle

fournira l'outillage et le mobilier des stations et l'outillage d'entretien de la voie, le tout moyennant une somme de 2.000 fr. par kilomètre qui sera payée par la colonie, dans le mois qui suivra l'ouverture de l'exploitation de chaque section.

C'est une nouvelle subvention de 1.700.000 francs à la compagnie concessionnaire.

Nous sommes très loin des 3 millions originaires de la garantie. Vous avez déjà vu que l'on concède à la compagnie l'exploitation d'une ligne très importante qui donnera des bénéfices, qu'on lui donne gratuitement un matériel roulant évalué à 4 millions de francs: maintenant elle reçoit une subvention de 2.000 fr. par kilomètre, ce qui représente 1.700.000 fr. Ce n'est pas encore tout.

La compagnie ne s'est pas contentée de ces subventions, il lui fallait autre chose. La compagnie est très méfiante; elle a envoyé ses ingénieurs sur le terrain et ne se fait aucune illusion sur l'excellence de l'opération qu'on vous propose; elle sait que cette opération est pleine d'aléas, qu'elle n'a pas d'avenir et que, si les capitaux employés à la construction du chemin de fer ne devaient attendre leur rémunération que de l'exploitation de la voie ferrée, loin de réaliser des bénéfices, elle éprouverait au contraire des pertes. Elle a donc limité, par avance, ses risques.

Comment? Le consortium des établissements financiers va constituer une société de construction. Il ne veut pas — ceci est consigné dans l'exposé des motifs — se séparer des industriels, des entrepreneurs qui ont fait les études et il entend les associer à ses opérations.

Mais cette société de construction, qui va entreprendre un travail de 101 millions, se constitue au capital-actions de 12.500.000 francs.

Mais, comme cette somme serait insuffisante, la colonie qui a déjà concédé l'exploitation d'une ligne productive, donné 1.700.000 francs de garantie pour l'outillage, la construction des stations, donné 4 millions pour le matériel roulant, va faire un autre cadeau à la société de construction; elle lui donne 12.500.000 francs à fonds perdus. Et pourquoi? Parce que la compagnie concessionnaire n'a pas voulu engager un capital plus élevé, sachant le sort qui attendait une expérience de cette nature.

Où la colonie prend-elle les 12.500.000 francs qu'elle donne si généreusement? Elle les prend, dit-elle, sur ses réserves propres, sur sa caisse de réserve.

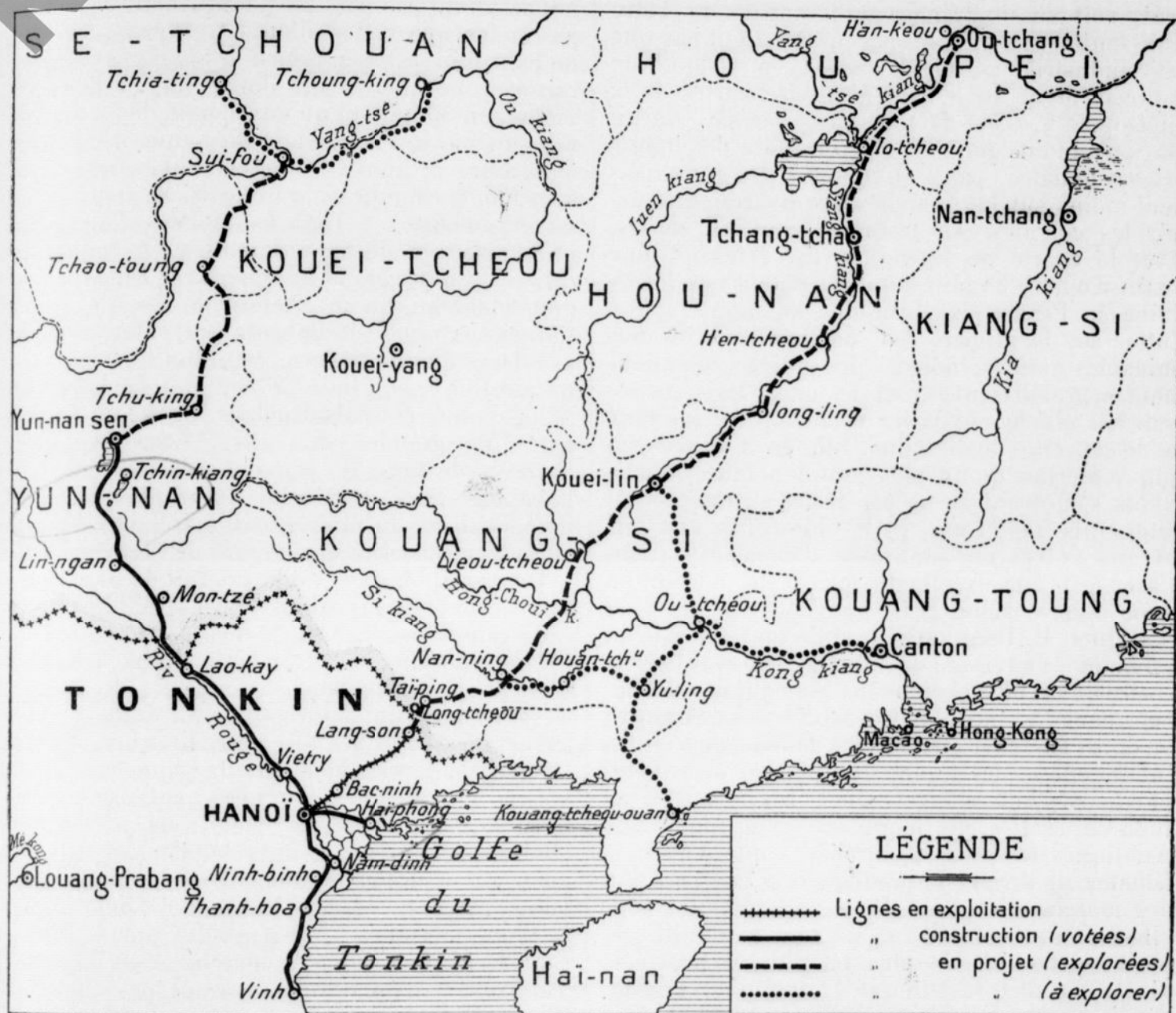
Qu'est-ce que la caisse de réserve? Dans quel but a-t-elle été constituée? A-t-elle été faite pour construire des chemins de fer?

Et M. Gaston Doumergue s'est efforcé de démontrer, en invoquant le décret du 20 novembre 1882 sur le régime des colonies, que l'Indo-Chine ne peut se servir de ses réserves pour construire un chemin de fer. A propos de ces réserves, il a réédité le fameux mot: « les caisses noires ».

Il est un point sur lequel la réponse à M. Doumergue est facile: il a dit que la Compagnie pourrait, sous divers prétextes, ne pas construire la ligne du Yunnan tout en se livrant à une profitable exploitation de la section tonkinoise. Il faut cependant faire observer que, à cet égard, la convention est formelle. Des délais sont prévus tant pour l'exécution des engagements de la Compagnie que pour ceux de la colonie. La section de Haï-phong à Hanoï doit être remise à la Compagnie avant le 1^{er} avril 1903; celle de Hanoï à Lao-kay avant le 1^{er} avril 1905. Quant à la ligne du Yunnan, la première section jusqu'à Mong-tsé doit être terminée deux ans après l'ouverture de la

ligne de Lao-kay; la seconde trois ans plus tard. Cela est formel; les dispositions financières sont même de telle nature que la Compagnie aura intérêt à se hâter. Si elle ne se conforme pas au contrat, elle s'exposera aux mesures de rigueur. L'engagement pris envers elle par le gouvernement indo-chinois de l'indemniser pour toutes les pertes matérielles qu'elle pourrait subir du

cole. Au point de vue minier quasi impossibilité d'exploiter les mines, par suite de l'hostilité des habitants que M. Doumergue a exagérée en commentant un rapport de M. l'ingénieur Leclère sur lequel nous reviendrons à la fin de cet exposé. D'ailleurs, quand même nous tirerions du charbon du Yunnan, qu'est-ce que nous en ferions? Il serait exporté de Hai-phong sous pavillon étran-



fait de révoltes au Yunnan et qui terrifie M. Doumergue n'est pas sans contre-partie.

Mais les critiques de M. Doumergue sont bien plus étendues. Il ne s'est pas borné à dénoncer le caractère trop onéreux de l'arrangement conclu avec la Compagnie, ce qui était le point le plus intéressant de son discours, si bien que nous avons cru devoir en publier intégralement le passage. Il a déclaré aussi que l'Indo-Chine n'était pas en état de supporter le fardeau, et fait des finances de la colonie un exposé pessimiste dans le même sens de M. Le Myre de Vilers dont les critiques ont été encore bien plus serrées comme nous le verrons plus loin. De plus, pour M. Doumergue, le Yunnan ne vaut rien : « C'est un pays pauvre, très pauvre. » Rien à y faire au point de vue agri-

ger. « Vous vous préparez donc en réalité, s'est écrié M. Doumergue, à fournir du fret aux bateaux étrangers et à eux seuls. » En admettant même que cette thèse fût vraie, ne gagnerions-nous pas plus, en tous cas, à extraire et à exporter la houille du Yunnan qu'à la laisser dormir entre ses bancs de calcaire ! Assurément le chemin de fer aurait, dans cette exploitation, des moyens d'existence assurés.

Pour M. Doumergne, le charbon yunnanais ne saurait trouver son emploi au Tonkin parce qu'on n'y créera pas d'industrie. Il considère, avec une résignation facile et comme satisfaite, la partie gagnée pour ces protectionnistes étroits qui veulent tuer toute industrie aux colonies. « Si les industries, dit-il, dont vous parlez venaient à se

créer, ce serait précisément au détriment des industries de la métropole et je connais — vous connaissez vous-même — suffisamment les sentiments de la majorité de ce pays à cet égard pour ne pas pouvoir douter qu'immédiatement il y aurait en France un mouvement presque général pour empêcher la création de ces industries. »

Il ne semble pas que M. Doumergue, en parlant de ce protectionnisme comme de la chose d'autrui, soit aussi étranger qu'il affecte de l'être aux sentiments exposés par lui. Ne dit-il pas que les industries seraient créées en Indo-Chine « précisément au détriment des industries de la métropole ». C'est là une pure hérésie. Aucun pays n'a moins que le nôtre à craindre des industries coloniales, parce qu'il en est peu qui exportent moins sur les marchés que pourraient fournir les colonies. Au train où vont les choses, avec la cherté de la vie, le fisc écrasant, une main-d'œuvre de plus en plus coûteuse et incertaine, la France est de moins en moins apte à lutter sur la plupart des marchés avec les formidables nations industrielles qui se maintiennent ou grandissent autour de nous. Mais, en revanche, elle a à exporter beaucoup de capitaux et de capacités de direction. Elle en a de plus en plus à mesure qu'un plus grand nombre d'individus s'efforcent de ne pas rester au rang social auquel ils étaient nés. Et la Chine offre aux uns et aux autres un admirable débouché; l'Indo-Chine est une excellente place de fabrication pour approvisionner le marché chinois. C'est pourquoi M. Doumergue oublie tout un côté du problème, l'envisage de travers, en ayant l'air de croire qu'on ne recherche en Chine que des débouchés pour des marchandises fabriquées en France; on doit y chercher surtout des débouchés pour les intelligences et l'argent français qui seront employés sur le territoire chinois lui-même ou en Indo-Chine. Il s'agit moins encore de vendre aux Asiatiques des produits européens que d'avoir le bénéfice de diriger la production et la répartition des marchandises que l'Asie doit produire pour elle-même. Dans l'état social vers lequel l'Européen s'achemine de plus en plus, il peut être plutôt le contre-maître que l'ouvrier du monde. D'ailleurs, au point de vue même auquel se place M. Doumergue, le chemin de fer du Yunnan a des avantages. Il sera, de même que les lignes voisines de l'Indo Chine, un excellent débouché pour notre industrie métallurgique. Il ne doit employer que du matériel français: il aidera donc les usines françaises à vendre des rails dans les conditions exceptionnelles de prix auxquelles elles fabriquent le métal; ces chemins de fer éviteront aux ouvriers une baisse de salaires et même un chômage qui apparaissent menaçants par ce temps de crise universelle sur l'industrie métallurgique. La métropole n'a pas à se plaindre d'un tel service, tout au plus les contribuables annamites pourront-ils regretter de ne pas acheter leurs rails sur le marché universel, réglé par la concurrence des nations les plus industrielles.

M. Doumergue ne veut sans doute rien voir de

cela. Il va jusqu'à dire que si le chemin de fer de Yunnan-sen était poussé jusqu'au Yang-tsé, jusqu'à Soui-fou, comme on en a fait dès à présent le projet, la ligne de Yunnan-sen à Haï-phong serait ruinée. Il est probable que si on fait ce prolongement c'est qu'il y aura à diriger un trafic vers le Yang-tsé à côté de celui qui existera déjà vers le golfe du Tonkin. Il est évident que les marchandises allant du Yunnan au Sé-tchouen ne passeront pas par Haï-phong, mais il ne l'est pas moins que celles allant à Canton ou à Amoy ne passeront pas par Soui-fou. Il n'y a aucune raison pour que « ceci doive tuer cela ». De même, en admettant qu'un chemin de fer anglais relie un jour le Yunnan à la Birmanie, il répondra à un autre courant commercial; il pourra vivre sans tuer le chemin de fer français. M. Doumergue dit cependant: « Tout le monde comprendra qu'un chemin de fer qui mettra en communication la Chine, grand marché, avec l'Inde, autre grand marché, qu'un chemin de fer qui ira de Chine dans le golfe du Bengale, présentera d'autres avantages qu'une ligne mettant la Chine en communication avec l'Indo-Chine, marché beaucoup moins grand, pour aboutir dans le golfe du Tonkin après de grandes difficultés. Entre ces deux chemins de fer, s'ils peuvent se construire, tout l'avantage sera pour celui qui rapprochera les marchandises du plus grand marché et dont le point terminus sera le plus près de l'Europe. »

Un pareil langage est le produit de lieux communs économiques à tous égards et d'idées générales aussi faciles qu'erronées. Tout d'abord l'Europe n'a rien à voir en cette affaire. L'Europe n'est pas le centre pour cette partie du monde, c'est la Chine qui joue ce rôle. Le trafic le plus important ne doit pas être entre l'Europe et l'Extrême-Orient, mais bien entre la Chine et les pays voisins et entre les provinces chinoises elles-mêmes. A cet égard, le chemin de fer de Haï-phong à Yunnan-sen a un rôle bien déterminé à jouer: il assurera le trafic entre le Yunnan et la mer, c'est-à-dire entre le Yunnan et l'Indo-Chine, la Chine méridionale et peut-être même l'Inde, car rien ne prouve que les marchandises allant de Yunnan-sen dans l'Inde n'aient pas intérêt à trouver le plus près possible le transport maritime plutôt que de voyager par terre beaucoup plus longtemps, en empruntant une ligne dont les difficultés de construction seraient formidables et le profil extraordinairement accidenté.

N'est-il pas évident d'ailleurs que si des lignes nouvelles sont établies, en concurrence avec celle de Haï-phong, c'est qu'il sera développé au Yunnan une vie économique assez intense pour que le chemin de fer du Tonkin, débouché normal de la province, lui donnant les communications les plus directes avec la mer, ait son sort assuré? Mais le sens de la vie est ce qu'on remarque le moins dans le discours de M. Doumergue. On y trouve surtout ce doctrinarisme, cette jalousie parlementaire qui se sont récemment et si malheureusement manifestés à propos des chemins de fer tunisiens. Mais on y trouve de plus une hostilité contre

toute politique coloniale. Les critiques de M. Doumergue ne sont pas celles d'un ami qui voudrait voir bien diriger une œuvre pour laquelle il se passionne; ce sont celles d'un adversaire irréductible qui ne veut pas de réformes, mais bien la mort même de l'entreprise qu'il attaque. C'est même ce qui permet de faire bon marché de ses accusations.

M. Doumergue trouve absurde notre préoccupation d'arriver au Yunnan avant les Anglais. Il est des intérêts nationaux qui lui échappent. Du reste, il suffit de reproduire certaines de ses phrases pour montrer à quelle doctrine il appartient, à quel vieux parti incorrigible, incapable de rien apprendre ni de rien oublier, ennemi éternel de l'expansion nationale, il faut le rattacher. « Pour mettre votre projet à exécution, dit-il, vous choisissez le moment où vous venez de faire l'expédition de Chine qui va nous coûter de s centaines de millions et où la commission du budget vient de voter 17 ou 18 millions pour des tentatives faites sur le Maroc, au moment où on liquide des comptes coloniaux qui se chiffrent par un nombre de millions considérables, au moment où notre budget doit faire face à des insuffisances de recettes, où la situation financière de notre pays devient délicate, au moment, enfin, où les recensements établissent que nous n'avons pas trop de tous nos enfants, non pas pour la conquête des colonies, mais pour la défense de notre frontière et pour la garantie de l'intérieur, si nécessaire à assurer.... C'est une lettre de change que vous tirez sur nous, une lettre de change qui se paiera avec beaucoup d'argent et de sang. Notre pays, qui manque de canaux et de chemins de fer, attend depuis longtemps des réformes sociales; il a mis sa signature au bas d'engagements autrement importants que celui que vous venez nous rappeler; c'est à cette tâche qu'il faut suffire, et non à celle qu'on vous propose. »

On connaît cette éloquence, son caractère anti-colonial et... électoral. M. Doumergue croit sans doute que c'est en pratiquant une politique de « ratatinement », de prudence et d'épargne excessives qu'on combattrait la dépopulation à laquelle il fait allusion et qui précisément, en réalité, n'est que le résultat de la prudence et de l'esprit d'épargne poussés trop loin. Sous prétexte que nous manquons d'hommes, il ne veut pas que nous allions en chercher au loin, dont la force sera à notre service si nous les dirigeons; il n'est pas de ceux qui comprennent que l'Afrique, par exemple, a au moins un mérite, celui de nous ouvrir une réserve de cette force matérielle qui, par l'insuffisance du nombre et l'effet de l'évolution sociale et morale, paraît devoir nous manquer de plus en plus chez nous. Quant à ses critiques de détail, il dispense les coloniaux d'en tenir compte par l'esprit général qu'il a soin d'afficher. On peut même demander s'il est permis de faire autre chose que condamner en bloc et sans discussion tout projet colonial à un homme qui a dit, comme M. Gaston Doumergue l'a fait le 27 juin : « ... C'est la politique de la

plus grande France. Je ne suis pas de cette politique. »

* * *

Avec M. Le Myre de Vilers il n'en va pas de même. Il ne se déclare pas, n'est pas hostile à la politique coloniale. Il en a été un des agents les plus actifs. Il prétendait même, malgré la vivacité de ses critiques, soutenir le projet du chemin de fer; il est vrai qu'il l'a fait de telle sorte qu'un député s'est écrié : « Vous soutenez le projet à la façon dont la corde soutient le pendu. »

Comme nous l'avons déjà dit, M. Le Myre de Vilers est favorable au chemin de fer du Yunnan, mais il voudrait que la France et non l'Indo-Chine, en fit les frais. En fait, le discours de M. Le Myre de Vilers a été un réquisitoire très documenté et aussi très passionné contre la manière dont sont administrées les finances de l'Indo-Chine, et contre les conclusions optimistes que l'on tire de la prospérité, pour lui surtout apparente, de la colonie.

Les ressources de la colonie, a-t-il dit, ne lui permettent pas de prendre les dépenses à sa charge. Vous allez en juger. Avec un budget de 42 millions en 1899, de 50 millions en 1900, de 55 millions en 1901, dont l'accroissement rapide de 13 millions est dû à l'augmentation des contributions indirectes et à la création de nouveaux impôts, la colonie a contracté, en cinq ans, d'abord un emprunt de 80 millions, puis un second emprunt de 200 millions. On vous demande aujourd'hui de contracter un troisième emprunt de 76 millions : c'est le résultat des combinaisons financières soumises dans le rapport à votre approbation. Ensemble, 356 millions. Cela représente de six à neuf fois le revenu annuel de la colonie, selon qu'on se reporte au budget de 1899 ou au budget de 1901; à ce compte, un pays comme la France qui a un budget de 3 milliards 500 millions pourrait emprunter en cinq années une somme de 25 à 30 milliards. De pareils chiffres se passent de commentaires et prouvent l'exagération des charges qui sont imposées à la colonie.

Sur ce budget, sur ces 55 millions de revenu, 13 millions et demi ont une affectation spéciale. Le contingent de la colonie aux dépenses militaires payées par la métropole, qui, vous le savez, sont de 30 millions, est de 14 millions.

Quatre millions et demi sont affectés à l'achat du sel et de l'opium. Il reste donc, sur les prévisions de 1901, une somme de 39 millions et demi; si vous vous reportez aux recettes de 1899, vous n'aurez plus que 27 millions. La solde des 2.050 fonctionnaires européens du gouvernement général absorbe 13 millions un quart avec les accessoires (*M. le gouverneur général fait un geste de dénégation*); c'est dans votre budget et non pas ailleurs, monsieur le gouverneur général, que je relève ces chiffres.

M. Le Myre de Vilers. — En effet, ce sont de bons électeurs!

La solde de 3.000 agents indigènes du gouvernement général ne s'élève qu'à 1 million et demi. Bien entendu, je ne parle pas du personnel des autres administrations locales, c'est-à-dire de la Cochinchine et des protectorats généraux, des municipalités, des provinces, des arrondissements; si je les faisais entrer en ligne de compte, j'aurais alors 4.000 fonctionnaires européens, 20.000 agents indigènes, et l'ensemble s'élèverait à 33 millions — à peu près la dépense des troupes et des garnisons.

M. Doumer, commissaire du gouvernement. — Pour gouverner un pays de plus de 20 millions d'habitants!

M. Le Myre de Vilers. — ...2.500.000 francs sont affectés aux services maritimes et à plusieurs établissements subventionnés de l'Extrême-Orient, les emprunts déjà contractés ainsi que la garantie du chemin de fer de Saïgon à Mytho absorbent une somme de 10.500.000 francs; l'insuffisance des chemins de fer nécessitera 1.500.000 fr.

Le total de ces sommes s'élève à 32.500.000 francs qui, défalqués de 39.500.000 francs, laissent une disponibilité de 7.250.000 francs.

Je vous demande pardon de vous donner des chiffres, mais ils sont nécessaires pour vous permettre de voter en connaissance de cause. (*Parlez! parlez!*)

Cette disponibilité doit satisfaire aux dépenses d'entretien de bureaux, d'achat de matériel, de construction des ports, des irrigations qui sont réclamées de tous côtés; elle suffira avec beaucoup d'économie, mais à une condition *sine qua non*: que les recettes ne subissent pas de fléchissement. Je reproche au gouverneur général dans l'établissement de son programme financier, qui est très habile je le reconnais, de ne pas avoir tenu un compte suffisant des variations incessantes de ce budget.

Vous le savez, l'Indo-Chine est un pays exclusivement agricole et de monoculture. Sur une exportation totale de 155 millions, le riz figure pour 113 millions, soit plus de deux tiers. Quand la récolte est bonne, les impôts rentrent aisément; quand elle est mauvaise, la consommation d'opium et d'alcool diminue immédiatement, ainsi que la taxe de sortie sur les riz et les droits de douane à l'entrée. L'Annamite, qui pratique très peu la prévoyance, tombe dans la misère et se trouve dans l'impossibilité de payer l'impôt; parfois même le gouvernement est obligé de venir à son aide pour l'empêcher de mourir de faim. Là où il n'y a rien, le fisc perd ses droits.

J'ai sous les yeux le tableau des exportations du port de Saïgon depuis 1866, c'est-à-dire pendant une période d'environ quarante ans. Ce tableau prouve que l'exportation des riz varie dans la proportion de 4 à 5. Vous trouvez, en 1871, 300.000 tonnes à l'exportation; en 1874, le chiffre tombe à 186.000, pour se relever en 1878 à 207.000 tonnes; puis, en 1883, on monte subitement à 550.000 tonnes et on arrive enfin, avec toujours cette variation qui, quelquefois, est supérieure à deux cinquièmes, on arrive au chiffre énorme de 678.000 tonnes. Ce chiffre n'est qu'une exception, c'est celui de l'année 1899; déjà en 1900 l'exportation de riz, pour le port de Saïgon, a baissé de 70.000 tonnes environ.

Au Tonkin, les variations sont encore plus grandes; les exportations que j'ai trouvées dans le *Recueil de l'Indo-Chine* sont: 1897 — 166.000 tonnes; 1898 — 88.000 tonnes; 1899 — 65.000 tonnes; et 1900 — 168.000 tonnes. On peut affirmer que, sur sept récoltes, il y en a une très bonne, deux bonnes, deux passables ou médiocres, une mauvaise et une très mauvaise.

Je sais bien que M. le gouverneur général, qui est un homme heureux en administration, a profité de quatre bonnes récoltes successives.

Je ne le rends pas responsable; je dis qu'il est heureux. Il a profité de quatre bonnes récoltes, mais ni lui ni ses successeurs ne peuvent régler les saisons ni commander la mousson; après les vaches grasses viendront les vaches maigres, et les disponibilités se transformeront peut-être en un déficit; cela est incontestable pour toutes les personnes qui connaissent l'Indo-Chine.

Le défaut de sécurité contribue également à la diminution des recettes. Quand l'Annamite est inquiet, il travaille moins et n'ose pas sortir de son village pour aller commercer. M. le gouverneur général nous a déclaré avec un peu d'optimisme — mais au fond c'est vrai — que dans ces quatre dernières années il n'y avait pas eu un soldat français tué au Tonkin. Les événements récents démentent ces espérances; en ce moment, nos soldats

luttent contre les bandes chinoises qui ont pénétré sur notre territoire par la frontière du Kouang-Si et du Yunnan. Et nous ne sommes qu'au début! Quand la Chine devra payer l'indemnité de 1 milliard et demi réclamée par les puissances et qui, avec les frais de perception, montera au moins au double, les provinces du Sud qui n'ont pas participé à la rébellion et aux troubles n'accepteront pas de nouvelles charges; vous êtes certains que des troubles se produiront.

Vous savez que cet immense empire de 400 millions d'âmes, en pleine décomposition, se débat dans une crise suprême d'où sortira certainement une civilisation plus élevée, parce que les Chinois sont laborieux, intelligents, actifs, et qu'ils possèdent au suprême degré le génie de l'association; mais ils n'arriveront pas à cette civilisation sans des troubles profonds, sans de grandes luttes, et nous aurons le contre-coup sur notre territoire. Les vaincus de la guerre civile viendront au Tonkin chercher des moyens d'existence et se procurer des femmes.

Et M. Le Myre de Vilers a déclaré que les « vaches maigres » viendraient pour l'Indo-Chine, que l'Annamite est déjà trop imposé, qu'il paie de 9 à 14 francs par tête, selon le chiffre attribué à la population; que le commerce de la colonie est bien moins prospère qu'on le prétend généralement. Et il a terminé ainsi son discours:

M. le gouverneur général a invoqué, pour démontrer la grande prospérité de la colonie, les excédents versés à la caisse de réserve. Je ne les conteste pas, ils sont exacts; mais j'ajouterai qu'ils ne pouvaient pas ne pas exister, et vous allez le comprendre. Les nouveaux impôts ont été recouverts en 1898, tandis que la loi accordant l'autorisation d'emprunt n'est que du 25 décembre de la même année. En 1899, le premier quart de l'emprunt ayant seulement été touché, le paiement de l'intérêt n'a pas fonctionné; vous avez donc deux années à 8 millions, ce qui fait 16 millions, à la caisse de réserve. La troisième année, c'est à peu près la même chose, et la quatrième également.

La caisse de réserve doit donc contenir 25 à 30 millions à la fin de l'exercice 1901. C'est ce qui se produit.

Le mouvement commercial s'est accru, je ne le conteste pas; mais il en a été de même depuis l'origine de l'occupation, il n'a jamais été interrompu que par les années de disette ou de rébellion. Ces accroissements, pour devenir tangibles, exigent du temps et de l'économie: le coup de foudre n'existe pas en économie politique.

Je crois vous avoir démontré, messieurs, que la colonie est suffisamment chargée et qu'il ne serait pas prudent de lui demander de nouveaux sacrifices.

Cependant on vous demande non seulement les 3 millions qui étaient prévus par la loi du 25 décembre 1898, mais on y ajoute encore 1 million. Ce million provient d'un cadeau de 12 millions et demi qui, au denier quatre, intérêt et amortissement compris, représente une subvention de 500.000 francs; les 500.000 autres francs sont fournis par l'exploitation des chemins de fer du Tonkin que vous avez abandonnée à la compagnie.

La loi de 1898, articles 2 et 3, spécifiait deux réseaux distincts, un réseau indo-chinois et un réseau chinois. Ce réseau chinois était absolument indispensable au point de vue diplomatique; mais, je le reconnais volontiers, il n'aurait pas permis de trouver de concessionnaire — et c'est pour cela que vous avez concédé le réseau tonkinois au consortium. La charge qui incombera de ce chef à la colonie ne sera pas moindre de 500.000 francs dans la première année, et montera probablement à 800.000 francs ou à 1 million les années suivantes.

M. le ministre des colonies, au mois de décembre 1898,

nous avait déclaré que le chemin de fer du Yunnan ne nécessiterait pas une garantie supérieure à 3 millions. Nous sommes déjà à 4 millions, et les travaux ne sont pas commencés; nous irons probablement plus loin.

Ce n'est pas tout. L'article 38 du cahier des charges porte que le gouvernement général de l'Indo-Chine garantit le concessionnaire contre tout dommage direct ou matériel résultant de troubles, de rébellion ou de guerre au Yunnan. Ces troubles, ces rébellions sont inévitables : toute l'habileté de M. le gouverneur général, toute la prudence des agents, ne les empêcheront pas — surtout si vous voulez exploiter votre ligne — d'en tirer parti en y joignant l'exploitation des mines qui, je le répète, sont entre les mains des congrégations chinoises.

A combien s'élèveront ces indemnités? Vous ne pouvez pas le prévoir. Comment vous récupérerez-vous? Sur les autorités chinoises? Avez-vous le droit de vous faire justice vous-mêmes? Est-ce que le Gouvernement, par hasard, renoncera à protéger ses nationaux à l'étranger? Cela ne se peut pas.

Evidemment la colonie n'est pas en état de supporter toutes les charges qu'on lui impose sans examiner ses ressources, sans consulter les Chambres de commerce, sans même prendre l'avis dans la circonstance du Conseil supérieur auquel le contrat n'a pas été communiqué — du moins son avis n'est pas joint au projet — conseil qui est composé presque exclusivement de fonctionnaires.

Un de nos collègues un peu mégalomane me disait l'autre jour : « De quoi vous plaignez-vous? Vous craignez que les ressources de l'Indo-Chine soient trop engagées? C'est également mon avis. Peu m'importe, vous avez la garantie de l'Etat français. Le Trésor finira bien par être obligé de payer; mais nous aurons engagé les travaux et on ne pourra certainement pas revenir en arrière, tandis que si nous demandions un crédit au Parlement, il nous le refuserait. »

Je ne parle pas de vous, monsieur le gouverneur général, je vous crois sincère et je ne fais jamais intervenir dans la discussion des questions de personnes, mais c'est une manière comme une autre de forcer la main au Parlement. Cette méthode ne me convient pas et ne saurait me convenir. Je suis un partisan convaincu de la politique de l'expansion coloniale que je crois indispensable à notre pays, mais en même temps j'estime que, la conquête achevée, les colonies doivent payer l'intégralité de leurs dépenses de souveraineté civile et militaire. Quand elles ne le font pas, c'est qu'elles sont mal administrées ou dotées d'institutions au-dessus de leurs forces contributives. M. le ministre des colonies me fait un signe de dénégation. Le problème a été résolu plusieurs fois, et je crois que les colonies qui l'ont résolu ne s'en sont pas trouvées plus mal. Je ne le cache pas, et je prie mes collègues de m'excuser de me servir d'un mot un peu fort, je trouve absurde d'avoir un budget de 120 millions pour les colonies, budget qui a doublé en dix ans et qui doublera encore dans dix autres années pour être porté à 200 ou 250 millions.

Le pays se fatiguera de tous ces sacrifices extérieurs qui ruinent les finances, compromettent même la défense nationale, nous empêchent de compléter l'outillage intérieur de la France et de donner à la démocratie les satisfactions que nous lui avons formellement promises.

Qu'arrivera-t-il alors? Ce qui s'est déjà produit en 1888 : la Chambre refusera de voter les crédits qui lui seront demandés; l'Indo-Chine se trouvera en présence d'une dette énorme, au-dessus de ses forces, surchargée d'impôts, et se débattrra au milieu de difficultés inextricables qui amèneront sa ruine. Vous ne serez plus là, monsieur le gouverneur général, pour remettre de l'ordre dans les finances, pour faire fonctionner tout votre système, vous aurez des successeurs, lesquels,

soyez-en persuadé, passeront par les plus cruelles épreuves.

Si comme nous, messieurs, vous jugez utile de construire le chemin de fer du Yunnan, votez les crédits nécessaires; je vous suivrai; mais ne vous adressez pas à un intermédiaire sans surface qui est déjà votre débiteur de 19 millions; ne vous dérobez pas derrière des artifices qui ne trompent personne et qui sont indignes, permettez-moi de vous le dire, d'une Chambre française.

*
*
*

A. MM. Gaston Doumergue et Le Myre de Vilers M. Doumer, parlant en qualité de commissaire du Gouvernement, a répondu par le discours suivant que nous croyons devoir reproduire tout entier. On y trouve nombre de faits et d'appréciations intéressantes, et partout cet entrain, cette foi, cette énergie qui caractérisent si heureusement le gouverneur général de l'Indo-Chine :

L'honorable M. Gaston Doumergue disait tout à l'heure que nous voulions interdire à la Chambre d'examiner au fond la question de la construction du chemin de fer du Yunnan. Telle n'a jamais été notre pensée; mais j'ai bien le droit de rappeler que cette question a été résolue une première fois en 1898, lorsque vous avez voté l'article 3 de la loi du 25 décembre 1898, après un débat qui a porté précisément sur le principe même dont le projet d'aujourd'hui n'est que la conséquence. Cet article 3 indique que le gouvernement général de l'Indo-Chine est autorisé à accorder une garantie d'intérêt à la compagnie qui serait concessionnaire de la ligne de Lao-kay à Yunnan-sen et prolongements, sans que le montant annuel des engagements puisse excéder 3 millions de francs et leur durée soixante-quinze ans.

La discussion me paraît avoir été complète. Nous avons dit de part et d'autre quelles étaient les raisons pour la France d'aller au Yunnan, non pas pour faire une conquête guerrière, mais une conquête pacifique, à l'aide de la voie ferrée; les raisons pour lesquelles nous pensions qu'il fallait assurer à notre pays, à notre commerce et à notre industrie une clientèle et des débouchés nouveaux, et c'est sur ce principe que la Chambre s'est prononcée.

A ce moment, nous rencontrions deux natures d'adversaires. Les uns, comme l'honorable M. Doumergue, étaient opposés au principe de cette pénétration de la France au Yunnan. D'autres nous disaient, comme certains membres de la commission du budget : « Mais pourquoi voulez-vous faire résoudre la question dès aujourd'hui? Vous demandez une autorisation qui va de soi, vous pouvez dès maintenant négocier en vue de donner une garantie d'intérêt à une compagnie, si vous faites ensuite approuver votre proposition par une loi. » Car toute la question se posait ainsi : Y aurait-il lieu, une fois le principe voté, de revenir devant la Chambre pour qu'une loi approuve la convention que nous aurions conclue avec la compagnie concessionnaire? Nous avons bien volontiers accepté cette condition.

La loi a décidé, dans le même article 3 dont je parle, que les clauses et conditions de la concession à passer entre le gouverneur général de l'Indo-Chine et la compagnie concessionnaire seraient approuvées par une loi. C'est la raison qui nous amène devant vous.

Nous avons tout lieu de croire que la question était résolue si nous restions dans les limites de la loi. Y sommes-nous restés? On nous a affirmé le contraire; mais je crois pouvoir répondre que nous y sommes restés d'une manière complète.

Quelles étaient les conditions qui nous étaient faites? C'était que nous pouvions garantir l'emprunt, à condition

de ne pas prendre un engagement annuel supérieur à 3 millions. C'est ce que nous avons fait, messieurs. Il est vrai que lorsqu'il s'est agi de déterminer le coût de la ligne, et lorsque nous faisons trancher la question de principe et fixer la base même de la convention que nous aurions à passer, des appréciations différentes ont été apportées à la tribune, et qu'on a parlé d'un chiffre de 70 millions pour la construction. Je n'ai jamais cité ce chiffre, mais celui de 80 millions, que j'ai donné à cette époque devant la commission.

Mais vous l'avez dit avec raison, monsieur le député, M. Guillain, ministre des colonies, a présenté le chiffre de 70 millions, qui résultait, en effet, des études faites par le service des travaux publics en Indo-Chine sur une étude d'avant-projet. Si je donnais un chiffre plus élevé, c'est pour me conformer à une habitude que j'ai suivie — et je m'en suis bien trouvé — dans toutes les évaluations de travaux publics, et qui consiste à majorer toujours un peu les chiffres des ingénieurs, pour laisser une marge nécessaire à l'aléa. Le chiffre de 80 millions, que je donnais à cette époque, se rapproche beaucoup de la vérité. En effet, les évaluations qui ont été faites de la dépense même de la ligne sont montées, d'après l'état que j'ai sous les yeux et d'après la discussion entre les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs de notre service et les ingénieurs de la compagnie concessionnaire, au chiffre de 82 millions.

Mais la compagnie nous a dit que ce chiffre de 82 millions, qui comprenait l'exécution des travaux eux-mêmes, c'est-à-dire la multiplication des prix unitaires par le cube de maçonnerie ou de remblais et de déblais qu'il y aurait à exécuter pour la ligne, ne lui suffisait pas et qu'il fallait ajouter une marge pour les frais généraux, les aléas et le bénéfice légitime des constructeurs qui exécuteraient la ligne. Nous avons discuté et nous nous sommes arrêtés au chiffre de 93 millions que nous proposait la compagnie. Nous ne l'avons accepté qu'après que les ingénieurs se furent eux-mêmes mis d'accord. Cela ne s'est pas fait dans une cave, je vous l'assure, ni entre deux personnes, mais devant une assemblée des représentants de nos grands établissements financiers, ayant à côté de moi les conseils techniques dont le gouvernement de l'Indo-Chine dispose et ceux que M. le ministre des colonies a bien voulu également mettre à ma disposition pour nous assister. D'après l'avis des ingénieurs, cette marge qui semblait un peu forte, pouvait être acceptée parce que nous ne faisons pas uniquement une convention pour la construction de la ligne, mais que nous y ajoutons une convention pour l'exploitation pendant soixante-quinze années.

On nous a dit : le concessionnaire a intérêt à la bien exécuter, à ne pas faire d'économie sur la construction, à agrandir même quelquefois les rayons prévus pour les courbes, à ne pas s'attacher très strictement à tous les détails du cahier des charges, par conséquent à faire une ligne plus coûteuse puisqu'il est responsable ensuite de l'entretien et de l'exploitation de ce chemin de fer à ses risques et périls pendant une durée de soixante-quinze années. Voilà ce qui nous a amenés, sur le conseil des ingénieurs, à accepter les demandes de la compagnie.

On ajoute, je dois le dire, que nous avons inscrit dans la convention des subventions plus ou moins dissimulées. C'est là une illusion complète et je la croyais dissipée à la suite des explications qui ont été fournies à la commission des colonies chargée de l'examen du projet.

On nous dit : « Mais vous avez porté d'un côté 4 millions pour le matériel roulant. » Il faut s'entendre : il ne s'agit plus de la ligne du Yunnan cette fois, mais de l'autre partie de la ligne construite sur le territoire du Tonkin.

Vous savez en effet que la concession comprend une

première ligne de près de 400 kilomètres sur le territoire du Tonkin allant de la mer à la frontière du Yunnan ; puis une autre ligne de 460 et quelques kilomètres qui part de la frontière du Tonkin jusqu'à la capitale Yunnan-sen. La première partie, la portion de ligne située sur le territoire du Tonkin, est en construction à l'heure actuelle, un tronçon va être terminé à la fin de cette année, toutes les parties en sont adjudgées. C'est une ligne construite par nous et à nos frais ; nous n'en concédons ensuite que l'exploitation. Pour cette ligne donc, les dépenses sont faites, les adjudications ont eu lieu, nous donnons à la compagnie concessionnaire la voie complète avec son matériel roulant et nous avons décidé de remettre cette ligne en état de réception à la société concessionnaire des prolongements en Chine. Nous donnons la ligne avec le matériel. Mais le matériel roulant n'est pas acheté à l'heure présente et les concessionnaires nous ont même demandé de fournir le matériel fixe pour une partie de la ligne.

Pour ce matériel fixe — je prends celui-ci d'abord — les concessionnaires nous ont dit : « Pourquoi ne nous permettriez-vous pas de vous le fournir nous-mêmes ? Nous y voyons un avantage, car nous allons avoir à en commander tout de suite pour nous couvrir. » Vous savez comment les choses se passent. Le jour où l'on signe une convention, on cherche à se couvrir contre les aléas, contre les variations dans les prix du fer, par exemple — chacun sait si ces variations sont grandes — en passant de suite des marchés avec les constructeurs, avec les fabricants de rails. Or, passer les marchés pour les lignes du Yunnan dont les premiers rails ne seront posés que dans deux ou trois années, par exemple, c'était une difficulté pour les constructeurs. Ils disaient : « Nous avons avantage à pouvoir passer ces marchés pour une ligne plus longue et dont les rails vont être posés de suite. »

Par avance, les entrepreneurs de la ligne de Lao-kay à Yunnan-sen ont accepté de fournir les rails sur la partie de la ligne de Vietri à Lao-kay au prix de la première adjudication qui va avoir lieu ces jours-ci pour la ligne de Ninh-binh à Vinh.

Nous ne donnons donc aucune subvention en matériel ; nous n'en donnons pas plus pour fournir le matériel roulant ; c'est simplement une facilité que nous avons accordée aux entrepreneurs pour faire dès à présent bénéficier l'industrie française des commandes de rails portant sur une durée d'années assez considérable. Cela donne des facilités à la fois aux concessionnaires et aux fabricants et industriels français et ne cause aucun préjudice à la colonie.

Il faut donc écarter toutes ces questions accessoires et voir comment nous avons dû établir notre convention avec la compagnie.

Je vous dis tout de suite que cela n'a pas été fort aisé de constituer une compagnie avec le concours des grands établissements auxquels nous avons tenu à nous adresser.

Les choses se passent très clairement. On discute au grand jour. En outre des garanties que nous offrait leur concours, il y avait intérêt à ce que ces grands établissements fussent amenés dans ces régions, avec l'autorité et l'influence qu'ils ont sur les capitalistes français pour les entraîner dans des entreprises dont ce sera la France, j'espère, qui bénéficiera. Il est préférable qu'ils drainent une partie de l'épargne française pour une entreprise française, plutôt que de la drainer au profit d'emprunts ou d'affaires industrielles à l'étranger.

Il n'a pas été facile de décider ces établissements français. Il a fallu agir de toutes manières sur eux, non pas seulement par la petite influence que je puis avoir encore par le fait des fonctions que j'ai occupées autrefois ici, mais aussi avec l'aide de M. le ministre des finances et de M. le ministre des affaires étrangères, pour obtenir que la société fût constituée dans les conditions où elle l'est.

Elle est constituée. Il s'agissait de trouver un capital de construction de 95 millions et de trouver aussi un fonds de roulement nécessaire à l'exploitation de 850 kilomètres de lignes; au total 101 millions.

Aux termes de la loi, nous ne pouvions affecter à la garantie de ce capital pendant soixante-quinze ans qu'un engagement maximum de 3 millions. Nous avons dit à la compagnie: « Nous voulons bien vous garantir, mais jusqu'à concurrence de ce maximum; pour cela, émettez des obligations jusqu'à concurrence d'une somme de 75 millions, nous vous en garantissons l'intérêt. » Il restait à trouver 25 millions de capital. Là-dessus la colonie est intervenue; elle ne pouvait pas ne pas intervenir. Sur ce point, j'avais des ingénieurs, celui des hommes qui ont le plus l'habitude des concessions de chemins de fer en France, j'ai l'appréciation du comité consultatif des travaux publics. Nous n'aurions pas trouvé de compagnies pour former ce capital. Alors, qu'avons-nous fait? C'est bien simple:

Nous avons divisé la somme en deux parties. Nous avons exigé de la compagnie un capital de 12 millions 500.000 francs, et nous avons dit: La colonie est riche, quoi qu'en dise M. Le Myre de Vilers; elle a heureusement dans ses caisses — sans compter les créances qu'elle a sur d'autres pays et que le gouvernement a bien voulu accepter de faire valoir — des sommes amplement suffisantes pour parer à une dépense équivalente. J'ajoute qu'elle n'en aurait pas besoin et que, sur son budget annuel, sur ses dépenses ordinaires, sans faire appel à sa caisse de réserve, elle pourrait prendre à sa charge la somme de 12 millions à verser en quatre ou cinq années.

Cette convention limite donc les engagements ultérieurs de l'Indo-Chine.

Je veux dire un mot de la situation financière, puisque M. Le Myre de Vilers y a insisté. Je l'avoue, il m'a fait trop beau jeu. Nous avons un contrôle financier permanent du ministère des finances et du ministère des colonies; et, je puis le dire, je suis quelquefois plus contrôleur que le contrôle lui-même, — j'ai cette réputation en Indo-Chine. Vous verrez donc par les chiffres mêmes de ce contrôle quel est l'état de nos finances.

On vous le disait tout à l'heure: pour l'entretien des troupes qui sont en Indo-Chine — et qui ne servent pas uniquement à la colonie, vous l'avez vu lors des événements de Chine, puisque vous avez pu faire partir de là-bas des troupes qui sont allées à Tien-tsin et à Pékin — nous payons 19 millions. Quand je suis arrivé en Indo-Chine, la dépense était de 26 millions; c'est donc de 7 millions que nous avons diminué la charge de la France pour les troupes que nous entretenons en Indo-Chine. (*Vifs applaudissements à gauche.*) Nous fortifions même le corps d'armée de l'Indo-Chine pour parer à toutes les éventualités extérieures qu'on peut prévoir; et en même temps que nous diminuons votre charge, nous prenons des charges plus considérables pour les dépenses militaires, de manière à assurer contre toute éventualité la sécurité de votre colonie. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

J'en termine avec cette convention et vous me permettez simplement de vous lire l'appréciation qu'en donnait le comité consultatif des travaux publics au ministère des colonies, comité chargé d'examiner toutes les conventions qui ont été passées ou les traités de travaux publics à exécuter. Voici comment il terminait son appréciation:

« Il faut reconnaître qu'au point de vue de la colonie, les garanties absolues qu'offre la combinaison constituent un avantage très réel. — Nous trouvons réalisé ici ce que l'on poursuit si souvent en vain dans les conventions métropolitaines: le concessionnaire prend entièrement à ses

risques et périls, non seulement l'exploitation, mais même la rémunération du capital-actions, qui représente une partie appréciable du capital à engager dans l'affaire (un peu plus de 12 %). Grâce au marché, peut-être un peu onéreux, que les concessionnaires ont passé pour la construction, la certitude de voir la ligne construite et mise en exploitation est absolue. La combinaison se présente donc dans des conditions qui méritent, à notre avis, l'entière approbation. »

C'est à l'unanimité aussi que le comité a conclu à l'approbation de notre convention.

Je ne crois pas qu'elle soit autrement discutable et il ne me paraît pas qu'il y ait lieu d'insister. La ligne nous coûtera un peu cher, c'est possible, mais c'est une opération nettement garantie contre tous les aléas, contre les aléas de construction et contre les aléas d'exploitation. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Il est impossible de dire le contraire, car les noms mêmes de ceux qui sont à la tête de l'entreprise, les noms des grands établissements avec lesquels nous avons traité, nous garantissent qu'ils exécuteront leurs engagements.

Ils ont une surface suffisante pour que nous puissions avoir cette confiance; ce n'est pas des établissements comme ceux-là qui vont faillir à nos engagements et nous craquer dans la main. Nous sommes donc garantis contre tous les aléas de l'exploitation. Nous avons décidé que nous garantissons les obligations jusqu'à concurrence des 3 millions que vous avez fixés. Immédiatement vient en déduction la part de bénéfices qui nous revient. Cette part de bénéfices, nous l'avons laissée assez grande à l'entreprise. Nous avons décidé qu'on partagerait par moitié le premier million de bénéfices, puis qu'on partagerait avec deux tiers pour nous et un tiers pour le concessionnaire, les 2 millions suivants, et que, pour les bénéfices supérieurs, nous aurions les trois quarts et le concessionnaire un quart. Il s'ensuit que nos 3 millions sont un maximum qui ne peut être dépassé, dont on déduira les bénéfices que nous retirerons de l'entreprise. Je ne crois pas qu'une compagnie se serait formée si elle n'avait pas la conviction d'avoir des bénéfices, alors qu'elle engage un capital de 12 millions et demi, sans autre rémunération que ces bénéfices.

Je serai, si la discussion continue, prêt à vous fournir, sur les détails de la convention, des renseignements plus précis. J'arrive tout de suite à une autre question. Le gouvernement a jugé, en 1898, — la commission du budget et la commission des colonies ont jugé — que nous devions ajouter à la garantie de la colonie celle de la Métropole. Voici ce qui a été dit en 1898:

« Le versement des sommes que le gouvernement général de l'Indo-Chine pourrait être appelé à fournir à la compagnie concessionnaire sera garanti par le gouvernement de la République française. »

Vous en avez décidé ainsi pour marquer l'intérêt que vous portiez à la ligne de Yunnan-sen.

C'est bien ce qui a été dit, et dans le rapport de M. de Lanessan, et à la tribune même. Nous n'avions pas demandé cette garantie; nous nous jugions assez forts, nous pensions que notre crédit était assez bon pour que nous puissions nous en passer. On a jugé devoir nous la donner; c'est chose faite. Mais c'est une garantie purement nominale; la colonie, je le dis tout de suite, n'en a pas besoin. Il suffit de voir l'état de ses finances, de son crédit. Il n'y a pas que les inspecteurs des finances qui viennent vérifier nos comptes; il y a aussi le public, qui juge bien et sait apprécier; il y a les financiers, qui, par intérêt personnel, savent apprécier la valeur des finances d'une colonie. Ceux qui ont des intérêts en jeu savent si l'état des finances d'une colonie est bon ou mauvais. Il paraît qu'ils l'ont trouvé bon; vous n'avez pour vous en rendre compte qu'à voir l'état de notre crédit. Quand —

non pas ici, mais devant le Sénat — j'avais à discuter ce que valait notre emprunt pour les chemins de fer, j'indiquais qu'il était bon de créer un crédit colonial distinct du crédit de la métropole, parce qu'il n'y avait pas que des entreprises publiques aux colonies, mais qu'il y avait à côté des entreprises privées et que le crédit public colonial arriverait à être un régulateur du crédit privé aux colonies, lequel était à un taux beaucoup trop élevé. Le Sénat nous a suivis.

Il a compris, comme la Chambre, qu'il était utile de laisser notre crédit indépendant. Eh bien ! nous pouvons être quelque peu fiers actuellement de ce crédit. Je disais au Sénat qu'il serait, selon moi, à environ 1 p. 100 au-dessus du taux du crédit métropolitain, c'est-à-dire de 4 p. 100. Je me suis trompé ; c'est encore une erreur que je confesse et dont je m'excuse. Il est à 3 1/2 p. 100. Il n'y a que 1/2 p. 100 de différence entre le taux d'intérêt de la métropole et le taux de l'Indo-Chine.

C'est vous indiquer que — comment dirais-je ? — par un esprit d'opposition, on peut venir contester la bonne situation financière de l'Indo-Chine. Mais les intérêts privés ne s'y trompent pas ; ils savent ce que vaut cette situation ; ils savent que nos comptes sont vérifiés, contrôlés, et ils nous en donnent un témoignage par leur confiance. Nous avons commencé par combler le déficit des années antérieures ; nous avons augmenté les travaux publics dans une proportion ininterrompue ; nous avons pu gager notre emprunt ; nous avons donné à la colonie tous les éléments de son développement ; nous avons accepté une partie des charges militaires ; nous marchons très résolument vers la suppression de toutes charges pour la métropole et, pendant ce temps, nous avons réussi à mettre dans notre caisse de réserve une somme de 25 millions. Je vous assure que ces chiffres nous paraissent suffisamment éloquents. (*Vifs applaudissements à gauche.*)

Messieurs, il en est de même de nos statistiques commerciales qu'on voulait contester. Ces chiffres ont une certaine brutalité aussi. On peut bien dire que les évaluations de telle ou telle marchandise, faites en France, ne sont pas non plus toujours très rigoureuses, que des erreurs ont pu être commises. Ne tenons donc pas compte des chiffres et posez-vous cette question : l'Indo-Chine est-elle arrivée à un degré de développement commercial rapide dans ces dernières années ?

Voici un fait qui y répond : Je prends la mesure de ce développement commercial par celle des intérêts particuliers qui viennent s'y greffer.

Nous avons aujourd'hui la nouvelle très heureuse que trois autres lignes de navigation pour l'Indo-Chine vont se créer en France.

Nous en avions deux ; à la fin de cette année nous en aurons cinq. Nous voyons des compagnies commerciales, comme celle des Chargeurs-Réunis, qui n'avaient pas un bateau et qui en mettent à flot cinq de 6 à 7.000 tonnes ; une autre compagnie de Marseille, une autre « l'Extrême-Orient » ont des bateaux de 7 à 8.000 tonnes. Je vous assure qu'étant donnée la timidité des capitaux français, il faut qu'ils soient sûrs de trouver du fret d'Indo-Chine en France et de France en Indo-Chine, pour se lancer dans ces entreprises. Nous pouvons donc être en sécurité à cet égard comme en ce qui concerne les fournitures : l'intérêt français se trouve bien servi et c'est la mesure même du degré de prospérité auquel nous arrivons.

Avec une bienveillance dont je le remercie, M. Le Myre de Vilers me disait : « Mais vous ne serez pas toujours là pour continuer le système que vous avez inauguré. » J'ai confiance entière que mes successeurs marcheront dans cette voie et que l'Indo-Chine ne s'arrêtera pas dans le développement qui est si bien commencé. Elle entre dans une période qui n'est pas près de finir. Elle a peut-être un demi-siècle à parcourir avant d'arriver au niveau où

elle peut atteindre grâce à ses richesses naturelles, grâce à cette excellente population dont on parlait tout à l'heure, qui nous est dévouée et à laquelle nous pouvons vouer toute notre sympathie parce qu'elle est industrielle, dévouée, qu'elle est attachée à la France et aux bienfaits de la civilisation. Et je vous assure que ce n'est pas un vain mot. (*Applaudissements à gauche.*)

Je n'insiste pas sur tous ces points, bien que ma démonstration puisse vous paraître insuffisante ; mais j'en arrive au point précis, à ce que vaut la ligne du Yunnan, puisque, encore une fois, on l'a attaquée, puisque, une fois de plus, je suis appelé à dire que vous faites une œuvre française en permettant à un chemin de fer français de pénétrer sur ce grand plateau salubre du Yunnan. On vous dit : « Mais ce n'est pas un pays riche ; c'est un pays qui a été dévasté autrefois par la guerre, qui n'a pas une population considérable. » On a même critiqué la façon dont mes ingénieurs évaluaient la population. Je vous assure, monsieur Le Myre de Vilers, que lorsqu'on fait des évaluations de ce genre on peut se tromper. Qui a raison ? Est-ce nous ? est-ce vous ? est-ce l'ingénieur qui a apprécié le chiffre de la population ? est-ce la mission lyonnaise qui a donné un autre chiffre ? Je n'en sais rien ; je n'ai pas fait de recensement au Yunnan. On m'a accusé même de n'en avoir pas fait en Indo-Chine, en me disant que c'était là ma première tâche. Non, ce n'était pas là ma première tâche : je vous assure que, quand je suis arrivé, j'avais une mission plus pressante, c'était de faire régner la paix au Tonkin, de mettre l'ordre dans les finances, et cette mission me préoccupait beaucoup plus que d'établir des statistiques sur la population.

Cependant, avec les moyens dont nous disposions, nous avons cherché à savoir à peu près quel était le chiffre de la population, et nous sommes arrivés à fixer un chiffre qui est de 20 à 22 millions. Est-il exact ? Je ne l'affirmerais pas ; mais l'erreur, en tout cas, n'est pas grande. J'ai cru pouvoir exposer la méthode que nous avons suivie à la Société de statistique de Paris, dont j'ai l'honneur d'être membre depuis longtemps. Le recensement a lieu cette année même ; il n'était pas aisé de le faire plus tôt ; il n'est même pas facile à faire aujourd'hui. En présence d'une population qui est nouvellement placée sous notre domination, on ne peut pas pénétrer comme on le voudrait dans les familles pour faire le recensement des individus ; c'est là une opération toujours délicate et qui exige l'emploi de procédés particuliers ; et dans notre Indo-Chine nous avons dû tenir compte de l'état des mœurs, du développement économique de la population, pour employer, suivant les régions, des méthodes différentes. Une méthode unique nécessiterait, pour obtenir des chiffres exacts, des recherches trop minutieuses. Cette méthode inquiéterait la population ; je ne suis pas décidé à l'employer. Au Yunnan, je n'ai aucun moyen de faire un recensement ; nous devons nous en rapporter aux évaluations des hommes qui y habitent.

On l'a dit, la population a été décimée pendant la révolte qui s'est terminée en 1873 ; on évalue à 6 ou 7 millions le nombre des habitants massacrés au Yunnan par les Chinois. Ne nous trompons pas, en effet : les Yunnanais ne sont pas des Chinois ; ceux-ci sont les conquérants et une des causes qui rendent plus facile notre progrès économique, c'est que les indigènes ne nous considèrent pas comme ayant le même esprit que les conquérants. Si je pouvais faire passer sous vos yeux les instructions que je donnais aux centaines d'ingénieurs et d'officiers qui ont parcouru le pays pour préparer l'établissement de notre voie ferrée, vous verriez dans quel esprit leurs études ont été faites ; vous estimeriez qu'il n'est pas étonnant que nous soyons bien accueillis et que nous soyons attendus pour apporter nos produits et commencer nos travaux publics. Ces instructions leur

indiquent qu'ils doivent autant que possible se concilier les mandarins, dont ils ont besoin, et surtout faire aimer le nom français; je dois leur rendre cet hommage qu'ils y ont réussi. (*Applaudissements.*)

Lorsque quelques troubles se sont produits au moment des affaires de Chine, nos ingénieurs et nos officiers du Yunnan étaient suppliés par la population de ne pas quitter le pays; on leur disait qu'ils étaient la sécurité, qu'ils n'avaient absolument rien à craindre; ce sont des considérations d'un ordre plus général qui ont amené le gouvernement à prescrire l'évacuation, et non la crainte de l'insécurité au milieu de cette population des campagnes yunnanaises.

Que vaut le Yunnan? J'en reviens à cette question. Ce n'est pas un pays très peuplé, en effet; on a parlé de 6 millions d'habitants et de 12 millions; je crois que la vérité est entre les deux chiffres: 8 ou 9 millions environ.

Le chiffre nous a été donné par les Français, les Européens qui occupent le pays depuis longtemps; admettons le chiffre de 8 millions. Mais un pays aussi étendu peut nourrir une population beaucoup plus considérable non seulement de Yunnanais, mais aussi d'Européens.

Les Français, dit-on, vont difficilement dans nos colonies; on nous accusait tout à l'heure d'avoir des colonies de fonctionnaires: je reconnais que le nombre des colons en Indo-Chine ne sera jamais très grand, mais ce n'est pas la quantité qui nous est nécessaire, c'est la qualité. Il nous faut des colons ayant les moyens de mettre la terre en valeur, ayant à la fois les capitaux et l'intelligence.

Dans un pays comme celui-là, il n'est pas possible d'avoir d'autres colons. Un Français ne peut pas travailler de ses bras en Indo-Chine: il est forcément un chef, chef ouvrier, chef de culture, directeur de grands établissements. Il en est autrement au Yunnan. Le Yunnan est un pays pauvre, disiez-vous. Quelquefois par boutade, j'ai répondu: Oui, il est pauvre, comme la France.

Je m'explique. Quand on monte des pays tropicaux qui sont autour de lui, quand on vient du Sé-tchouen et du Tonkin avec leur végétation exubérante, avec leurs herbes, ce que nous appelons la brousse, qui dans une année arriverait très aisément à la hauteur de cette tribune, et qu'on arrive au Yunnan, où l'on voit l'herbe courte et rase de nos pays tempérés, on n'a évidemment pas l'impression de la richesse des pays tropicaux. Ajoutez que certaines vallées ont été à peu près dépeuplées par la guerre. On a dit que la moitié de la population était sous terre et c'est vrai.

Mais dans les vallées cultivées, comme les plaines de Yunnan-sen, comme celles de Tong-hai, de Sin-shi, etc., que vous trouverez indiquées sur la carte que nous vous avons fait distribuer, c'est-à-dire dans les vallées que traverse le chemin de fer, vous avez sensiblement la perspective de la Limagne devant Clermont-Ferrand. Le blé pousse comme dans notre France; vous y trouvez les mêmes végétaux, avec plus d'exubérance.

Nous sommes dans un pays essentiellement tempéré où les Français pourront vivre et travailler.

Nous avons la preuve que son climat est salubre. Je ne vous citerai pas tous les Français qui y habitent depuis longtemps et qui se portent garants par leur vieillesse même de la salubrité du pays: tel l'évêque de Yunnan-sen, qui a quitté la France avec un passeport de Louis-Philippe. (*Sourires.*)

Voilà un exemple, je pourrais en citer bien d'autres.

Nous avons procédé au Yunnan à des études préliminaires comme en Indo-Chine; nous n'avons eu à déplorer dans le personnel nombreux employé ni un cas de mortalité ni même un cas de maladie. Hélas! je n'en dirai pas autant à plusieurs d'entre vous qui ont eu à me parler de la situation particulière de certaines familles. Ils savent que dans les pays neufs de notre Indo-Chine les études de

chemins de fer nous coûtent des pertes nombreuses; les maladies nous fauchent souvent la moitié de notre personnel en peu de temps. Le Yunnan est donc un pays tempéré qui, au point de vue agricole, peut et doit produire; de plus, c'est un pays minier très riche.

M. l'ingénieur en chef des mines Leclère, un savant auquel j'ai été heureux de voir rendre hommage, a en effet indiqué la valeur des mines du Yunnan.

On nous disait: « Pour exploiter ces mines, vous allez avoir des difficultés. » Nous ne vous demandons pas en ce moment de prendre l'exploitation de ces mines, nous vous prions seulement d'en permettre l'exploitation.

Elle n'est pas possible à l'heure actuelle; on ne transporte pas du charbon à dos d'homme ou à dos de mulet en parcourant des distances de 500 à 600 kilomètres.

Je ne veux pas entrer dans toutes les théories de nos contradicteurs, mais l'honorable M. Doumergue disait: « Ce ne sont pas vos paquebots — ils ne viennent pas au Tonkin — qui prendront ce charbon. » Nous savons déjà comment on vient chercher le charbon chez nous. Nous avons déjà au Tonkin une mine qui produit 300.000 tonnes par an d'un charbon médiocre; cependant sa clientèle répond à sa production.

Avec ces 300.000 tonnes, elle trouve autant de bateaux charbonniers qu'il est nécessaire pour le transport de sa houille. Elle en trouve même plus qu'elle n'a de moyens d'embarquement, puisque nous avons récemment dû construire des appontements supplémentaires. Tout le stock de charbon extrait de la mine d'Hong-hai est pris par la clientèle de Hong-kong et de Chang-hai, et cependant, je le répète, il est de médiocre qualité comme presque tous les charbons de l'Asie. Au contraire, nous avons la bonne fortune de posséder au Yunnan, d'après les analyses de l'Ecole des mines, du charbon de toute première qualité équivalant au Cardiff; nous avons donc pour le chemin de fer un élément de fret qui se trouvera sur place.

Au surplus, ce fret n'est même pas nécessaire pour arriver au résultat que nous avons indiqué dans l'exposé des motifs et que M. le rapporteur a bien voulu rappeler dans son rapport. En effet, avec le développement normal que lui donnera une voie ferrée, le trafic actuel suffirait, non seulement à satisfaire aux dépenses d'exploitation du chemin de fer, mais en même temps à nous donner des bénéfices qui viendront en déduction de la garantie de 3 millions prévue par la convention.

Je pourrais poursuivre cet exposé, si je ne craignais de fatiguer la Chambre. (*Parlez! Parlez!*)

La construction de cette ligne présente donc un intérêt économique certain.

Non seulement l'exploitation donnera des bénéfices, mais le chemin de fer ouvrira des débouchés à la France dans toutes ces régions. Je ne parle pas des prolongements ultérieurs; aujourd'hui, ne disons pas ce que nous ferons demain; à chaque jour suffit sa peine. Il s'agit du chemin de fer du Yunnan; il nous permettra d'importer dans ce pays nos marchandises et, par là même, détournera les produits d'exportation de la voie du Yang-tsé.

Personne n'oserait soutenir que les marchandises qui iront par chemin de fer de Haïphong à Yunnan-sen seront concurrencées dans cette ville, qui est le grand centre commercial du Yunnan, par les marchandises qui auraient fait 3.000 kilomètres pour arriver par la voie du fleuve à Suï-fou et auraient encore 700 kilomètres à parcourir pour remonter à dos de mulets ou de chevaux de Suï-fou à Yunnan-sen.

Tout le trafic possible du Yunnan sera drainé par notre chemin de fer. Vous avez donc la certitude d'ouvrir des débouchés à notre commerce et à notre industrie et vous avez aussi l'espérance d'avoir, grâce à ce chemin de fer prolongé, ce que j'ai appelé avec raison une base d'opé-

ration, au sens le meilleur du mot, commerciale et industrielle.

M. Allemane. — Et pour la guerre.

M. le commissaire du gouvernement. — Non, monsieur le député; c'est quand on ne fait pas ce que nous faisons aujourd'hui qu'on est acculé aux guerres. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

Je vous dis cela, convaincu que tout le monde doit être d'accord. L'intérêt de la France est évident. Quand on ne sait pas agir pendant la paix et par des moyens pacifiques, on est alors contraint aux expéditions coûteuses. Reportez-vous à nos guerres coloniales et voyez ce que nous avons perdu pour n'avoir pas su agir à temps et n'avoir pas saisi l'occasion d'agir pacifiquement. Le chemin de fer est un instrument de conquête pacifique.

Aussi suis-je étonné de l'interruption. Ici, il n'y a pas de question de parti qui puisse diviser la Chambre. Il n'y a aucune antinomie entre une politique nettement démocratique à l'intérieur et, à l'extérieur, une politique de fierté nationale et de défense énergique des intérêts français. (*Vifs applaudissements.*)

On a parlé d'un discours que j'ai prononcé à Rouen, et on le dénaturait quelque peu en l'appréciant. J'étais au milieu de ces populations industrielles, je voyais là plusieurs milliers d'ouvriers qui travaillent pour l'Indo-Chine.

Je voyais aussi de grandes industries nouvelles qui se créent; je sentais combien il est nécessaire, pour notre pays, d'étendre ses débouchés, de donner du travail à tous ces ouvriers. Je me rappelais que l'Indo-Chine a donné 50 ou 60 millions de commandes à l'industrie métallurgique, lui permettant ainsi d'éviter une crise et le chômage. (*Applaudissements.*) Je voyais quelle œuvre française et utile nous faisons; je le disais à Rouen, au milieu d'industriels qui trouvent en Indo-Chine des débouchés.

Nous ne pouvons pas, dans notre état d'esprit, faire de la France une petite nation; elle a besoin de chercher des débouchés, d'écouler ses produits à l'extérieur, parce qu'elle est forcée d'aller y chercher ses matières premières, la laine, le coton, la soie, tout ce qu'elle emploie. Il faut donc qu'elle fabrique pour payer les marchandises qu'elle achète au dehors. Je crois que, par les moyens les plus pacifiques, les plus acceptables pour tout le monde, nous vous demandons de servir l'intérêt de la France en construisant un chemin de fer sur lequel vous vous êtes déjà prononcés, et de nous permettre ainsi d'aller chercher pour nos industriels cette clientèle qui se trouve à notre porte. Je suis convaincu que la Chambre voudra nous en donner le moyen. (*Vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

En somme, en dehors de sa justification de la convention qu'il a conclue avec les grands établissements de crédit, M. Doumer a surtout cherché deux choses: montrer que les finances de l'Indo-Chine sont non seulement prospères pour l'instant, mais encore rassurantes pour l'avenir, et aussi qu'un chemin de fer desservant un pays comme le Yunnan ne devait pas tarder à devenir payant.

* * *

En ce qui concerne les finances de l'Indo-Chine, nous ne trouvons rien de plus probant à l'appui de la confiance de M. Doumer que les chiffres donnés dans son rapport par M. Maurice Ordinaire, nommé rapporteur par la commission chargée d'examiner le projet de loi relatif au chemin de fer du Yunnan. M. Maurice Ordinaire, d'après le rapport du contrôle financier de l'Indo-Chine, éta-

blit de la manière suivante la situation des caisses de réserve au 31 décembre 1900 :

| | |
|--|-------------------|
| Caisse de réserve du budget général de l'Indo-Chine..... | 3.290.508 \$ 72 |
| — du Cambodge..... | 1.063.403 » 40 |
| — du Tonkin..... | 647.519 » 44 |
| Montant total..... | 5.613.603 \$ 03 |
| Soit au taux de 2 fr. 55..... | 14.314.600 fr. 00 |

Les excédents de recettes sur les dépenses du budget général et des budgets locaux pour l'exercice 1900 devant atteindre le chiffre total de 10.200.000 francs, l'Indo-Chine possède, à l'ouverture de l'exercice 1901, c'est-à-dire deux ans à peine après la transformation de son organisation financière, un fonds de réserve et de prévoyance de 24.500.000 francs.

L'Indo-Chine pourrait donc payer immédiatement, en puisant dans ses caisses de réserve, les 12 millions et demi de francs qu'elle doit donner à la Compagnie.

Quant à l'annuité de 3 millions de francs, qui doit être servie à la Compagnie à titre de garantie d'intérêts, en admettant même que les recettes probables du chemin de fer ne viennent pas la diminuer, elle peut être inscrite au budget de l'Indo-Chine sans troubler son équilibre, même si l'accroissement des recettes qui s'est produit pendant ces dernières années ne continue pas. D'autre part, il ne faudrait pas s'exagérer les charges que devra supporter l'Indo-Chine lorsque, dans cinq ou six années, le réseau complet des chemins de fer prévus par la loi du 25 décembre 1898 sera en exploitation. Voici, encore d'après le rapport de M. Maurice Ordinaire, les prévisions que l'on peut établir, en ce qui concerne les rendements de ces chemins de fer :

| | |
|---|-------------------|
| Recettes nettes de la ligne de Hanoï à Vinh, 320 kilomètres à 5.000 francs. | 1.600.000 francs. |
| Recettes nettes de la ligne de Tourane à Quang-tri, 180 kilomètres à 1.500 francs..... | 270.000 » |
| Recettes nettes de la ligne de Mytho à Cantho, 90 kilomètres à 1.000 fr.. | 90.000 » |
| Recettes nettes de la ligne de Hanoï à Langson, 160 kilomètres à 1.500 fr.. | 240.000 » |
| Total..... | 2.200.000 francs |
| A déduire : | |
| Insuffisance d'exploitation de la ligne de Saïgon au Lang-bian et au Khanh-hoa, 650 kilomètres à 1.200 francs.. | 780.000 francs. |

Reste un produit net de..... 1.420.000 »

Cette somme représente un minimum au-dessus duquel on arrivera certainement dès le début de l'exploitation totale.

Il y a lieu, en outre, d'observer que les premières lignes de chemin de fer construites et exploitées seront les lignes productives du Tonkin et de l'Annam septentrional. Les sections déficitaires de la ligne du sud seront les dernières à exécuter.

Pour ce qui est de l'annuité de l'emprunt de 200 millions de francs affecté à la construction de ces chemins de fer, un crédit de 6.243.000 francs a figuré au budget général de l'Indo-Chine, bien qu'il n'ait encore été émis des obligations que jusqu'à concurrence de 50 millions. L'annuité, quand l'emprunt aura été contracté en totalité,

n'exigera qu'un supplément de crédit de 2 millions de francs environ.

La charge du budget de l'Indo-Chine pour les chemins de fer, dans cinq ou six années, en supplément aux crédits que ce budget renferme déjà, peut donc être ainsi calculée d'après les évaluations que nous avons reproduites dans les hypothèses les plus défavorables :

| | |
|---|---------------|
| Annuité du chemin de fer du Yunnan.... | 3.000.000 fr. |
| Complément d'annuité pour l'emprunt de 200 millions..... | 2.000.000 » |
| Ensemble..... | 5.000.000 fr. |
| D'où il y a lieu de déduire : | |
| Produit net de l'exploitation des chemins de fer de l'Indo-Chine..... | 1.420.000 » |
| Reste..... | 3.580.000 fr. |

soit, environ, 1.432.000 piastres.

Les recettes du budget général de l'Indo-Chine se sont accrues de sommes beaucoup plus importantes que cette dépense supplémentaire de 1.432.000 piastres au maximum, qu'on peut prévoir dans cinq ou six années.

Il n'est pas admissible que le développement économique, actuellement si rapide, de l'Indo-Chine, s'arrête tout-à-coup, et que cet arrêt coïncide précisément avec la mise en exploitation du grand outillage économique en construction.

Pourtant, à supposer que des insuffisances dans les récoltes, par exemple, viennent exercer une action sur la prospérité générale de la colonie et fassent fléchir ses recettes, on ne devrait avoir encore aucune crainte. Les grands travaux entrepris, en outre des travaux de chemins de fer, figurent au budget de l'Indo-Chine pour un crédit annuel de plus de 2 millions 1/2 de piastres. Ceux de ces travaux qui sont en cours, à l'heure présente, seront tous achevés avant six ans. On aurait alors le loisir de restreindre les engagements de dépense pour des travaux nouveaux si, à la période de prospérité actuelle, succédait une crise économique grave que rien ne peut faire prévoir dans un pays en plein développement.

On voit donc qu'en mettant les choses au pire, il faut reconnaître, autant qu'il est permis de compter sur l'avenir, que le chemin de fer du Yunnan n'est pas, même si des recettes ne viennent pas diminuer les dépenses de la garantie d'intérêts, une folie pour l'Indo-Chine.

* * *

Mais le pessimisme est aussi décevant qu'une confiance exagérée et ce serait sans doute une erreur que de penser que ce chemin de fer ne doive rien rapporter. Quand bien même il en serait ainsi, nous resterions, d'ailleurs, d'avis de le faire. Il y a en effet pour nous un intérêt « impérial » à prendre position d'une manière pacifique à nous assurer aussi contre toute éventualité l'avenir qui doit être à nous dans le haut pays qui domine l'Indo-Chine et constitue pour elle le plus vaste des sanatoria. Mais ce pays n'a pas seulement une importance politique : il présente un intérêt économique et n'est pas incapable d'alimenter un chemin de fer.

M. Guillemoto, directeur des travaux publics de l'Indo-Chine, estime à 20.000 tonnes le trafic que pourra immédiatement avoir le chemin de fer. En effet, à l'heure actuelle, le mouvement de la douane de Mong-tsé est de 15.000 tonnes et

s'accroît rapidement. Il est bien modeste donc de ne compter que sur une augmentation de 5.000 tonnes, lorsque le chemin de fer aura radicalement modifié les conditions des transports, et beaucoup agrandi le cercle d'attraction de Mong-tsé, qui est déjà, dans les conditions actuelles, le plus important du Yunnan. M. Guillemoto compte même sur un transport de 500.000 tonnes de houille au départ de Mong-tsé ou des stations voisines. « Le parcours sur la ligne chinoise sera, dit-il, de 150 kilomètres et donnera à 0,03 la tonne kilométrique (c'est le tarif prévu par le cahier des charges pour les minéraux à la descente) une recette de :

$$500.000 \times 15 \times 0,03 = 2.250.000 \text{ francs. } »$$

Mais en admettant que ce trafic spécial ne s'établisse pas, en mettant même les choses au pire, M. Guillemoto estime que le chemin de fer sera payant. « Si nos prévisions, dit-il, ne se réalisaient pas en ce qui concerne la mise en valeur des gisements houillers du Yunnan et si, d'autre part, les 20.000 tonnes de marchandises que nous avons supposé aller jusqu'à Yunnan-sen continuaient à s'arrêter à Mong-tsé; si, par exemple, 14.000 tonnes étaient distribuées par Mong-tsé et 6.000 par Yunnan-sen, il faudrait ne compter que sur une recette de 2.078.000 francs ou 4.400 francs par kilomètre, qu'il serait possible de faire au taux de 0,70. La dépense d'exploitation serait de 1.454.600 francs et laisserait encore un excédent de 643.000 francs. Ce chiffre est un minimum extrêmement réduit. »

Mais, il faut le répéter, ce serait faire preuve d'un pessimisme excessif et contraire à toute l'expérience acquise en pareille matière sur les autres terrains, que de ne pas compter sur un développement du mouvement d'affaires entre le Tonkin et le Yunnan. On verra plus loin, dans une autre étude, ce que nous disons de l'opium et du riz. A tous égards il y a des possibilités d'échange entre le Yunnan, terre tempérée par son altitude, et l'Indo-Chine ou la Chine méridionale. Le Yunnan produit tous les fruits et légumes d'Europe, la pomme de terre, le blé; et la consommation de la farine de blé se répand de plus en plus dans la Chine méridionale. Par contre il ne produit pas assez de riz, à peine de coton et de sucre. Toutes ces denrées peuvent lui venir de l'Indo-Chine. Il s'agit donc de mettre en communication des régions différentes, c'est-à-dire portées par la nature même à faire entre elles des échanges. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que le Yunnan, ravagé par la grande révolte musulmane et surtout par la répression à la chinoise qui suivit, est en voie de reconstitution et de repeuplement. Comme nous le constatons dans notre premier *Bulletin*, partout on plante de nouveaux arbres et on ouvre de nouveaux sillons.

Mais c'est surtout sur l'exploitation du sous sol de cette province que le chemin de fer doit compter pour arriver à un tonnage vraiment considérable. Le travail le plus consciencieux fait jusqu'ici sur les richesses minières du Yunnan a été accompli par M. Leclère, ingénieur en Chine, au cours

d'une longue mission dans cette province et une partie des provinces voisines. Voici quelques extraits d'un rapport de lui qui a été récemment publié :

Les principales richesses minérales du Yunnan consistent : 1° dans les gisements de houille, 2° dans les gisements de cuivre, 3° dans les gisements d'étain subordonnés aux gisements de cuivre.

Il existe encore au Kouei-tcheou des gisements de mercure très étendus qui se prolongent jusqu'au nord de Mong-tsé. Mais diverses considérations ne me permettent pas de leur attribuer un avenir bien déterminé.

Jusqu'à ces derniers temps, le Yunnan n'était pas compté, en Europe, parmi les régions pourvues de cette richesse houillère. Les nombreux affleurements, visités par la Mission lyonnaise au Kouei-tcheou (en particulier celui de Lan-mou-tchang) ne fournissent réellement qu'une houille cendreuse, de qualité très inférieure. Mais dès mon entrée au Yunnan, au commencement de 1898, il a été facile de reconnaître qu'il existe, au voisinage même du Tonkin, d'autres gisements de houille d'une qualité tout à fait supérieure, exploités par la population locale. Ces gisements s'échelonnent jusqu'au bord du fleuve Bleu, en passant par la région de Yunnan-sen. Leur multiplicité est au premier abord très déconcertante pour l'ingénieur habitué aux conditions ordinaires de nos mines d'Europe.

Il suffit, d'ailleurs, d'exposer qu'on trouve à se procurer de la houille sur presque tous les marchés du Yunnan, où elle est apportée par les producteurs eux-mêmes. La quantité et le prix de vente sont les seuls éléments véritablement commerciaux de la question. Il paraît nécessaire d'entrer dans quelques développements à cet égard.

Les houilles se divisent, comme on sait, en houilles grasses, c'est-à-dire propres à la fabrication du coke et s'agglomérant sur les grilles, et en houilles maigres, qui ne jouissent pas de cette propriété.

Les houilles grasses sont d'ailleurs plus ou moins flam-bantes et deviennent maigres dans les parties qui contiennent trop de cendres.

Les houilles maigres peuvent elles-mêmes se subdiviser en plusieurs variétés, suivant que les fragments isolés se désagrègent plus ou moins pendant la combustion, et qu'elles contiennent plus ou moins de cendres.

En premier lieu, on connaît actuellement sur la côte du Tonkin un assez grand nombre de gisements de houille, dont quelques-uns, et particulièrement celui de Hong-hai, contiennent des couches d'une puissance et d'une régularité très remarquables et fournissent un combustible relativement pur au point de vue de la teneur en cendres. Malheureusement ce combustible est très fragile, il est maigre et décrépite souvent au feu. Il donne une proportion excessive de menus qui ne peuvent être transformés en briquettes que par mélange avec des charbons japonais. Ceux qu'on est ainsi forcé d'importer au Tonkin sont riches en matières volatiles, mais plus cendrez que la houille de la côte.

En second lieu, les dépôts lacustres relativement récents, analogues à celui de Yen-bai, fournissent un combustible gras, riche en matières volatiles, mais cendrez et d'un faible pouvoir calorifique. Il ne semble pas encore parvenu à entrer dans la consommation et les veines paraissent très irrégulières.

D'autre part, dans l'immense assortiment de houilles que l'on rencontre non seulement au Yunnan, mais dans toute la Chine, on observe le mélange des qualités les plus diverses, l'exploitant chinois extrayant pour la consommation locale tout ce qui se trouve à sa portée. Cependant il existe dans les assortiments qui sont actuel-

lement livrés au commerce une variété prédominante de houilles aussi pures que celles de la côte, et aussi riches en matières volatiles que celles de Yen-bai, dont elles diffèrent par un pouvoir calorifique supérieur.

Cette houille se trouve, sur les marchés accessibles à la pénétration par voie ferrée, à un prix qui ne dépasse pas 10 francs par tonne; elle pourrait même actuellement descendre au Tonkin, si les relations s'établissaient convenablement à travers la frontière.

Il y a plusieurs années que les échantillons en ont été proposés à M. le commandant du cercle de Lao-kay, qui nous les a montrés au commencement de 1898.

Enfin, il existe aussi dans les parties accessibles du Yunnan une autre variété de houille un peu plus cendreuse, mais du type mi-gras du nord de la France. Elle est activement exploitée par les Chinois, notamment à Tou tza, pour la fabrication du coke à laquelle elle convient encore mieux que la houille flambante. Tout compte fait, on peut estimer que des houilles d'une qualité équivalente à celles d'Europe pourraient parvenir jusqu'à Hai-phong au prix d'environ 25 francs la tonne. En se joignant aux houilles maigres de la côte, elles peuvent suffire dans des conditions très avantageuses à tous les développements d'une industrie, même métallurgique. Elles peuvent faire de notre colonie d'Indo-Chine un centre d'exportation en Extrême-Orient.

Il n'est d'ailleurs pas sans intérêt de rappeler qu'il existe auprès de Lao-kay, sur les bords mêmes du fleuve Rouge, en territoire annamite, un gisement de fer, d'une qualité supérieure, que j'ai rencontré avec M. le lieutenant-colonel Ecorse avant même de pénétrer en Chine.

2° *Gisements de cuivre.* — Les mines de cuivre du Yunnan sont exploitées depuis plus de 1.000 ans. Elles sont placées, comme on sait, sous le monopole de la régie impériale chinoise qui, pour les besoins d'une métallurgie ancienne mais cependant assez habilement conduite, a déterminé la disparition complète des forêts dans les régions minières. Le charbon de bois est, en effet, le seul combustible employé, et les richesses houillères ne pourraient être utilisées que par les procédés de l'industrie moderne. La production atteignait environ 6.000 tonnes de cuivre au XVII^e siècle, elle est maintenant restreinte à environ 1.500 tonnes par la rareté du charbon. Toutes les parties accessibles des gîtes dans les conditions simples de l'exploitation minière chinoise peuvent être maintenant considérées comme enlevées. Il ne reste plus guère que des gisements profonds qui ne peuvent être exploités que par les méthodes modernes, mais qui, en raison de leur extension véritablement exceptionnelle, et de leur analogie avec les gîtes d'Amérique, peuvent être appelés encore à devenir l'un des centres les plus importants de la fabrication du cuivre.

3° *Gisements d'étain.* — Les gisements d'étain de la région de Mong-tsé, dont il existe quelques représentants au Tonkin dans la région de Cao-bang, sont exploités activement par une population minière d'environ 30.000 âmes. Ce sont des gîtes d'une nature tout à fait particulière, produits par l'expansion dans les calcaires voisins de la surface du sol de très nombreux filons cuprifères, qui se rattachent au système général des veines métallifères de la région. Il en résulte des amas, de dimensions très variables, d'une argile rouge remplie de grains d'oxyde d'étain que les Chinois séparent facilement au moyen d'un lavage. Le bon marché de la main-d'œuvre permet de l'amener à ses dernières limites.

L'étain, fabriqué au charbon de bois, est cependant beaucoup moins pur que celui de la Malaisie. On sait que la production totale est d'environ 1.500 tonnes, dont un millier environ descendent par le fleuve Rouge pour subir un raffinage à Hong-kong.

La conclusion de nos études, dit M. Leclère, est que la région comprise approximativement entre le fleuve Rouge, au Sud, le méridien de Hai-phong, à l'Est, et le fleuve Bleu est certainement appelée à devenir l'un des pays miniers les plus intéressants du globe. Son étendue est comparable à celle de la France.

D'autre part, les pays avoisinants, tels que le Se-tchouen, l'Annam et le Laos, renferment aussi très probablement des gisements miniers d'un réel avenir.

M. Leclère tient d'ailleurs à être très prudent, ce qui ne fait qu'ajouter à la valeur des conclusions auxquelles il est arrivé : il justifie ses dires en s'appuyant sur l'uniformité géologique de la région étudiée par lui et sur les données que la science a pu acquérir ailleurs. « Sans doute, dit-il, les appréciations relatives à la valeur des gisements du Yunnan ne peuvent être formulées que sous ma responsabilité personnelle, mais elles prennent un caractère de grande probabilité par le fait que les déterminations effectuées séparément concordent, non seulement entre elles, mais encore avec toutes les données que la géologie générale possède en dehors des régions que nous avons parcourues. »

Mais M. Leclère ne se contente pas d'étudier les « possibilités » minières du Yunnan en géologue. Il les examine aussi au point de vue des conditions légales et sociales dans lesquelles elles peuvent devenir des réalités profitables. Et, à cet égard, M. Leclère écrit les lignes suivantes qui appellent une mûre réflexion bien que, peut-être, il voie les choses un peu trop en noir, ayant eu à subir de sérieuses difficultés dans certains districts miniers en effervescence :

J'indiquerai qu'il ne faut pas songer à installer librement l'industrie européenne sur des gisements délaissés par les Chinois. Tous les gisements sont reconnus depuis longtemps, et restent légalement à la disposition de la population minière. Je ne puis, sur ce sujet que renvoyer à la note publiée dans les *Annales des Mines*. Elle me paraît montrer qu'une organisation légale nouvelle est nécessaire pour rendre les mines de Chine accessibles à l'industrie moderne, sans léser les droits acquis de la population chinoise. Le moment est donc venu d'aborder la grave question de l'hostilité que cette population montre surabondamment aux entreprises de l'industrie européenne, et d'expliquer comment le progrès moderne pourra cependant se faire jour au Yunnan.

Les fréquents entretiens que j'ai eus avec des mandarins de tous grades commençaient invariablement de la manière suivante : « Nous sommes heureux que vous ayez été chargé de venir visiter nos mines, car nous ne pensons pas que vous songiez à les exploiter sans notre participation. »

Il est, en effet, impossible de ne pas reconnaître la nécessité de maintenir les droits acquis de la population chinoise.

Le régime actuel des mines n'est que l'application du système de privilèges et de monopole qui est la base de toute l'administration mandarinale. Il est facile de le critiquer, mais il faut tout d'abord reconnaître qu'il est encore maintenant le seul compatible avec l'insuffisance absolue des moyens de communication.

Il tendra naturellement à disparaître lorsque les efforts combinés du gouvernement impérial et des capitalistes européens auront transformé à cet égard la surface de l'Empire. Ce régime de monopole semble peu compatible

avec le développement général d'une industrie, fondée sur les procédés modernes. D'ailleurs, l'importance des entreprises industrielles combinée avec le despotisme mandarin réduirait la population à une sorte d'esclavage dont l'appréhension est la principale origine de l'hostilité du peuple contre les étrangers.

Ces vues sont celles de tous les mandarins éclairés avec lesquels j'ai pu m'entretenir. Elles étaient aussi, avant la révolte, celles du gouvernement chinois, qui, dans ses essais de règlement pour la construction des chemins de fer et l'exploitation des mines, essayait d'introduire les principales clauses employées par les gouvernements européens pour maintenir la concurrence entre les concessionnaires.

Ceci posé, on peut se demander si les tentatives industrielles doivent être engagées par voie d'entente directe avec les mandarins supérieurs ou par une sorte de concentration progressive des efforts populaires. Aucun de ces deux systèmes ne peut être employé isolément. L'administration impériale et mandarinale possède une autorité théoriquement sans limite, puisqu'elle dérive du pouvoir paternel, mais elle ne possède par contre, pour la faire respecter, que des moyens d'action dérisoires. En fait, les mandarins locaux n'agissent qu'en suivant la volonté populaire, toute leur administration consiste à diriger l'opinion publique par les procédés les plus divers.

Aucune industrie ne peut donc s'établir dans l'intérieur de la Chine, tant que le sentiment public ne lui sera pas favorable. Même en admettant qu'une tentative puisse s'installer par l'emploi des moyens de coercition, la puissance irrésistible du peuple chinois ne tarderait pas à se traduire par un accroissement sans limite des prix de revient.

On se trouve donc ramené au problème en apparence redoutable d'une sorte de conversion industrielle de l'esprit chinois.

D'après une expérience qui ne nous appartient pas en propre, mais dont nous avons longuement apprécié la valeur, cette conversion, en quelque sorte spontanée, n'est ni aussi difficile, ni aussi éloignée qu'on le pense parfois en Europe. Aucune race ne possède autant que la race chinoise le sentiment juste et rapide des intérêts commerciaux. La Chine n'est réellement pas hostile aux découvertes modernes, elle ne combat que la manière dont elles lui sont présentées. Elle n'est d'ailleurs pas aussi arriérée qu'on serait parfois tenté de le croire. Ses relations avec la civilisation européenne ont été continues jusqu'au xv^e siècle, époque à laquelle l'évolution chinoise était au moins aussi avancée que la nôtre. Depuis cette date, la Chine n'a jamais cessé d'accueillir les inventions étrangères, avec un engouement souvent naïf.

Si l'Indo-Chine, région qui renferme elle aussi d'importantes richesses minières, parvient à posséder des exploitations prospères, on peut espérer que la démonstration sera convaincante pour les provinces méridionales de la Chine. Notre colonie étant leur seul débouché, elles demanderont d'elles-mêmes un concours dont le succès économique deviendra le principal élément de l'influence française en Extrême-Orient.

C'est-à-dire que nous devons chercher à assurer le succès de notre nécessaire pénétration au Yunnan en étudiant avec soin les moyens de développer les intérêts actuels des indigènes en les associant avec les nôtres. Il faut que notre présence se fasse discrètement accepter, puis devienne indispensable par les progrès qu'elle aura fait faire au pays. Les réformateurs brouillons et trop pressés doivent être soigneusement

tenus à l'écart de la grande œuvre que nous commençons au Yunnan et dont le chemin de fer est le moyen nécessaire. Dans ce pays la science de l'ingénieur doit être accompagnée de la souplesse de l'esprit d'observation sociale, qui découvre la manière de faire accepter et même désirer des changements qu'il serait funeste de prétendre imposer.

R. C.

POLITIQUE DOUANIÈRE DANS L'INDE ANGLAISE

Dans l'un de nos derniers *Bulletins*, nous indiquions comment se posait, en ce qui concerne les guinées de l'Inde, le problème de la concurrence que notre industrie métropolitaine rencontre sur divers marchés coloniaux de la part de l'industrie similaire de Pondichéry. Et à ce propos nous ne cachions pas que sous cette querelle, en soi peu grave et en apparence très circonscrite, s'agitait en vérité l'une des plus troublantes questions de politique douanière entre la France et ses colonies.

Dans l'ancienne conception coloniale, l'idéal toujours poursuivi et jamais atteint était que la métropole, maîtresse incontestée de ses possessions, devait leur imposer, les yeux fermés, à la fois ses lois et ses marchandises, leur achetant ce qu'elles produisaient, leur vendant ce qu'elles consommaient, sans que leur concurrence vint jeter le trouble dans ces rapports commerciaux de l'âge d'or colonial. Ce système absolu, tant admiré au cours des derniers siècles, tant décrié depuis, passe pour avoir disparu devant les leçons de l'histoire et de l'économie politique. Mais la croyance en sa vertu tutélaire n'est pas morte; il semble même qu'elle trouve de nouveaux adeptes chaque fois que le progrès économique d'une colonie fait surgir devant les industriels métropolitains la crainte d'un marché qui se ferme, la menace d'une concurrence qui grandit. Comment s'étonner de voir alors les préjugés, la force de l'habitude et avant tout celle des intérêts suggérer la pensée de recourir pour la défense commune à des armes qui semblent empruntées à l'arsenal de l'ancien « pacte colonial ».

La proposition de M. Méline, les inquiétudes des industriels qu'elle tend à rassurer se rattachent ouvertement à un tel mouvement d'opinion. Le combattre en le qualifiant de rétrograde n'est pas suffisant quand la logique irrésistible des intérêts fait entendre sa voix; il faut y répondre autrement que par des objurgations ou par des critiques.

Ce n'est pas dans l'insurrection des colonies d'Amérique contre l'Angleterre qu'il convient de rechercher des exemples à opposer aux théories qui se font jour. Comme on l'a reconnu, la comparaison de situations si différentes est sans valeur. Mais peut-être serait-il plus utile et d'une portée

plus pratique de chercher, non dans l'histoire du siècle passé, mais tout près de nous et autour de nous, comment s'est posé et comment a été résolu le vrai problème qui est en question et qui, réduit à ses données réelles, n'est autre que celui de la concurrence faite à une branche de l'industrie métropolitaine par une branche similaire de l'industrie coloniale.

Le développement économique de l'Inde britannique nous offre à cet égard un champ d'investigation d'autant plus intéressant et instructif que le phénomène à étudier se présente là semblable à celui qui nous occupe, mais avec des proportions bien autrement larges et puissantes que nous allons indiquer.

Depuis l'origine de la domination britannique, c'étaient les manufactures d'Angleterre qui approvisionnaient l'Inde de tissus de coton et l'on voit quel merveilleux marché cette fourmière hindoue devait être pour cette industrie véritablement nationale. Jusqu'à la guerre de Sécession, l'Inde fournissait une partie de la matière première que les manufactures anglaises lui renvoyaient au centuple en produits fabriqués. Mais la pénurie du coton américain que provoqua la durée de cette guerre eut un double résultat dans l'Inde : la culture s'y développa considérablement et, chose toute nouvelle qui fut la conséquence de la première, la transformation mécanique sur place du produit brut en produit manufacturé fut tentée. Une industrie coloniale, rivale de l'industrie métropolitaine par excellence, naissait ainsi dans l'Inde et allait en peu d'années prendre une large place au soleil.

La première tentative est antérieure à 1860. Et en 1880 il y avait déjà dans l'Inde 53 filatures de coton dont 41 dans la province de Bombay et 5 dans celle de Calcutta. Elles employaient à cette époque plus de 10.000 métiers et un million de broches. La plupart de ces entreprises coloniales appartiennent à des sociétés, le surplus à de simples particuliers anglais ou hindous. Les capitaux ne venaient qu'en partie d'Angleterre, les riches natifs y ayant engagé leurs ressources propres. A part quelques contremaîtres européens, les ouvriers étaient exclusivement indigènes. Après quelques tâtonnements inévitables, les manufactures locales ne tardèrent pas à produire des articles bons, solides, en pur coton, qui entrèrent rapidement en lutte avec les articles expédiés d'Angleterre.

C'est de 1875 à 1880 que les progrès marqués des manufactures hindoues appelèrent l'attention des industriels anglais. La concurrence locale leur était déjà sensible. Il était à prévoir qu'ils s'ingénieraient à en diminuer, sinon à en détruire les effets. Une circonstance leur vint en aide; les cotonnades britanniques étaient frappées par l'Inde de droits d'importation qui, de 10 0/0 *ad valorem* en 1860, avaient été réduits en 1875 à 5 0/0 sous le gouvernement de lord Northbrook. C'était une taxe en apparence purement fiscale, en ce sens qu'elle s'appliquait indistinctement aux produits anglais et aux produits étrangers. Mais, par une singularité qui ne doit pas trop nous surprendre, car à

cette même époque et jusqu'à une date toute récente, il en était de même dans nos propres colonies, le droit de 5 0/0 n'épargnait que le produit des manufactures locales, par la raison qu'il s'agissait d'un droit d'importation qui, par définition, ne s'appliquait qu'aux objets importés.

Ce fut là l'unique cheval de bataille des manufacturiers anglais dans leurs vives doléances contre la concurrence des manufactures hindoues; le droit d'importation était un droit protecteur en faveur de l'industrie locale, au détriment de l'industrie métropolitaine. Pour rétablir l'égalité entre les deux parties, sa suppression s'imposait.

Il faut bien reconnaître que, ainsi circonscrites et précisées, les réclamations des industriels du Lancashire avaient pour elles la logique et la vérité. Ils ne discutaient point sur le bon marché de la main-d'œuvre hindoue, ne supputaient point les avantages dont pouvaient bénéficier à tel ou tel point de vue plus ou moins facile à déterminer les manufacturiers de l'Inde. Leur unique objection était nette, palpable, irréfutable. Le droit qui frappait le produit métropolitain épargnait le produit local, donc il le favorisait. C'était contraire à l'équité, à l'égalité devant l'impôt. Nous ajouterions, s'il s'agissait de la France, que c'était contraire à la loi.

Le principe juridique qui, dans notre législation, domine les rapports d'une colonie et de la métropole, c'est que la liberté douanière dont jouit la colonie ne lui permet pas de frapper les produits de la France continentale de taxes autres que celles portant sur la production locale. C'est la règle tutélaire empruntée à la législation des octrois qui mettait sans conteste sur le même pied les produits du cru et ceux de l'extérieur. C'est pour avoir trop longtemps méconnu et violé cette règle essentielle que la perception des taxes coloniales, de l'octroi de mer aux Antilles et à la Réunion fut, dans un arrêt célèbre de 1885, déclarée illégale par la cour de Cassation qui en ordonna la restitution.

Nul doute que, placée sur ce terrain, la réclamation des manufacturiers anglais ne dût aboutir. Le gouvernement de Londres la prit sérieusement en mains. Le 31 mai 1876, lord Salisbury, ministre de l'Inde, appelait l'attention du vice-roi sur cette situation en s'efforçant à démontrer qu'il n'y avait pas opposition entre les intérêts indiens et ceux du Royaume-Uni et que l'abolition de ce droit d'importation, qui donnerait une grande impulsion à l'industrie anglaise, était exigée d'une manière plus urgente encore pour les intérêts de l'Inde elle-même. Lord Salisbury émettait l'avis que si ces droits avaient eu pour effet de diminuer l'importation anglaise, ils exposaient en même temps à de sérieux dangers pour l'avenir une industrie indienne à laquelle il était de première importance d'assurer des fondements solides. Si cette industrie devait, selon toute apparence, continuer à croître avec rapidité, il fallait se garder de lui donner les moyens de se développer artificiellement, grâce à une protection

que l'expérience montrait pernicieuse à sa croissance vigoureuse et naturelle.

La dépêche de lord Salisbury posait clairement la question. L'année suivante, la Chambre des Communes adoptait à l'unanimité une résolution portant que « les droits perçus actuellement sur « les cotonnades importées dans l'Inde et protecteurs par nature étaient contraires à une saine « politique commerciale et devaient être abolis « sans retard aussitôt que la situation financière « de l'Inde le permettrait. »

« Aussitôt que la situation financière de l'Inde le permettrait », voilà bien une réserve qui faisait honneur au sens pratique du Parlement britannique puisqu'elle lui permettait de ne pas apporter une brutale perturbation à un état de choses, qui, si nuisible qu'il fût aux intérêts des électeurs anglais et à la logique elle-même, n'en existait pas moins de longue date et ne devait être modifié que progressivement.

La famine et d'autres difficultés financières s'opposèrent en effet à l'application d'une réforme sur l'heure. Mais le budget de 1878 annonçait d'importants progrès dans la voie de la suppression des droits sur les cotonnades. Ces droits produisaient vers cette époque une recette de plus de 20 millions. Les cotonnades grossières furent les premières détaxées; puis, en 1879, le droit sur les cotonnades écruës fut réduit.

Ces mesures partielles, répondant au vœu de l'opinion britannique, rencontraient une vive opposition dans l'Inde elle-même. L'on y prétendait que l'administration anglo-indienne oubliait le souci des intérêts de l'Inde pour n'avoir égard qu'aux réclamations des électeurs du Lancashire. C'est en présence de cet état d'esprit que le vice-roi lord Lytton acquit la conviction que, sous peine de ne pas aboutir, il devait prendre la responsabilité personnelle d'une réforme si difficile à réaliser. Il croyait que la prospérité de l'Inde l'exigeait impérieusement et ne se laissa pas détourner par la crainte de voir sa conduite attribuée à des motifs méprisables. C'est contre la majorité du Conseil de l'Inde que, le 19 mars 1899, lord Lytton ordonna l'application partielle de la réforme qui, un mois après, reçut la sanction de la Chambre des Communes.

C'était un premier pas qui devait être complété quelques années après : en mars 1882, lord Ripon supprimait entièrement le droit d'importation sur les cotonnades.

Les résultats de la suppression partielle d'abord, totale ensuite, de ces droits apparaissent dans les chiffres suivants qui justifiaient pleinement les espérances des auteurs de la réforme; avant la réforme, la valeur moyenne annuelle des cotonnades importées avait été de 469 millions de francs. Pendant les quatre années qui ont suivi l'abolition des droits, cette valeur moyenne a atteint 617 millions.

Parallèlement à ces progrès de l'industrie métropolitaine, que voyons-nous pour l'industrie hindoue? Va-t-elle périr faute de la protection ancienne? Les chiffres suivants vont répondre :

le nombre des manufactures locales, loin de diminuer, augmente rapidement. Avant la réforme, on comptait en 1877 1.300.000 broches; en 1889, il était de 2.625.000; en 1898, il était de plus de 4 millions.

Quant aux produits de ces manufactures, après avoir pris une place importante sur les marchés de l'Inde, ils alimentent un commerce d'exportation grandissant vers la Chine et l'Extrême-Orient. La valeur de ce commerce a passé de 25 millions de francs, en 1877, à 150 millions en 1898.

Ces chiffres se passent de commentaires. Il en est de même du curieux épisode de la lutte entre les manufactures métropolitaines et les manufactures hindoues, et nul doute que les théories émises comme les solutions adoptées dans ces circonstances ne donnent sérieusement à réfléchir à tous ceux que préoccupe le problème incidemment posé en France par la libre et loyale concurrence des industriels de Pondichéry vis-à-vis de ceux des Vosges et de Rouen.

J.-L. DELONGLE.

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU TERRITOIRE DE KOUANG-TCHÉOU-OUAN

Dans un des derniers numéros du *Bulletin*, M. Madrolle a fait ressortir l'intérêt qu'offre pour l'avenir de l'influence française en Extrême-Orient, et notamment dans la Chine méridionale, notre nouvel établissement de Kouang-tchéou-ouan. Il a montré en termes excellents qu'il était un des débouchés possibles du bassin du Si-kiang et que la possession du territoire que le Céleste-Empire nous a cédé à bail par la convention du 10 avril 1898 devait nous assurer un rôle prépondérant dans la mise en valeur des riches provinces qui l'avoisinent. Nous voudrions aujourd'hui, en quelques lignes, faire connaître l'organisation administrative du territoire, et compléter, par un exposé rapide des institutions qui lui ont été données, les notes personnelles de M. Madrolle.

* *

C'est par un décret du 5 janvier 1900, rendu quelques mois après que les opérations militaires nécessitées par la résistance que nous avions opposée certaines bandes chinoises eurent pris fin, que l'administration du territoire de Kouang-tchéou-ouan a été confiée au gouverneur général de l'Indo-Chine. Celui-ci était laissé maître absolu d'organiser la nouvelle dépendance de nos possessions d'Indo-Chine de la manière qui lui paraissait le mieux appropriée aux circonstances et aux conditions locales. L'œuvre accomplie était intéressante et bien faite pour séduire un esprit d'initiative. Voyons comment elle a été conçue et

quelles institutions ont été données à Kouang-tchéou (1).

* *

Un fonctionnaire des services civils de l'Indo-Chine, qui porte le titre d'*administrateur* du territoire de Kouang-tchéou, représente le gouverneur général avec des pouvoirs très étendus. Il a l'initiative des mesures d'administration générale et de police; il est chargé du maintien de l'ordre public; il dispose de la garde indigène et peut requérir la force armée; enfin il a la haute surveillance du personnel de tous les services organisés sur le territoire.

Sous ses ordres directs sont placés trois fonctionnaires des services civils de l'Indo-Chine, qui portent le titre d'*administrateurs adjoints* et qui sont à la tête de chacune des trois circonscriptions administratives entre lesquelles le territoire a été divisé.

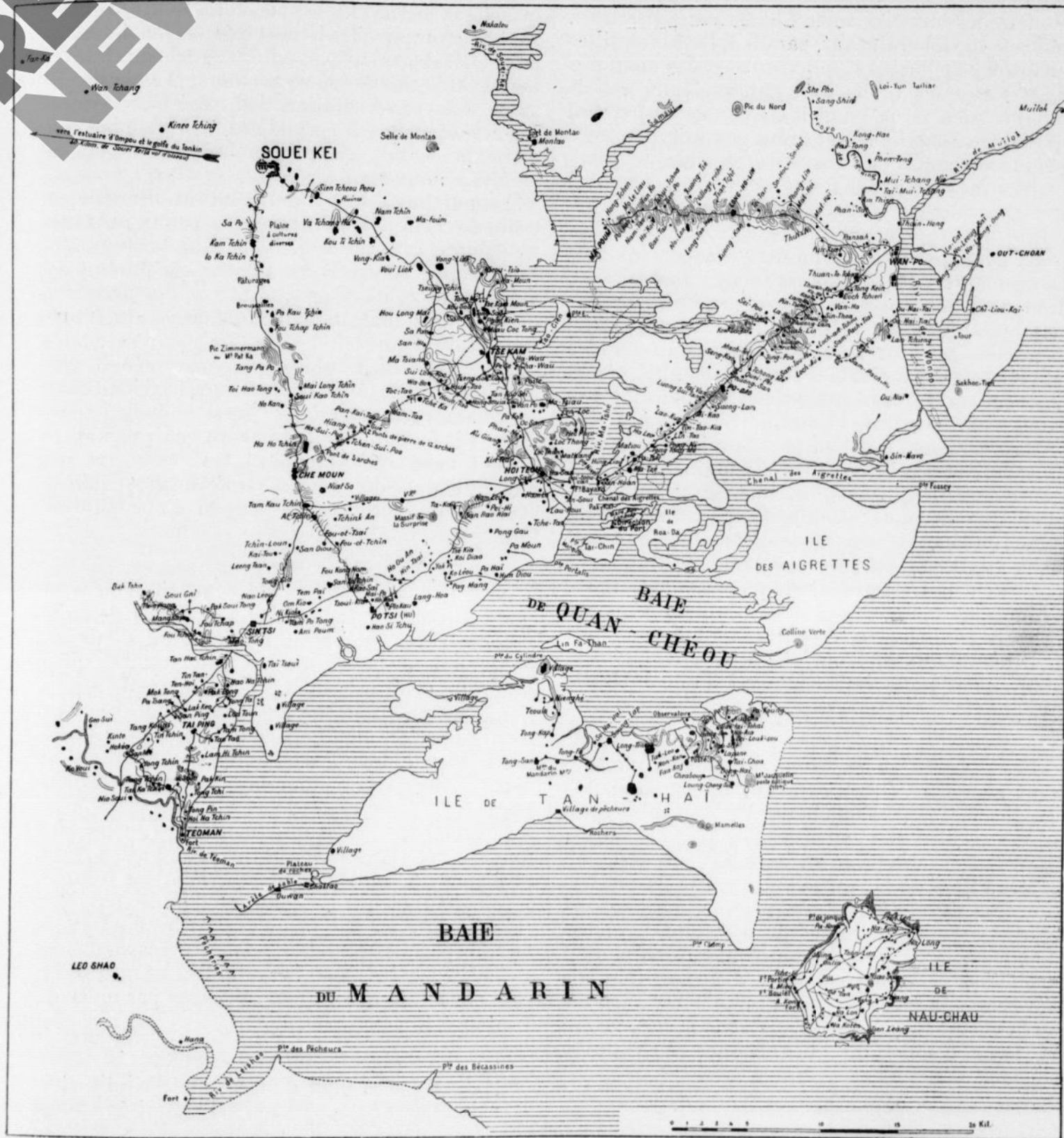
En nous installant à Kouang-tchéou nous avons trouvé, cela va sans dire, une société possédant déjà une organisation administrative complète. Nous avons substitué aux hauts fonctionnaires chinois, dans les conditions que nous venons d'indiquer, nos propres administrateurs. Mais l'arrêté du 27 janvier 1900 a maintenu l'organisation de la commune chinoise telle qu'elle existait avant que nous eussions occupé le pays. Dans chaque commune, ou groupe de communes, il y avait un conseil de notables, nommé *kong-hu*, qui possédait certaines attributions administratives et judiciaires. Ce conseil se composait de trois membres: un président, nommé par le sous-préfet chinois et deux membres choisis par le président parmi les lettrés ou les personnes les plus influentes du district. Les *kong-hu*, dont les attributions ont été confirmées, continuent à administrer la commune, à gérer ses finances, à rendre la justice. Mais ces diverses fonctions, ils les exercent désormais sous le contrôle de l'administration française, et comme en pays chinois, aussi bien qu'en pays annamite, l'individu échappe facilement, par suite de l'absence d'état civil organisé, à l'action du fonctionnaire européen, l'arrêté du 27 janvier a rendu les *kong-hu* responsables du maintien de l'ordre et de la sécurité des habitants sur tout le territoire des communes.

Les *kong-hu* jouissent, paraît-il, d'une grande influence auprès de la population indigène: « Ils sont, lisons-nous dans une étude récente, le trait d'union direct et indispensable entre les indigènes et l'administration française. Beaucoup paraissent comprendre leur rôle et affectent un certain zèle dans l'exercice de leurs fonctions. » Mais nous sommes en Extrême-Orient, en un pays où les fonctionnaires considèrent souvent que les fonctions existent pour ceux qui les occupent et pour leur avantage personnel. Aussi, malgré le contrôle des administrateurs adjoints, les *kong-hu* affectent-ils parfois un souci un peu excessif de leurs

(1) L'organisation du territoire de Kouang-tchéou a été réglée par un arrêté du gouverneur général en date du 27 janvier 1900.

propres intérêts. Cela n'empêche, assure-t-on, que l'institution a donné des résultats satisfaisants en ce qui concerne le maintien et le rétablissement de l'ordre à l'intérieur.

200 piastres en principal et des actions immobilières jusqu'à 50 piastres de revenu. En matière pénale, ils ne connaissent que des contraventions ou délits entraînant la peine de l'amende ou des



CARTE DE LA BAIE DE KOUANG-TCHÉOU
(Extrait de l'Almanach du Marsouin pour 1901. Charles-Lavauzelle, éditeur.)

Nous avons dit que les kong-hu avaient des attributions judiciaires. Leur pouvoir en cette matière a été maintenu, mais limité. Les tribunaux indigènes existent toujours, mais ils ne connaissent, en dernier ressort, que des actions personnelles et mobilières jusqu'à concurrence de

peines locales analogues. Les affaires civiles d'une importance qui dépasse les chiffres que nous venons d'indiquer et les délits qui entraînent des peines d'emprisonnement sont du ressort du tribunal mixte dont nous allons parler et qui est en outre le tribunal d'appel pour les jugements rendus par les kong-hu.

Si nous en croyons le rédacteur anonyme de la

note à laquelle nous avons emprunté déjà certains détails de cet article, les kong-hu n'auraient fonctionné jusqu'ici que pour prononcer quelques amendes légères et pour régler les différends peu importants. Les sociétés secrètes sont encore à Kouang-tchéou, comme en Chine, très puissantes, et les kong-hu craignent, paraît-il, les représailles auxquelles pourraient se livrer ceux des membres de ces sociétés qu'ils auraient condamnés. Mais ces craintes ne peuvent manquer de disparaître quand les kong-hu se sentiront garantis, par notre présence, contre la vengeance possible de justiciables mécontents de leurs juges.

* *

Le tribunal mixte est un des rouages les plus intéressants de l'administration française à Kouang-tchéou. Il se compose de l'administrateur adjoint, président, et de deux assesseurs indigènes désignés par l'administrateur du territoire et pris parmi les notables les plus compétents. Il juge suivant le droit indigène et se conforme aux usages et règlements locaux.

C'est à l'usage que l'on peut le mieux apprécier la valeur et l'utilité réelles d'une institution du genre de celle qui nous occupe en ce moment. Bien que de date récente, l'expérience semble avoir, en l'espèce, réussi complètement. Les tribunaux mixtes ont été appréciés par la population, et comme le fait se produit fréquemment en Indo-Chine, les indigènes délaissent volontiers leurs propres tribunaux pour le tribunal français — ici le tribunal mixte — où ils sont assurés de rencontrer des juges impartiaux et d'une intégrité absolue (1).

* *

Les kong-hu et les tribunaux mixtes ne peuvent connaître, bien entendu, que des affaires dans lesquelles les seuls indigènes sont intéressés. Il va sans dire que toutes les fois qu'un Français, un étranger européen ou assimilé, un sujet ou protégé français est partie ou en cause, la juridiction française est seule compétente. Le juge est en ce cas l'administrateur du territoire, — en cas d'empêchement, c'est l'administrateur adjoint qu'il a délégué — lequel est investi des attributions dévolues aux juges de paix à compétence étendue de la Cochinchine. Les appels sont portés devant la Cour d'appel de l'Indo-Chine (3^e chambre siégeant à Hanoï).

* *

Il ne suffisait pas de donner à Kouang-tchéou des administrateurs et des juges : il fallait lui assurer des revenus, organiser son budget, de façon à rendre l'occupation du territoire le moins onéreuse possible pour les finances de la métropole ou de l'Indo-Chine. Il existait à Kouang-tchéou tout un système d'impôts chinois, à la base desquels était l'impôt foncier, impôt sur les rizières,

(1) Pendant les six premiers mois, il a été rendu 61 jugements par les tribunaux mixtes. Les crimes et délits les plus communs ont été la piraterie, le vol, le vagabondage et le port d'armes prohibé (*Rev. Col.*, janvier 1901).

que complétaient certaines taxes accessoires. Ces impôts ont été maintenus, mais modifiés dans leur assiette. Les registres fonciers établis antérieurement à notre arrivée n'existaient plus, ou étaient insuffisants. Il fallut les refaire et ce ne fut pas la tâche la moins lourde et la moins délicate qu'eurent à accomplir, dès leur entrée en fonctions, les administrateurs envoyés à Kouang-tchéou. Les villages, heureusement, se prêtèrent d'assez bonne grâce à la reconstitution des registres d'impôt foncier, et malgré les grandes difficultés que l'opération présentait, en trois mois les rôles étaient établis à nouveau.

Actuellement, le budget local est alimenté, en outre de cet impôt sur les rizières, par un impôt sur les salines, la ferme du poisson salé, les fermes de l'opium, du soufre et du salpêtre, le produit des amendes et confiscations, et la taxe des permis de port d'armes, mais le rendement de ces impôts n'a pas encore donné tout ce que l'on peut en attendre. La période des troubles qu'a traversée le pays en 1899 a paralysé, pour un temps, l'agriculture et les relations commerciales; aussi le budget général de l'Indo-Chine doit-il encore venir en aide au budget local en complétant les ressources que fournit le système d'impôts que nous venons de décrire sommairement au moyen d'une subvention.

* *

Pour le maintien de l'ordre public, l'on a recours comme en Indo-Chine à un corps de miliciens recrutés sur place. L'institution a fait ses preuves dans la colonie : il était naturel qu'on songeât à la transporter sur notre nouvelle possession. Les miliciens — de race chinoise — sont recrutés par enrôlements volontaires, avec la garantie des notables des villages auxquels ils appartiennent. Leur nombre s'élève à 300 environ.

Les relations télégraphiques avec l'Indo-Chine sont assurées par une ligne qui relie Fort Bayard, résidence du commandant supérieur des troupes, à Tché-kan, et qui se continue sur le territoire chinois par Soui-kai, jusqu'aux postes du Tonkin. Le transport des passagers et des correspondances s'effectue par les vapeurs de la Compagnie Marty et d'Abbadie, qui font deux voyages par mois du Tonkin à Kouang-tchéou.

* *

Il n'y a guère plus d'un an que l'administration civile de Kouang-tchéou est organisée et déjà l'on peut apprécier les avantages d'un système qui, tout en assurant notre action — et une action efficace — sur les populations, maintient cependant entre elles et nous tout un ensemble d'institutions locales dont la suppression eût compliqué l'œuvre de nos administrateurs. Le calme qui n'a cessé d'exister durant toute l'année 1900 sur le territoire, a permis à ceux-ci de compléter peu à peu, en profitant de l'expérience de chaque jour, l'organisation du pays. La situation unique qu'occupe Kouang-tchéou dans notre domaine colonial, la situation géographique de l'Indo-

Chine et notre qualité de voisins du Céleste Empire rendent particulièrement intéressante l'œuvre entreprise sur ce coin de terre par M. Doumer et ses collaborateurs. Il y a là comme un laboratoire, où l'on peut étudier sur un champ restreint (l'enclave de Kouang-tchéou-ouan peut avoir de 150.000 à 200.000 habitants.) et où par cela même, l'expérimentation est plus aisée, les procédés qui conviennent le mieux au gouvernement des races chinoises du sud de l'Empire. C'est pour cela qu'il importe, selon nous, de suivre attentivement ce qui se fait à Kouang-then et c'est pour cela que nous avons consacré ces quelques lignes — que l'on pourrait à première vue être tenté de trouver trop longues eu égard à l'étendue du pays qu'elles concernent — à l'exposé de l'organisation administrative que le gouverneur général de l'Indo-Chine a cru devoir donner à notre plus récente acquisition.

C. M.

LE

COMMERCE DE L'OPIUM ET DU SEL AU YUNNAN

Il est particulièrement intéressant, au moment où l'on vient de voter le projet relatif à la construction du chemin de fer du Yunnan, de rechercher les moyens d'augmenter le commerce entre cette province et le Tonkin et le transit auquel elle peut donner lieu à travers notre territoire. Cette augmentation serait la meilleure assurance de faire une entreprise rapidement fructueuse du chemin de fer que nous avons décidé de construire en songeant surtout à son caractère « impérial ». Dès à présent, par de simples arrangements avec le gouvernement chinois, nous pourrions beaucoup augmenter le commerce entre le Yunnan et nos possessions. La réglementation actuelle du commerce de l'opium et du sel au Yunnan pourrait être modifiée de manière à beaucoup faciliter le mouvement d'échanges et à assurer au chemin de fer un tonnage de transports très appréciable. Le moment semble d'autant plus favorable que les négociations de Pékin ne sont pas encore closes et que, par la note collective présentée en décembre au gouvernement chinois, les puissances se sont réservé de demander des concessions commerciales parmi les réparations à exiger de la Chine pour les attentats de l'année dernière.

Sans doute, les demandes adressées à Pékin doivent être faites dans l'intérêt de toutes les puissances. Mais cela c'est la théorie. Beaucoup de demandes peuvent paraître, dans la forme, présenter un intérêt général, alors qu'au fond certaines circonstances font qu'elles n'ont pour but, dans la pratique, que de servir les intérêts de telle ou telle nation. Notre diplomatie peut, à Pékin,

soutenir celles que proposent les autres à condition que ces derniers soutiennent celles que nous pouvons proposer de notre côté. Et la chose paraît d'autant plus facile qu'il ne s'agit pas pour nous, dans l'espèce, de réclamer pour le commerce français des concessions exclusives. Il s'agit seulement d'obtenir de la Chine qu'elle prenne certaines mesures facilitant le commerce général du Yunnan par sa voie d'accès naturelle qui est le Tonkin.

A l'heure actuelle, l'opium produit par le Yunnan et exporté au Kouang-si, au Kouang-toung, à Hong-kong et d'une manière générale dans le sud de la Chine ne passe pas par le Tonkin, parce que, à sa rentrée en Chine, il aurait à payer plein droit de douane. Et il ne s'agit pas là d'un commerce sans importance. La douane impériale de Mong-tsé estime à 50.000 piculs environ ou 3.000 tonnes la production de l'opium du Yunnan. En 1899, le picul d'opium coûtait 274 taels; cela faisait donc, en comptant le tael à 3 fr. 90, une valeur de 53.400.000 francs. Les deux tiers, soit 2.000 tonnes et 36 millions de francs, sont exportés de la province. Et cependant, en 1899, la Régie de l'opium de l'Indo-Chine n'a constaté l'entrée au Tonkin de 964 piculs d'opium yunnanais. Nous n'avons certes peut-être pas de raisons de désirer une augmentation de l'importation de la fameuse drogue dans nos colonies. Mais, puisque les provinces chinoises achètent l'opium du Yunnan, autant vaudrait que nous bénéficions du transit. A l'heure actuelle, les deux Kouang prennent à eux seuls de 7 à 8.000 piculs d'opium au Yunnan et ils pourraient en prendre au moins le double, soit bien près de la moitié de l'opium qui descend du plateau.

Jusqu'ici, nous venons de le constater, le Tonkin ne voit pas passer une partie appréciable de ce transit pour la raison que nous indiquons plus haut. L'opium n'a pas été, en effet, formellement visé dans la convention commerciale complémentaire franco-chinoise du 20 juin 1895 stipulant (art. 4) que les marchandises en provenance d'un des quatre « ports » ouverts de Long-tchéou, Sé-Mao, Mong-tsé et Ho-kéou, et transitant à travers le Tonkin, ne paieraient, à leur rentrée en Chine, que le demi droit de réimportation. Une mention formelle de l'opium par le traité de 1895 aurait été cependant nécessaire pour faire cesser, en ce qui concerne ce produit, le régime antérieur, celui de la convention du 26 juin 1887 qui dit (art. 5) : « Il est convenu que l'opium réimporté en Chine par un des ports de la côte ne peut pas réclamer les privilèges accordés aux autres marchandises d'origine chinoise réimportées. »

Il en résulte que, malgré la sécurité, la rapidité de la voie du Tonkin, l'opium du Yunnan ne peut la suivre pour se rendre dans les autres provinces du sud de la Chine. La différence entre les charges subies par l'opium suivant cette voie et celles qui grèvent l'opium, transitant par les deux Kouang, est, en effet, trop considérable. L'opium exporté de Mong-tsé et rentrant dans un port chinois après avoir traversé le Tonkin paierait :

| | | | |
|------------------------|--------------------------------|----------|--------------------------------|
| A Mong-tsé | } Droit de sortie. | 20 taels | } Art. V du traité |
| | | | |
| Dans le port de réimp. | } Droit d'entrée sur l'opium.. | 80 taels | } Tarif des douanes chinoises. |
| | | | |

La voie chinoise est bien plus économique. Voici en effet les chiffres approximatifs des taxes de *likin* que devrait payer l'opium suivant une voie parallèle, mais sans sortir du territoire chinois :

| | | | | |
|-----------------------------|-------------|---------------|----------------|-------|
| Droits de likin sur l'opium | } Au Yunnan | 19, 20 taels. | | |
| | | | } Au Kouang-si | 6, 30 |
| | | | | |
| Total.... | | 31.50 | | |

Bien que les droits de likin aient, sans doute, été augmentés, la voie du Tonkin ne saurait, dans les conditions actuelles, soutenir la concurrence.

Pour qu'elle le pût, il faudrait que l'opium du Yunnan ne payât à sa rentrée en Chine que le même droit que celui qu'il doit acquitter pour la sortie à Mong-tsé (20 taels), soit en tout 40 taels. D'ailleurs, on croit savoir que l'inspecteur général des douanes impériales, sir Robert Hart, pressenti l'an dernier par le commissaire des douanes de Mong-tsé, aurait consenti à cette tarification. Il s'agit de remplacer ce régime de simple tolérance, que sir Robert Hart a permis d'établir, par un régime formellement sanctionné par traité. La question ne serait d'ailleurs pas nouvelle pour le gouvernement chinois. Il faut, en effet, noter que, dans sa dépêche du 11 avril 1898, notre chargé d'affaires à Pékin dit : « Il a été entendu verbalement que le Tsong-li-Yamen et la légation négocieraient une amélioration du régime auquel est soumis, à l'entrée en Chine, l'opium transitant par le Tonkin, du Yunnan à un autre point de la frontière chinoise. » Il semble, ainsi que nous le disions en débutant, que si notre diplomatie a un peu de suite dans les idées, le moment lui est favorable pour faire aboutir cette négociation amorcée il y a plus de trois ans. Les choses nous seront d'ailleurs facilitées si nous savons — et les faits s'y prêtent — faire comprendre aux autorités chinoises comment la combinaison proposée leur rapporterait de sérieux avantages matériels, auxquels les esprits réalistes comme les Célestes sont particulièrement sensibles.

Le gouvernement central de même que les autorités provinciales du Yunnan gagneraient à un changement. En raison de la très faible quantité d'opium du Yunnan qui transite à travers le Tonkin, le Trésor impérial ne touche qu'une faible somme du fait des droits de rentrée perçus sur cet opium, droits qui, en raison même de leur énormité, deviennent prohibitifs et ne peuvent guère être appliqués. Jusqu'à présent ces droits n'ont jamais rapporté plus de 12.700 taels. Si, au contraire, les 7.000 piculs d'opium allant du Yunnan dans le sud de la Chine payaient le droit de 20 taels dont nous parlons plus haut, le Trésor impérial toucherait 140.000 taels, avant même que cet abaissement de droit ait amené une aug-

mentation du trafic. A l'heure actuelle ce sont les likins du Kouang-si et du Kouang-toung, dont les recettes ne vont pas au gouvernement central, qui bénéficient de l'exportation de l'opium du Yunnan.

Quant aux autorités de cette dernière province, elles pourraient sans doute être amenées à se prêter à la combinaison : on pourrait régler les choses de manière que le droit de sortie de Mong-tsé, perçu par les douanes impériales, fût versé au trésor provincial. Le gouvernement central n'y perdrait rien sur la situation actuelle, puisqu'il sort très peu d'opium par Mong-tsé, et que la plus grande partie de ce produit exporté du Yunnan transite par territoire chinois, échappant, par conséquent, aux douanes impériales. De leur côté, les autorités du Yunnan auraient tout avantage à substituer la perception par les douanes impériales, contrôlées par des Européens, à celle des likins qui comporte tant de « fuites ». Par suite de cette substitution, l'opium que leur province exporte leur rapporterait plus que sous le régime actuel. Il y a en tous cas là les éléments de négociations sérieuses et de bénéfiques pour tous. Les seuls perdants seraient les trésors provinciaux des deux Kouang : l'opium du Yunnan, passant désormais par le Tonkin, n'aurait plus à traverser les barrières de likin de ces provinces. Mais elles n'auraient pas voix au chapitre.

Il va sans dire que les douanes indo-chinoises devraient, de leur côté, faciliter les choses. Il serait possible de prendre des précautions, contre une contrebande de l'opium très coûteuse pour la Régie, sans paralyser le transit de l'opium yunnanais entre la frontière et la mer. Il faudrait que le directeur des douanes du Tonkin s'entendit avec le commissaire de la douane impériale de Mong-tsé pour réduire à leur strict minimum les formalités douanières de transit. Tout déballage devrait être évité ; il faudrait sans doute se contenter, à Lao-Kay, de contrôler le nombre des caisses indiquées par le certificat de la douane de Mong-tsé accompagnant la marchandise, et l'existence des plombs apposés par cette douane. Une nouvelle vérification aurait lieu à Hai-phong où tout l'opium en transit devrait être déposé en douane. Mais il faudrait tolérer une légère diminution de poids causée par la dessiccation de l'opium en route. Les douanes indo-chinoises se sont montrées sur ce point d'une sévérité qui a aidé les tarifs des douanes chinoises à empêcher l'établissement du transit normal de l'opium à travers le Tonkin.

Ce transit, ainsi que nous l'avons dit, nous serait avantageux. Il nous vaudrait les bénéfices des transports et manipulations de quantités pouvant s'élever rapidement à un millier de tonnes, sans doute. Mais, ce qui est plus important, il faciliterait le commerce de Mong-tsé en lui assurant une marchandise d'exportation. A l'heure qu'il est, la seule marchandise de retour que l'on trouve dans ce « port » du Yunnan est l'étain. Les importateurs se le disputent au point de faire monter les prix d'une manière si anormale et excessive que le commerce en est paralysé, au

grand détriment des deux pays voisins, et aussi, si la situation se prolonge, du futur chemin de fer.

* * *

Il y aurait un autre produit permettant, pour une valeur à vrai dire moindre, mais en revanche des quantités beaucoup plus considérables, d'augmenter le commerce entre le Tonkin et le Yunnan: le sel. Malheureusement, à l'heure présente, l'importation du sel en Chine est absolument interdite par traité (art. XV de la convention du 25 avril 1886).

La consommation actuelle du sel au Yunnan doit s'élever à 40 ou 45.000 tonnes, en admettant que la province ait environ 8 millions d'habitants consommant chacun 15 grammes par jour. Sur ces quantités, les salines de la province peuvent produire environ 30.000 tonnes. Le reste est fourni par le Sé-tchouan, par la contrebande à la frontière du Tonkin et, en quantités moindres, par la Birmanie (80.000 francs de sel passé par la douane de Bahmo, 1896-1897).

Il serait donc possible d'introduire environ 10.000 tonnes de sel au Yunnan sans nuire aux districts sauniers de la province. On pourrait, en effet, limiter les quantités à importer pour ne pas faire tort à l'industrie locale. Le sel ne devrait être importé que par certains points déterminés: il paierait à l'entrée le même droit que le likin actuellement perçu. Et là encore le gouvernement central et les autorités provinciales trouveraient leur bénéfice: les derniers à gagner davantage, grâce à la supériorité de rendement des douanes impériales sur les likin et à la diminution de la contrebande actuelle; quant au gouvernement central, qui ne reçoit rien à l'heure actuelle, il pourrait prendre une partie des droits d'entrée perçus. Pour convaincre la Chine de tenter la chose, on pourrait lui proposer un arrangement résiliable, au bout de cinq années par exemple. Il est probable que, expérience faite, elle serait heureuse de laisser durer le nouveau régime.

Comme le commerce du sel n'est libre ni en Chine ni dans l'Indo-Chine française, la Régie indo-chinoise pourrait se mettre en rapport avec l'administration du Yunnan, ou plutôt ces deux administrateurs pourraient laisser le commerce se faire par des marchands autorisés et contrôlés par elles. C'est, d'ailleurs, le système actuellement en vigueur sous le régime des gabelles chinoises: l'administration ne vend pas directement au consommateur. Le mieux serait donc que le sel tonkinois fût vendu aux entrepositaires désignés par les autorités provinciales du Yunnan.

Nous n'avons pas besoin d'insister pour montrer l'avantage que le Tonkin tirerait de la production et du transport de 10.000 tonnes de sel exportées au Yunnan. Le chemin de fer, en particulier, bénéficierait de ce trafic qui entraînerait certainement un trafic de retour portant sur les métaux et autres produits du Yunnan.

Sans doute, le succès de négociations destinées à modifier les conditions du commerce de l'opium

et du sel au Yunnan ne serait pas très retentissant, mais il n'en serait pas moins très efficace. C'est en développant les intérêts économiques, en liant les provinces de la Chine méridionale au Tonkin, que nous y prendrons une position nous permettant d'attendre sans inquiétude tous les événements qui pourraient modifier l'avenir du Céleste-Empire.

ASIE FRANÇAISE

Dans le Haut-Tonkin. — Nous avons relaté, dans le numéro du Bulletin de mai, les incidents provoqués sur la frontière du Kouang-toung par les incursions que des bandes pirates refoulées de Chine par les troupes du maréchal Sou avaient effectuées dans le Haut-Tonkin.

Les nouvelles reçues depuis deux mois d'Indo-Chine permettent d'être aujourd'hui tout à fait rassurés sur les suites possibles de ces faits regrettables.

Le calme paraît revenu sur la frontière. La colonne mobile qui avait été formée à la suite de événements, n'a pas eu d'action sérieuse à engager et quelques-uns des corps de troupes qui avaient été dirigés vers le Haut-Tonkin pour en assurer la défense, commencent à regagner leurs garnisons.

Les journaux d'Indo-Chine arrivés dernièrement ont donné sur cette alerte des détails retrospectifs qui leur ont été fournis par des correspondances particulières. Ils complètent la note qui avait été communiquée à la presse, lorsque la nouvelle de ces incidents parvint en France, mais sans en modifier le sens ni l'esprit général.

Le *Courrier d'Haï-phong* a notamment publié de l'attaque du poste de Lung-Lan, que nous rapportions dans notre numéro de mai, le récit suivant:

Le 14 avril, un émissaire rapportait qu'une bande pirate venue de Pac-tu pillait le village de Toung-hoa et voulait marcher sur le poste. Dans la soirée du 14, le lieutenant D... voyait défilier la bande qui cantonnait le soir dans le cirque de Ta-san. Le lieutenant prévenait le poste de Chang-Poung et avertissait Dong-van des mesures qu'il prenait.

Le 15, le lieutenant était en reconnaissance à Lung-ly et assistait au pillage du village de Yu-ghena-Chai (Yunnan). Le 15 au soir, la bande cantonnait aux mêmes endroits que la veille. Le 16 au matin, à 6 heures, le sergent Fradet rentrait d'embuscade; les pirates n'avaient fait aucun mouvement. Ly-kim-Phuong, chef Méo, apportait les mêmes renseignements.

A 7 heures 30, un poste de partisans établi aux bornes 140 et 139 signalait que les pirates avaient passé la frontière. Le sergent Fradet, 15 partisans et 5 tirailleurs partaient aussitôt pour les arrêter. Les partisans tiraient les premiers, prolongeant la gauche des tirailleurs, qui occupaient un mamelon en pente douce; les pirates garnissaient le plan incliné en masses profondes.

Plusieurs feux de salve bien ajustés mirent dans leurs rangs un désordre indescriptible. Ils tombaient par files de 5, 6 et 7 hommes. Après une demi-heure de résistance, ils repassaient en Chine en emportant leurs morts. Aus-

sitôt le sergent Fradet se vit entouré par 3 autres colonnes en ordre dispersé. Plusieurs partisans tombèrent; les autres lâchèrent pied, Ly-Kim-Phuong vint au poste rendre compte de la situation et demander des cartouches. Le lieutenant envoya 5 autres tirailleurs portant des munitions pour renforcer le sergent. La situation était critique, et sans la présence d'esprit du sous-officier, les nôtres auraient été écrasés par le nombre (ce sous-officier battit en retraite en deux échelons). A 9 heures du matin, tous les tirailleurs rentraient au poste et la garnison prenait les positions de combat. Les pirates, au nombre peut-être d'un millier, arrivaient sur les talons des tirailleurs. A 300 mètres du poste, ils étaient à découvert; les tirailleurs tiraient comme au champ de tir. Pendant une demi-heure, les pirates essayèrent de franchir le passage, revenant à la charge avec une furie insensée. La route était couverte de cadavres. Le feu cessa, les pirates plantèrent leurs drapeaux, enlevèrent leurs morts, et, utilisant le terrain, sautant de rochers en rochers, ils entourèrent le poste, le prenant à revers,

Le sergent Fradet, sur l'ordre du lieutenant, installa 5 hommes dans les rochers du poste provisoire, les autres défenseurs restant dans le blockhaus. L'ennemi occupait alors la route de Chang-Poung, le village de Lung-lan, les rochers intermédiaires et toutes les hauteurs avoisinant le poste à 2 et 300 mètres. Voyant ce mouvement enveloppant, le commandant en profita pour faire percer de nouveaux créneaux, rentrer de l'eau et distribuer des cartouches. La garnison se composait alors de 1 officier, 1 sous-officier, 2 caporaux et 27 tirailleurs. Vers 10 heures, les trompes sonnèrent; les pirates, rendus furieux par les pertes du matin, se jettent sur la palissade. Fusillés à bout portant, ils reculaient un moment, enlevaient leurs morts et revenaient à la charge. La boucherie dura jusqu'à 4 h. 30. Alors, cachés dans les rochers, ils invectivèrent les tirailleurs et leur demandèrent de nouveau la tête des Européens, les invitant à se joindre à eux. Aucun des tirailleurs ne répondit. Les 5 tirailleurs laissés à la garde du poste provisoire durent rentrer, sur l'ordre du lieutenant: tous étaient blessés. Les pirates se massèrent dans le ravin qui longe la palissade au nord-est du poste et mirent le feu au poste provisoire, ainsi qu'aux écuries. Le vent étant contraire, le blockhaus fut préservé.

A 8 h. 30 du soir, les pirates, voyant que les flammes n'arrivaient pas sur les paillettes du blockhaus, s'approchèrent individuellement à la faveur de la nuit et tentèrent de mettre le feu à la palissade. Tous tombaient frappés par une balle à bout portant. D'autres, à coups de coupe-coupe, essayèrent de faire brèche, mais sans plus de succès.

Craignant que ces tentatives n'arrivent à réussir, le lieutenant fit découvrir le blockhaus sur une longueur de 3 mètres dans le logement des tirailleurs, pour ménager une sortie. Au coin N.-E. du poste se trouve un angle mort très accentué. De 9 h. du soir à 3 h. du matin, les pirates poussèrent des brandons enflammés au bout d'immenses bambous et les lancèrent vers la palissade. Le lieutenant et un cai réussirent à tuer les incendiaires. A 3 h. du matin, les pirates parvinrent à jeter une botte de paille enflammée sur la toiture. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, le feu se communiqua et le toit s'effondra, transformant le blockhaus en fournaise.

Les tirailleurs se réfugièrent près d'une petite fenêtre située au sud. Les deux Européens tentaient de faire passer les défenseurs un à un. Ne pouvant plus y tenir, les femmes engagèrent la lutte, voulant sortir, et barrièrèrent l'issue.

Après avoir donné un point de rassemblement aux tirailleurs, le lieutenant invita le sergent à passer le premier, mais le toit s'effondra sur ce dernier au moment où il venait d'enfoncer la porte; l'officier le crut mort. En

traversant l'endroit découvert qui avoisine le poste au sud, la garnison fut accueillie par une grêle de balles. Aussitôt la sortie, les hurlements recommencèrent et une véritable chasse s'organisa.

Un renfort commandé par 1 capitaine, composé de 77 tirailleurs, 1 lieutenant, de 2 sergents, partis de Chang-poung à 1 h. 30 de la nuit et après une marche des plus pénibles, arrivait à Lung-lan à 9 h. 30 du matin, après 25 kilomètres de route dans les roches et mamelons. Ce renfort trouva le poste détruit et incendié. Les restes des bâtiments du poste, criblés de balles, témoignaient de l'ardeur de la lutte.

Cette affaire nous a coûté 8 tirailleurs morts, 3 disparus, 10 blessés, dont 2 Européens: tous sont en bonne voie de guérison, mais affreusement brûlés.

La Banque de l'Indo-Chine. — *Résultats de l'exercice 1900.* — L'assemblée générale ordinaire de la Banque de l'Indo-Chine, qui a eu lieu récemment, a fourni au conseil d'administration l'occasion de dresser le tableau des opérations effectuées en 1900 par les succursales et les agences que cet établissement possède en Extrême-Orient et en Nouvelle-Calédonie. Nous ne retiendrons des renseignements très détaillés fournis par les administrateurs de la Banque à leurs actionnaires que ceux qui intéressent l'Indo-Chine. On sait que la Banque de l'Indo-Chine occupe une place prépondérante parmi les établissements de crédit, avec ses succursales de Saïgon, et d'Haïphong, ses agences de Pnom-penh, d'Hanoï et de Tourane.

Le mouvement d'affaires de la succursale de Saïgon qui avait présenté en 1899 un accroissement notable sur 1898, s'est soldé l'année dernière par une augmentation nouvelle sur l'exercice précédent :

Le total s'est élevé à 197.317.423 fr. 65. Il constitue sur l'année précédente une augmentation de 34 millions de francs à laquelle ont concouru toutes les branches de nos opérations. Les affaires locales — escomptes et avances — y contribuent pour 23 millions; les affaires de change — remises sur l'Europe, la Chine et les Détroits, et tirages en contre-valeur, — pour 11 millions environ. Ces chiffres témoignent, ajoute le Rapport, du concours de plus en plus important, prêté au commerce indo-chinois par notre Banque dont la clientèle s'accroît chaque jour. C'est là le véritable motif du développement de nos opérations, car la récolte des riz, qui constitue de beaucoup le principal élément de transactions en Cochinchine, a été inférieure de 10 % environ à celle de l'année précédente. En effet, l'exportation de cette céréale, qui avait atteint 678.000 tonnes en 1899, ne s'est élevée en 1900 qu'à 600.000 tonnes. Sur cette quantité, 112.000 tonnes ont été dirigées vers la France, dépassant ainsi de 30.000 tonnes le chiffre de l'année précédente. Ces expéditions, ainsi que les envois de poivre qui se sont élevés à 2.600 tonnes environ, représentant une valeur de 5 millions de francs, ont constitué pour notre succursale un fructueux élément d'affaires. Nos opérations avec les Indes Néerlandaises et les Philippines ont également été satisfaisantes.

Mais, pour faire face aux besoins du commerce occasionnés par ces exportations importantes, la Banque a dû effectuer des envois considérables de

numéraire à sa succursale de Saïgon qui centralise les affaires de Trésorerie de l'Indo-Chine.

Sur un total de 10.839.669 piastres introduites en Cochinchine en 1900, nous avons expédié à notre succursale 7.300.000 piastres françaises de commerce et 310.000 piastres mexicaines. Il n'a été réexpédié que 950.000 piastres à destination du Tonkin, et 828.000 piastres pour la Chine.

Il est intéressant, à ce propos, de constater la faveur dont jouit en Indo-Chine la piastre française de commerce. Au Tonkin, notamment, elle a complètement supplanté la piastre mexicaine. Depuis 1885, date de la création de cette piastre indo-chinoise, il a été frappé par la Monnaie de Paris, et introduit en Indo-Chine, sans compter la monnaie divisionnaire, 49 millions de piastres sur lesquelles 27 millions environ ont été expédiées par le Trésor et 22 millions par notre Banque.

La prospérité de notre colonie ne s'est pas démentie au cours de l'année écoulée. L'entreprise des dragages des canaux et arroyos, qui se poursuit dans la limite des crédits prévus au budget, est de nature à la développer encore. En même temps qu'elle améliore les communications par eau toujours moins onéreuses, elle permet l'extension continue de la culture du riz qui a fait la richesse de la Cochinchine. Les travaux projetés pour compléter l'aménagement définitif du port de Saïgon donneront aussi au commerce de plus grandes facilités, en lui épargnant perte de temps et frais inutiles.

Au Cambodge, le montant des opérations est resté sensiblement le même que celui de l'année précédente : 8.904.360 fr. 70 c. en 1900, contre 9.591.619 fr. 05 c. en 1899. Il y a une certaine progression dans les escomptes. Par contre, il y a diminution dans les affaires avec Saïgon qui représentent les sorties du riz du Cambodge. Elles se sont élevées à 20.000 tonnes, la récolte ayant été d'un tiers environ au-dessous d'une bonne moyenne. La ligne du Chemin de fer siamois de Korat à Battambang, maintenant terminée, a déjà détourné vers le Siam une partie du trafic des provinces de Battambang et d'Angkor ou Siem Roap surtout en ce qui concerne les importations. Ce fait vient, une fois de plus, démontrer l'urgente nécessité de doter l'Indo-Chine des voies de communications indispensables à son développement normal. La situation agricole du Cambodge, toujours un peu entravée par le manque de main-d'œuvre, reste néanmoins satisfaisante. Des expéditions de bois de teck qui jusqu'ici prenaient presque exclusivement le chemin de Bangkok, ont commencé à être dirigées sur Saïgon par le flottage sur le Mékong. Nous avons lieu de croire que ces tentatives heureuses ne tarderont pas à se transformer en un courant d'affaires régulier et important.

Au Tonkin et en Annam, les établissements de la Banque ont vu également le chiffre de leurs affaires s'accroître sensiblement.

A Haiphong, il s'est élevé à 36.300.811 fr. 80, représentant sur 1899 une plus-value d'environ 6 millions.

A Hanoï, il a atteint 22.553 162 fr. 35, en augmentation de 6 millions également.

A Tourane, il est de 8.774.038 fr. 30, dépassant de 3 millions le total de l'année précédente.

A Haiphong, les opérations de change se sont surtout développées, tandis qu'à Hanoï l'augmentation est plutôt due aux affaires locales. Ces dernières sont restées stationnaires à Tourane ; par contre, les transactions avec l'Europe et la Chine ont été plus importantes en raison d'expéditions actives de soies pour Singapour, de sucres pour Hongkong et Saïgon, et de thés d'Annam pour la France.

Les deux récoltes de riz au Tonkin ont été satisfaisantes, surtout celle du cinquième mois. Elles ont permis une exportation de 168.000 tonnes à destination de la Chine. Cette quantité, bien que constituant une amélioration appréciable sur les années précédentes, est encore très inférieure au chiffre qui pourrait être atteint, si toutes les terres propres à la culture du riz étaient mises en valeur et rationnellement aménagées, dans le haut Delta notamment. Aussi n'avons-nous pas hésité à favoriser la création d'une Société pour l'irrigation des rizières dans les trois provinces de Hanoï, Bac-Ninh et Hungyen, persuadés que les heureuses conséquences qui doivent, selon nous, en résulter, constitueront un exemple et un enseignement utiles.

Nous rappelons que le privilège de la Banque de l'Indo-Chine a été prorogé jusqu'à 1920 par un décret du 16 mai 1900. En même temps le capital social était porté de 12 à 24 millions de francs.

CHINE

Les négociations de Pékin. — Depuis un certain temps on n'a reçu absolument aucune nouvelle positive des négociations de Pékin. Mais quelques télégrammes nous obligent à croire que les choses ne sont peut-être pas aussi avancées qu'on voulait bien le dire. On n'a encore rien conclu de positif. La question des indemnités n'est pas réglée. Tout dernièrement encore on annonçait que les négociations étaient paralysées parce que la Russie et l'Angleterre se trouvaient en dissentiment grave en ce qui concerne le mode de paiement à adopter.

De plus en plus on a l'impression que les négociations de Pékin sont quelque chose de confus et d'illusoire. Ce n'est pas la lecture du dernier *Livre Jaune* qui a été publié qui pourrait inspirer un jugement différent. On y voit bien ce que les puissances ont posé comme « conditions irrévocables », avec les considérants les plus éloquentes et les plus sévères, mais on découvre moins que ces conditions aient été jusqu'ici remplies par les Célestes. La plupart des châtiments demandés, puis accordés en principe, n'ont pas été infligés. La question des indemnités n'est pas tranchée. On se demande même si on ne clora pas les négociations avant d'aborder la question des concessions commerciales qui figuraient dans la note collective des puissances comme étant une des conditions du rétablissement de leurs bons rapports avec le gouvernement céleste.

En fait, la grande intervention semble finir assez médiocrement. Il n'y a eu d'unité qu'au moment où il s'agissait de délivrer Pékin ! Depuis lors, les puissances ont surtout été préoccupées d'éviter qu'aucune d'entre elles pût gagner du terrain. Elles ont masqué, par l'éloquence du style des chancelleries, leur peu de désir d'aboutir à autre chose qu'une entente de pure forme. Malheureusement ces hésitations ont fait beaucoup de mal, parce qu'elles ont été accompagnées d'une action

militaire beaucoup plus énergique que l'action diplomatique. Plus on va et plus l'événement tend à donner raison à ceux qui pensaient qu'il fallait se borner à délivrer les légations, à faire une exécution sur les palais impériaux de Pékin, en ayant soin de ne pas molester les populations. Il est trop évident aujourd'hui qu'on a fait le contraire, qu'on a vu partout des boxeurs et qu'on a agi en conséquence.

Il en résulte une très grande irritation dans le pays, où l'on signale fréquemment des symptômes alarmants : c'est ainsi que l'association des boxeurs renaîtrait sous une nouvelle forme, « la Ligue des Villageois ». Les Européens risquent de récolter dans le Tchi-li ce qu'ils y ont semé depuis un an : la crise actuelle du nord de la Chine pourrait bien reprendre une nouvelle acuité avant même l'intervention du règlement auquel les représentants des puissances travaillent avec si lentement à Pékin.

L'administration française à Pékin. —

Parmi les alliés, dont la conduite a souvent laissé à désirer, surtout lorsque des colonnes ont été organisées, les Français se sont assurément montrés les moins durs à la population. Depuis longtemps on assurait que le quartier de Pékin qui leur avait été attribué était celui dont les habitants avaient repris le plus vite leur vie normale. Nous trouvons sur ce sujet de l'administration française à Pékin l'intéressante dépêche suivante dans le dernier *Livre Jaune*, qui, par ailleurs, ne renferme guère que des pièces relatives à des événements déjà connus ou sans grande portée.

M. Pichon, ministre de la République française à Pékin,
à M. Delcassé, ministre des affaires étrangères.

Pékin, le 18 janvier 1901.

Je me suis efforcé, d'accord avec l'état-major français, d'atténuer, dans la mesure du possible, pour les populations, les charges de l'occupation. Les mesures que la légation a prises et conseillées ont été hautement appréciées des habitants, et le prince King et Li-Hong-Tchang se sont à diverses reprises, faits les interprètes de leur reconnaissance.

J'avais, aussitôt après la prise de Pékin, insisté auprès du commandant de nos forces sur l'intérêt que nous avions de ramener immédiatement la confiance parmi la population. Je lui avais, à cet effet, offert les services d'un agent de la légation au courant des questions locales et de l'administration chinoise.

Le successeur intérimaire du général Frey, le colonel Comte, a accueilli avec empressement ma proposition.

Une commission mixte de police, à la tête de laquelle ont été placés M. Kahn, consul attaché à la légation (avec M. Vérondart comme adjoint), et M. le chef de bataillon Famin, a été constituée pour organiser l'administration de notre secteur.

Cinq postes français commandés par des sous-officiers ont été installés en des points judicieusement choisis par le commandant Famin. Ils ont pour mission de protéger la population contre les vexations possibles des soldats. Ils doivent aussi, en cas de besoin, prêter main forte aux agents chinois, au nombre de 150, recrutés par les notables et chargés d'assurer l'ordre, d'arrêter les malfaiteurs et de contrôler la propreté et l'éclairage des rues.

Un Conseil des notables a été réuni. Il comprend une

trentaine de membres, dont un quart de chrétiens, et se compose d'anciens fonctionnaires, de propriétaires et de commerçants aisés. Il administre directement le secteur, reçoit les plaintes des indigènes, juge les délits ou les crimes, les contestations ou les procès entre Chinois, cela, sous le contrôle de l'agent de la légation. Il a pris à son compte la solde des agents et les frais d'éclairage des rues qu'il acquitte au moyen de contributions volontaires.

Les habitants sont très satisfaits du système d'administration que nous avons adopté. Il est moins onéreux que le régime des mandarins et respecte les coutumes et les usages locaux. L'autorité militaire n'intervient que pour réprimer les actes de rébellion et les vols à main armée très rares.

Pour les besoins de nos troupes, nous avons substitué à la réquisition, toujours vexatoire en pays ennemi, les cessions volontaires consenties par les notables avec indemnités équitables. Aussi avons-nous trouvé facilement des locaux pour les cantonnements, des ouvriers et des coolies, des voitures et des bêtes de somme pour les travaux et les transports, du charbon et des vivres pour les soldats.

Nous avons organisé une véritable municipalité. Elle a amélioré la voirie, installé l'éclairage des rues (inconnu jusqu'alors) et recensé la population. Elle a réglé la question très délicate du logement de nos protégés chrétiens. Ceux-ci, dont les maisons avaient été brûlées ou détruites par les boxeurs, s'étaient, après l'entrée des troupes, installés dans les palais et habitations abandonnés par les propriétaires. Il y avait à craindre des conflits d'abord, et plus tard des représailles. Il a été décidé que provisoirement et sous le contrôle des notables, les habitants actuels seraient autorisés à occuper les locaux disponibles. Ils les restitueront aux propriétaires, à leur retour, et recevront d'eux des indemnités représentant le montant des débours effectués pour les réparations. Les familles sans abri seront groupées dans les maisons abandonnées.

Les marchés, qui avaient disparu jusqu'à la constitution de la commission de police, sont aujourd'hui approvisionnés et fréquentés. Nos soldats, assistés d'agents indigènes, y maintiennent l'ordre et veillent à la liberté des transactions. La plupart des boutiques ont rouvert leurs portes. Enfin, la vie publique a repris partout.

De l'avis unanime des habitants et même des étrangers, notre quartier est le plus calme et le mieux gouverné.

Aussi les Chinois souhaitent-ils le maintien *de statu quo*. Non seulement à Pékin, mais dans tout le Petchili, ils ont demandé à être placés sous l'autorité de la France. L'excellente tenue de la brigade Bailloud, à Pao-Ting fou et dans les environs, nous a acquis la sympathie des habitants. Il n'est pas de jour où nous ne recevions de députations de notables chinois qui viennent solliciter notre protection contre les déprédations de malfaiteurs indigènes. Le général Voyron a toujours accueilli les requêtes des habitants. On ne peut, de toutes manières, que rendre hommage à la façon dont il a compris son rôle vis-à-vis des populations.

La Russie et la Mandchourie. — Le bruit a couru, il y a quelques jours, que la Russie allait rouvrir avec la Chine, aussitôt que la question de l'indemnité serait réglée à Pékin, des négociations en vue de la conclusion d'un traité relatif à la Mandchourie, analogue à celui dont l'Angleterre, aidée par un certain nombre de puissances, a empêché, au mois de mars, la ratification par le gouvernement chinois. Il est fort douteux que les Russes se préoccupent beaucoup de faire des trai-

tés relatifs à un pays dans lequel ils sont si nettement, à l'heure actuelle, les *beati possidentes*. Quoi qu'il en soit, la presse anglaise s'est émue des bruits relatifs à de nouvelles négociations; mais il est à remarquer que, dans cette affaire, elle sent la position de l'adversaire si forte qu'elle n'ose pas charger à fond. Elle parle volontiers des « intérêts légitimes » de la Russie en Mandchourie en invitant cette puissance à respecter du même coup les intérêts légitimes de l'Angleterre. Il faut d'ailleurs observer que c'est plus encore à propos du Turkestan et de la Mongolie qu'à propos de la Mandchourie que l'Angleterre s'insurge — elle sait au fond qu'il est impossible de ne pas tenir compte des situations acquises en Mandchourie et qu'il ne faudrait pas faire d'opposition à un traité « équitablement conçu, comme disait le *Times*, pour protéger les intérêts reconnus de la Russie ». Les Anglais ont été très irrités des stipulations que l'on croyait exister dans le traité qui n'a pas été ratifié, et qui auraient donné aux Russes certains monopoles en Mongolie et dans le Turkestan chinois. On ne peut d'ailleurs s'y tromper : la situation des Russes est également très forte dans ces deux provinces. Les Anglais prétendent s'opposer à des concessions de cette nature; cependant, ils sentent le terrain mauvais pour eux; ils prétendent ne pas céder, mais ils voudraient bien s'arranger; ils menacent le gouvernement de leur mécontentement, s'il faisait mine d'abandonner les droits légitimes de l'Angleterre. Cette situation un peu embarrassée d'une nation habituée à l'intransigeance se manifeste clairement dans un article publié le 26 juin sur ce sujet par le *Times* et dont voici le passage le plus caractéristique — on remarquera comment une fois de plus les Anglais présentent les grands vice-rois du Yang-tsé comme des instruments dont ils usent — c'est sans doute un peu exagérer les choses — pour combattre l'influence de la Russie sur la cour : « Si les négociations sont si innocentes, dit le *Times*, qui reproche aux Russes d'agir en cachette, pourquoi ne les mènerait-on pas au grand jour? Nous avons manifesté notre disposition à considérer avec un esprit amical toute proposition raisonnable. M. Lessar, qui va remplacer M. de Giers comme ministre de Russie à Pékin, sait, d'après l'expérience qu'il a acquise de nous dans une autre partie de l'Asie (frontière de l'Afghanistan), que nous savons faire et maintenir des accords équitables. Pourquoi ne lui permettrait-on pas de nous révéler la nature de l'affaire qu'on veut forcer la Chine à conclure, à moins, naturellement, qu'elle ne soit dirigée contre nos droits? Si elle est ainsi dirigée, l'effort pour la rendre secrète se conçoit, bien que, ainsi que leur dernière leçon devrait l'avoir appris aux Russes, il soit à peu près sûr de rester vain. Tout transpirera, et la force principale qui a fait échouer l'ancien arrangement, la résistance des vice-rois du Yang-tsé, sera aussi prête à faire échouer l'arrangement nouveau, si seulement cette force reçoit le même appui de l'extérieur. Lord Lansdowne a promis que, dans cette affaire, le gouvernement serait

tenace. Un très grand principe est intéressé à ce qui se passe en Mandchourie, le principe de la sauvegarde des droits incontestables que nous tenons des traités. Le souvenir de plus d'un épisode des relations du premier ministre avec la Russie invitera le pays à se monter vigilant et à voir que le gouvernement tienne sa parole à cet égard. »

La Russie et le Thibet. — Une ambassade du Daï-Lama, ou Grand Lama du Thibet, vient d'arriver à Saint-Petersbourg. Elle avait d'ailleurs eu des précédents et, depuis quelque temps, on signalait une certaine activité dans les relations entre la Russie et le gouvernement thibétain. A la fin de 1899, M. Bamaief, professeur de chinois à Saint-Petersbourg, se rendit au Thibet avec des présents du Tsar pour le Daï-Lama et, en octobre 1900, un représentant du Daï-Lama fut reçu par le Tsar à Livadia.

Les Anglais se sont, malgré la concentration de leur attention sur l'Afrique du Sud, assez émus de ces relations. Certains ont même déclaré que la Russie avait des intentions sur le Thibet, tandis que la France en avait sur le Yunnan, de manière que les puissances de la Double Alliance rejoindraient leurs territoires et fermeraient à l'Inde britannique le chemin de la Chine. C'est beaucoup exagérer les choses. La Russie n'a, sans doute, aucune intention d'annexer le Thibet, dont les régions fertiles sont séparées de l'Asie Centrale par de formidables barrières de montagnes. Si la Russie voulait s'étendre dans l'Asie Centrale, elle devrait commencer par s'emparer du Turkestan chinois qui s'étend entre sa frontière et le Thibet. Mais il est très probable qu'elle désire seulement faire sentir sa politique dans ce dernier pays, y avoir des moyens d'influence et d'informations. Posséder une bonne situation au Thibet serait pour elle un des procédés les plus sûrs, pour régler, en sa faveur, par voie d'échange, par exemple, la question du Turkestan chinois, si elle trouvait un jour intérêt à modifier brusquement le *statu quo* de ces pays, et à ne pas continuer à laisser agir pacifiquement son admirable politique asiatique grâce à laquelle le temps travaille pour le « Tsar blanc ».

L'esprit d'entreprise allemand. — Les Allemands ne cessent de donner de nouvelles preuves de leur esprit d'entreprise en Extrême-Orient. On annonce maintenant que le Norddeutscher Lloyd organise un service régulier de vapeurs entre le Sud de la Chine et la Nouvelle-Guinée allemande. Une maison allemande s'établit à Soua-Téou, pour organiser l'émigration des coolies chinois dans cette colonie qui manque de bras. On estime d'ailleurs que le commerce entre la Chine et la Nouvelle-Guinée et les archipels voisins pourra prendre une sérieuse extension, surtout lorsque la main-d'œuvre chinoise aura permis d'augmenter la production de ces possessions allemandes. La Chine pourrait leur acheter du coprah, du tabac, du coton, de l'huile de cocos, du bois; en échange, elle pourrait leur vendre du riz, du calicot, du camphre. Il semble que l'Indo-

Chine serait mieux placée que la Nouvelle-Guinée pour vendre aux provinces chinoises du sud les denrées énumérées plus haut.

CORÉE

Les entreprises françaises. — Le gouvernement coréen a décidé de se faire représenter dans diverses capitales européennes, et une ambassade, dirigée par le prince Kin-tuan-sun vient d'être envoyée à Paris. D'ailleurs, en ce moment, on signale une certaine activité française en Corée. Le gouvernement coréen voudrait charger des Français de la réorganisation de ses postes. D'autre part, on assure qu'il a conclu avec un syndicat français un emprunt de 5 millions de yen.

Cette affaire a été vue d'un assez mauvais œil par la presse anglaise. Tout d'abord le bruit court que les recettes des douanes coréennes doivent servir à payer cet emprunt. Une telle affectation ne saurait qu'amoindrir la situation du sujet britannique qui dirige actuellement les douanes de la Corée, M. Mac-Leavy Brown, qui est le principal agent de la politique britannique en Corée. Enfin, d'après certaines rumeurs, les capitaux français seraient dirigés dans le sens des intérêts politiques de la Russie. La plus grosse part de l'emprunt devrait servir à relier la capitale Séoul à Wi-jou, à la frontière de Mandchourie, où aboutirait une des lignes du réseau russe-mandchou.

Une telle entreprise serait destinée à faire contrepoids à l'action des Japonais qui ont déjà racheté à une Compagnie américaine la ligne de Chémoulpo à Séoul et qui ont obtenu la concession du chemin de fer de Séoul à Fou-san, dont la construction n'est d'ailleurs pas commencée. Nous aurons à revenir sur ces nouvelles lorsqu'elles seront devenues un peu moins dubitatives et confuses.

A propos des entreprises françaises en Corée, il convient de faire observer que l'on a remarqué ces derniers temps l'activité des croiseurs français dans les eaux coréennes. Ils ont eu, en particulier, à se montrer à l'île de Quelpaert, où ont éclaté des émeutes contre les chrétiens.

JAPON

La crise économique. — A l'heure actuelle, les personnes qui s'intéressent au Japon se préoccupent surtout de la crise économique que traverse ce pays. A chaque instant les journaux britanniques publient sur ce sujet de longues lettres très étudiées. Le *Times* en a récemment donné une à ses lecteurs qui émane, dit-il, d'une « maison de commerce établie au Japon », mais qui paraît plutôt l'œuvre de Japonais désireux d'atténuer la mauvaise opinion qui se répand à l'étranger sur la situation financière de leur pays. Cette lettre reconnaît que cette situation n'est réellement pas brillante. La réserve or est tombée à 63.500.000 yen taels, mais on a émis pour 208 mil-

lions de yen de billets payables à vue. Et encore une partie des dernières importations reste-t-elle à payer à l'étranger. Le capital est très raréfié. On a proposé comme remède de diminuer les importations et d'augmenter les exportations. Mais il n'est pas facile de diriger les mouvements naturels du commerce. D'autre part, si on veut augmenter les exportations, il faut, du même coup, accroître les importations de machines européennes ou américaines qui permettront de fournir à l'étranger plus d'objets manufacturés. La véritable méthode serait de décider les capitaux étrangers à venir au Japon. Et l'auteur de la lettre du *Times* montre que ce pays présente encore beaucoup de ressources, que sa situation n'est pas, au fond, aussi mauvaise qu'on pourrait le croire, à en juger par la crise présente. La dette ne s'élève qu'à un peu plus de 4 milliard de francs. Dans toutes les branches de l'industrie où on a fait des efforts, engagé de gros capitaux, les exportations se sont prodigieusement développées, sans parler de l'approvisionnement du marché intérieur, désormais assuré par les fabriques japonaises.

Le tableau suivant le prouve :

| | EXPORTATION | |
|----------------------|---------------|----------------|
| | 1890 | 1900 |
| Soieries | 3.869.000 yen | 22.600.000 yen |
| Fils de coton..... | pas | 20.500.000 — |
| Tissus de coton..... | 210.000 — | 6.190.000 — |
| Allumettes..... | 1.490.000 — | 5.760.000 — |
| Parapluies..... | pas | 861.000 — |
| Cigarettes..... | 8.500 — | 715.000 — |
| Bière..... | 20.000 — | 550.000 — |
| Toiles..... | pas | 356.000 — |
| Lampes..... | pas | 282.000 — |
| Pendules..... | pas | 230.000 — |
| Charbon..... | 4.800.000 — | 20.000.000 — |
| Cuivre..... | 5.400.000 — | 12.700.000 — |

D'une manière générale les exportations du Japon ont passé de 56.600.000 yen en 1890 à 204.500.000 yen en 1900; il est vrai que, pendant la même période, les importations montaient de 81.700.000 à 287.300.000.

Quoi qu'il en soit, les progrès sont immenses et il est facile de concevoir qu'on soit porté à croire que l'importation de capitaux étrangers doit permettre la création de nouvelles industries et portant de nouvelles exportations qui augmenteraient rapidement le capital disponible du Japon. Il est vrai qu'il ne faut rien exagérer. Comme l'ont vu les lecteurs de ce *Bulletin*, la crise du Japon n'est pas seulement économique, mais encore le développement de la grande industrie a ouvert une ère d'assez inquiétantes difficultés sociales. D'autre part, il ne suffit pas pour attirer l'argent du dehors que, comme c'est d'ailleurs le cas au Japon, on offre à 10 % des obligations de chemins de fer du 7 % pour les dépôts confiés aux meilleures banques: il faut encore que les capitaux étrangers soient attirés par la sécurité. Or, au Japon, par un esprit de défiance qui s'explique à certains égards, on les a découragés le plus possible jusqu'ici. De plus, les étrangers se plaignent de ne pas être assez défendus contre la mauvaise foi

de trop d'hommes d'affaires japonais — beaucoup de gens se laissent même aller à dire que l'abolition du régime de l'exterritorialité dont bénéficiaient les étrangers, a été consentie trop tôt. Le *Vimes* lui-même doit tenir compte de ces objections, malgré son soin de flatter les Japonais, auxiliaires désirés pour la politique britannique. Dans un article de fond qu'il publiait, dans le même numéro (celui du 24 juin) que la lettre dont nous venons de donner une analyse, il disait : « Si le champ doit être arrosé par le capital étranger, il faut lui présenter plus d'attraits par une simplification de la loi commerciale japonaise, par une moins grande jalousie apportée à conserver aux Japonais le monopole de l'administration de toutes les affaires, et, nous devons ajouter, par une élévation du niveau de probité commerciale des Japonais. Notre correspondant spécial faisait observer en mars dernier que, tandis que la parole d'un marchand chinois est aussi bonne que sa signature, la signature du marchand japonais ordinaire n'a pas grande valeur s'il voit le moyen de répudier une affaire désavantageuse. Par suite de la complication de la loi japonaise, et, peut-être aussi, de quelque préférence pour les plaideurs japonais, il trouve très souvent ce moyen. Aussi le terrain, bien que plein de promesses, devra être aménagé différemment avant qu'on puisse espérer y voir couler les flots rafraîchissants du capital étranger. »

ASIE RUSSE

La décadence de Kiakhta. — Kiakhta est le plus ancien et le plus important marché ouvert entre la Sibérie et la Chine. C'est là, sur la frontière, un peu à l'est de la Selenga, que, depuis le règne de Pierre le Grand, le thé chinois qui a traversé du sud au nord tout le désert de Gobi, passe des mains des Chinois à celles des Russes. La ville est donc double : d'un côté de la frontière, la ville chinoise, de l'autre la ville russe. Entre les deux, mais sur territoire russe, se trouve le marché au thé. C'est une enceinte carrée, entourée de murs, et dont le côté mesure environ 400 pas. Chacun de ces côtés est percé d'une porte soutenue par des colonnes. La porte méridionale est la porte mongole. Elle est surmontée d'une immense figure de saint, laquelle indique à tous que le thé entre en terre chrétienne. C'est par cette porte, en effet, qu'arrivent du désert les caravanes de chameaux et de bœufs, et les files de voitures à deux roues. On les décharge, on empaquète de nouveau le thé, plus solidement, dans des peaux de bœuf, on le charge sur les voitures russes, et il s'en va par la porte opposée, la porte du nord, qui est couronnée de tours.

Il y a un petit nombre d'années, Kiakhta était extrêmement florissante. Les millionnaires sibériens avaient leurs hôtels dans la ville russe, laquelle possédait aussi un théâtre, dont la troupe n'était pas mauvaise. Il s'imprimait dans la ville un journal, le *Baïkal*. Or, ce journal vient d'émi-

grer à Irkoutsk, en publiant le manifeste suivant, que nous traduisons mot à mot :

« Sans égard à toutes les inquiétudes des habitants de Kiakhta, inquiétudes qui en leur temps, en 1893 et 1894, ont trouvé leur expression dans la presse sibérienne, le chemin de fer, comme il fallait s'y attendre, passe loin de Kiakhta. [En effet, le Transsibérien, dans la section qui va du Baïkal à Stretiensk, passe fort au nord du vieux marché-frontière.] Déjà privée de communication fluviale immédiate et navigable avec le reste de la Transbaïkalie, la ville reste également en dehors du réseau ferré.

« Quant aux projets plus ou moins fantastiques de voies ferrées partant d'un point ou d'un autre du chemin de fer sibérien vers Pékin ou Han-kéou à travers montagnes, vallées et déserts, ils peuvent bien être tracés sur la carte, mais ils ne sauraient exister réellement. Kiakhta se trouve à l'écart, et sa vie est forcément restreinte à ses seuls intérêts particuliers, qui lui sont chers, sans doute, mais qui ne sauraient être considérés comme centraux par les habitants de Tchita ou de Verkhne-Oudinsk par exemple, ni par toute la population rurale de la Transbaïkalie.

« Un journal de petites dimensions et de caractère purement local pourrait encore y vivre, mais un tel journal seulement. Il lui serait à peu près impossible de s'occuper des intérêts généraux de la province, et, à plus forte raison, de se tenir au courant de toute la vie sibérienne. De ressources littéraires, de commerce actif ou de relations sociales assez étroites avec le reste de la Transbaïkalie, il n'y en a point. — Irkoutsk, où pour ces raisons le journal est contraint d'émigrer, est un des deux centres intellectuels et sociaux de la Sibérie. Quand le chemin de fer circumbaïkalien sera construit, Irkoutsk se trouvera relié à la Transbaïkalie par une ligne ininterrompue. Son commerce et les relations de toutes sortes qu'il entretient avec la Transbaïkalie et avec toute la province de l'Amour ont toujours été étroites et animées. En même temps, ce journal, en émigrant à Irkoutsk, sort de la sphère des influences locales, plus ou moins gênantes et oppressives : il pourra suivre désormais, librement et attentivement, la vie transbaïkalienne. »

Cet exode (quoiqu'à une pareille distance il nous soit difficile de le juger très exactement) représente du moins très nettement un fait parfaitement certain, qui est la décadence de Kiakhta. Dès que l'on a commencé à construire le Transsibérien, cette décadence n'a fait de doute pour personne. Un voyageur allemand, dans un livre publié en 1897, écrivait : « Le commerce de thé de Kiakhta, qui est encore tout à fait florissant, est voué à la mort, quand le chemin de fer transsibérien sera terminé... Les immenses abris construits pour le thé deviendront inutiles, les marchands millionnaires se déplaceront vers l'Est, et la place où s'agitent les caravanes sera de nouveau occupée par le silence du désert. »

On comprend très bien que le thé, qui est une denrée très mobile, cesse de suivre son itinéraire

ancien. Il allait sur bateau, d'Han-kéou qui est le centre de production, à Tien-tsin. De là, il se rendait par terre à Kalgan (un peu au nord de Pékin) où il franchissait la grande muraille; de Kalgan, par Ourga, il atteignait en caravanes Kiakhta. Il est très naturel que le thé, au lieu de faire la traversée assez pénible du désert de Gobi aille maintenant par mer d'Han-kéou à Vladivostok, et de là par le chemin de fer Oussourien, puis par l'Amour, puis par le Transsibérien se rende à Irkoutsk et de là dans la Sibérie Occidentale. Ce changement d'itinéraire sera sans doute confirmé par les statistiques de la ville de Vladivostok. Mais nous ne les possédons pas encore.

Ce changement d'itinéraire serait conjuré si une ligne directe Pékin-Ourga-Kiakhta était construite. Le bruit en a couru, il y a quelques mois, et nous y avons fait allusion. Mais on a vu dans le texte du *Baïkal*, que les intéressés considèrent ce projet comme fabuleux. D'ailleurs, la question n'est pas là. Par quelque voie qu'il se fasse, le transit du thé par terre est ruiné par les progrès du transit maritime. Le thé a en effet deux routes pour se rendre d'Han-kéou en Russie : soit la route Kalgan Kiakhta, que nous étudions, soit la route de mer jusqu'à Odessa. Mais ici il faut distinguer les différentes espèces de thé : le thé en feuilles, qui est le plus précieux, et le thé en briques (1).

Le thé en briques est un thé grossier, uniquement consommé par les Sibériens, les Kirghises et les Kalmouks de la Russie orientale. Il est donc très naturel qu'il entre en Russie par la Sibérie, c'est-à-dire par la voie de terre et par Kiakhta. De fait, il ne compte pas dans le commerce maritime. Le gouvernement russe favorise cette tendance naturelle, en imposant le poud de thé en briques de 2 r. 50 seulement à son entrée par Irkoutsk, et de 21 r. à son entrée par Odessa. Ainsi, par la force des choses et par celle des tarifs, le thé en briques est à jamais acquis à Kiakhta. — Seulement il ne représente que la plus petite valeur. La plus grande est formée par le thé en feuilles, destiné à tout l'empire russe, et à toute l'Europe. Or le thé en feuilles prend de préférence la route de mer. Même, cette tendance s'accroît de plus en plus. En 1887, la proportion de thé en feuilles qui passait par Irkoutsk était de 43 %. Elle n'était plus en 1891 que de 29 %. En effet la route de terre est par elle-même plus coûteuse. Le transport d'Han-kéou à Nijni-Novgorod, qui coûte 6 francs par mer, en coûte 18 par le Gobi; il ne doit guère moins coûter par le Transsibérien. Et ici encore les taxes douanières accentuent les dispositions naturelles : le thé en feuilles paie un droit de 21 francs à Irkoutsk, de 13 seulement à Odessa. Tout se réunit pour lui faire prendre la voie de mer et pour ruiner Kiakhta (2).

(1) Le thé en tablettes ne compte pas économiquement. Il n'en a passé à la douane d'Irkoutsk, dans le premier semestre de 1896, que 31.000 pouds, contre 367.000 pouds de thé en feuilles, et 421.000 pouds de thé en briques. — Cf. *Bulletin russe de statistique financière et de législation*. 1896, 9-10, pp. 584-585.

(2) Sur cette question du thé, nous avons principalement consulté l'ouvrage officiel : *Sibir i velikaia Sibirskaiia jelesnaia doroga*; 2 éd., 1896. — Cf. également une excellente étude de M. P. Leroy-Beaulieu, dans son ouvrage *la Rénovation de l'Asie*.

Quoi qu'il en soit, malgré tant de germes de ruine, malgré les circonstances particulièrement défavorables de la guerre, il paraît bien difficile d'admettre que la prospérité de Kiakhta, qui marquait jusqu'en 1896 un fort progrès d'une année sur l'autre, soit déjà et si brusquement anéantie. L'émigration d'un journal de Kiakhta à Irkoutsk semble marquer un tout autre phénomène. D'une ville qui représente uniquement le commerce extérieur, il s'en va vers une ville qui est un des centres de l'activité interne de la Sibérie. C'est le sens même dans lequel tout le pays évolue. On a trop dit que la Sibérie serait un pays de transit entre l'Europe et la Chine. Il n'y a rien de plus faux. L'avenir de la Sibérie est dans un développement propre. Une ville comme Irkoutsk peut présider à ce développement. De là son progrès relatif, bien supérieur à celui d'un marché situé sur la frontière, comme Kiakhta. Le pays s'organise autour de la première. C'est le meilleur signe de sa vitalité.

Le canal de la Caspienne. — On sait que le niveau de la rue Caspienne est inférieur de 26 mètres à celui de la mer Noire. Dans l'histoire si mouvementée du continent égéen, la séparation des deux mers est un fait extrêmement récent. Nul obstacle ne les sépare. Au contraire une plaine basse et alluviale les réunit; au sud comme au nord du Caucase, les sources des fleuves qui alimentent l'une et l'autre s'enchevêtrent; une dépression marécageuse ou desséchée, la vallée du Manytch, forme entre les deux bassins une sorte de trait d'union. Dans ces conditions le percement d'un canal de la mer Noire à la Caspienne est une œuvre relativement facile, et qui ne présente guère d'autre obstacle que ses dimensions. On compte en effet qu'il aura 550 verstes de longueur. De là le prix élevé de revient : 300 millions de roubles environ. En revanche, les avantages tant économiques que stratégiques, que la Russie trouvera à relier par ce chemin plus direct le bassin de la Caspienne au centre de l'Empire et au système des trois autres mers (Noire, Baltique et Blanche), sont évidents, Aussi l'exécution du canal est-elle maintenant décidée. Le ministre des finances vient de soumettre à l'approbation du ministre des voies de communication les propositions de trois ingénieurs, deux russes et un anglais.

Cette mesure me conduit à parler du projet que prônent en Russie un certain nombre d'économistes, de géographes et d'hommes d'Etat. On le trouvera exposé dans un article que le général M. Venukof a publié en novembre 1899 dans la *Rousskaïa Mysl* (1), et qui a été traduit dans les *Questions diplomatiques et coloniales* du 1^{er} février 1900, par M. Henri Chirol. Il ne s'agit pas seulement d'établir une communication entre les deux mers, mais bien de déverser la plus haute dans la plus basse, la mer Noire dans la Caspienne.

(1) Le même projet paraît déjà dans un article du même auteur, dans la *Revue de Géographie* en 1886, réédité dans ses *Etudes géographiques*, 1896, p. 54-59.

Ainsi « les eaux non seulement du Don..., mais aussi du Dnieper, du Boug, du Dniester, du Danube, du Kzil-Irmak, du Tchoron, du Rion, de l'Ingour et du Kouban, se déverseront dans la mer Caspienne, en passant par le Pont-Euxin. » L'effet de cet afflux sera de relever le niveau de la Caspienne et, naturellement, d'élargir sa nappe. Nous avons dit que le dénivèlement est de 26 mètres. Or il suffirait que le niveau de la Caspienne s'élevât de 42 mètres pour qu'elle inondât aussitôt au Nord-Ouest, au Nord et à l'Est, une superficie de près de 3.000 milles carrés. Cet agrandissement se ferait sans dommage, les eaux reconquérant seulement d'arides steppes salins qui sont leur ancien domaine. Seuls les quelques habitants d'Astrakhan, de Kizliar et de Gouriev seraient contraints d'émigrer. Mais aucune des villes importantes, Petrovsk, Debrent, Bakou, Lenkoran, Recht, Astrobat, ne serait atteinte. En effet, ces villes sont toutes situées sur la côte méridionale, qui est élevée et rocheuse. Dans toute cette région, qui encore une fois est la seule peuplée, « il n'y aurait rien à transplanter, sauf des cabanes de pêcheurs sur les rives. » Il va sans dire, d'ailleurs, que l'inondation ne se ferait pas par une irruption subite, mais qu'elle se produirait doucement, progressivement, dans l'espace de plusieurs années, à mesure que le canal du Manytch s'élargirait.

En retour, quels avantages ce pays ne retirerait-il pas de la création d'un pareil bassin d'évaporation ! Le steppe se trouvant fertilisé par l'humidité, on pourrait espérer de voir cesser les famines qui ravagent la Russie du Sud-Est. En ce qui concerne le Turkestan, la question de l'eau est la question vitale par excellence. Partout où l'eau se trouve, les oasis apparaissent; dès qu'elle manque, le désert recommence à régner. Le doublement de la Caspienne permettrait de plus de rétablir aussi l'ancien cours de l'Amou-Daria, qui se jetait autrefois dans cette mer, et qui, épuisé, se perd aujourd'hui dans la mer d'Aral.

Enfin il ne s'agit pas seulement de combler un desideratum, mais de parer à un danger. Le dessèchement de l'Asie centrale fait des progrès rapides. Les lacs disparaissent ou diminuent. Dans le steppe de Baraba, l'étendue des nappes d'eau de 1820 à 1880 a déchu de 59 %. Le lac Balkach et les lacs dzoungariens (qui en faisaient primitivement partie) diminuent progressivement. En un siècle, l'extrémité nord-ouest de la mer d'Aral a reculé de 70 kilomètres, laissant derrière elle un désert sablonneux de 2.230 kilomètres carrés. Enfin dans la steppe d'Astrakhan, le lac d'Atchikoul, qui figure sur une carte de 1859, a été parcouru à pied sec par les troupes du colonel Lomakine en 1873. Ce lac (320 kmq.) s'était desséché en treize ans. Le même phénomène de dessèchement s'achève en Perse. Il est terminé en Arabie. Ainsi un immense désert tend à s'établir entre la mer Rouge, la Méditerranée, le Chinghan, l'Altaï et le Kouenloun, sur dix millions de kilomètres carrés. Ajoutez que l'influence est désastreuse sur les pays voisins, Turquie, Russie, Sibérie, Mandchourie et Chine, où les vents arrivent de plus en

plus secs et nuisibles à la végétation. On a essayé de conjurer le péril, en boisant le pays. Mais les tentatives ont échoué, à Orenbourg, qui est très menacé; il en a été de même en Boukharie, où on avait planté des peupliers. Soixante mille Boukhariens n'en ont pas moins dû se réfugier en Russie. Un apport nouveau d'humidité peut seul enrayer le fléau. Il s'agit moins de doubler la Caspienne que de la sauver.

TURQUIE

Mouvement commercial de Beyrouth en 1899. — Pendant l'année 1899, les importations à Beyrouth se sont élevées à 442.364 tonnes, représentant une valeur de 37 à 38 millions de francs.

Ces chiffres montrent que Beyrouth offre un débouché important aux produits de l'industrie étrangère.

L'industrie indigène y est en effet très arriérée. A part le filage de la soie, assez développé au Liban, l'activité industrielle de la Syrie ne se manifeste guère que par la fabrication de l'huile, du raki, des meubles et de quelques étoffes de soie et de coton. Or, comme rien ne fait prévoir une modification de la situation actuelle, Beyrouth reste pour de longues années encore un acheteur important.

Le fait caractéristique de 1899, c'est la diminution toujours croissante des importations françaises et en même temps le développement considérable des importations italiennes. Pendant cette année, en effet, les importations italiennes ont doublé et ont atteint 3 millions tandis que les importations françaises descendaient au-dessous de ce chiffre.

La raison principale de ce double résultat, c'est qu'à Beyrouth seul l'article bon marché, clinquant et criard est de vente courante. Les Italiens ont très bien compris cela et s'attachent à satisfaire, au plus bas prix, ces desiderata. Les maisons françaises au contraire persistent à offrir des articles très soignés, d'une qualité supérieure, mais trop coûteux et ne répondant pas aux demandes du marché.

Aussi le commerce français garde-t-il le monopole presque absolu des articles de luxe, mais la demande de ces articles va sans cesse en diminuant, tandis que les importations des produits similaires de qualité inférieure augmentent considérablement.

Ainsi, pour la quincaillerie (927.000 kilog.), les articles français, qui occupaient autrefois la première place, ont à peu près complètement disparu du marché et sont remplacés par les articles belges et allemands. Seules les serrures françaises gardent la préférence.

Les appareils d'éclairage (lampes, suspensions, appliques), autrefois fournis par la France, viennent aujourd'hui principalement d'Autriche.

Pour les produits chimiques et pharmaceutiques, l'Allemagne et l'Italie fournissent presque toute la consommation, de qualité inférieure,

mais à des prix d'excessif bon marché. La France, qui avait autrefois la première place, ne maintient sa situation que pour les spécialités.

Les draps, dont nous avions jadis le monopole, viennent maintenant d'Allemagne, d'Autriche et d'Italie.

Les velours continuent à être fournies par la France pour les soies tramées coton, mais c'est l'Allemagne qui fournit les qualités de coton les plus demandées. La lingerie, la bonneterie ne viennent de France que pour les qualités fines.

Pour les soieries dont l'importation représente près de 2 millions, nous gardons la première place (les 3/4 de l'importation totale) ; mais l'Italie, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche, font de grands efforts pour introduire leurs produits dont le bon marché est très séduisant.

De même pour les cuirs et peaux, dont nous fournissons les 5/7 de la consommation totale, l'Italie commence à nous faire une sérieuse concurrence par l'introduction de ses cuirs inférieurs, mais d'extrême bon marché.

Les tuiles (3.350.000 kilog.) ont toujours été fournies par Marseille. Depuis quelque temps les fabriques italiennes essaient de nous faire concurrence. Elles sont arrivées à produire la même qualité que nous, mais n'ont pu obtenir la couleur rouge qui caractérise les briques de Marseille et les fait préférer. Cependant, comme les Italiens ne demandent que 60 francs du mille alors que nos fabricants réclament 75 francs, la différence du prix pourrait décider l'acheteur syrien à s'adresser à nos concurrents.

Ces exemples pourraient être multipliés. On voit que nos fabricants et nos commerçants doivent se préoccuper de la situation et prendre des mesures efficaces s'ils ne veulent être évincés complètement des marchés syriens.

Non seulement en effet les Italiens montrent une activité considérable, mais les Allemands, les Autrichiens et aussi les Américains redoublent d'efforts pour étendre leurs importations en Syrie.

Quant à l'Angleterre, elle garde la première place grâce à ses cotonnades qui représentent 4 % de l'importation totale. Mais pour les autres articles, elle ne cherche pas à développer son chiffre de transaction et cette indifférence pourrait lui être très préjudiciable, car sur le marché même des cotonnades, les Allemands, les Italiens et les Autrichiens commencent à lui faire concurrence.

Si le commerce français ne réagit pas contre cette décadence, nous n'aurons plus à Beyrouth d'importance économique, nous n'y conserverons que la situation toute morale que nos écoles nous y assurent.

Mouvement commercial de Smyrne en 1899.

— Le commerce de Smyrne, ainsi que le constatait notre consul général, M. Guillois, dans un récent rapport, n'a cessé de s'accroître depuis quelques années grâce à l'outillage commercial qui lui a été donné, grâce aussi à l'augmentation de la superficie des terres cultivées. L'établissement d'un port et la construction de deux lignes de che-

min de fer, partant de Smyrne et s'enfonçant dans l'intérieur de l'Anatolie par plus de 400 kilomètres de voie ferrée chacune, ont donné une vive impulsion au commerce de ce pays et ont fait de cette ville l'unique débouché du plus riche vilayet de la Turquie d'Asie. Les petits et grands propriétaires, pouvant plus facilement écouler leurs produits s'appliquent davantage aux travaux de l'agriculture. Il en résulte une communication plus constante de l'intérieur avec la place de Smyrne et le commerce d'importation comme celui d'exportation y trouvent également leur compte.

L'agriculture est la seule ressource propre de l'Asie Mineure, ou peu s'en faut. L'industrie y est fort peu développée et rien ne fait prévoir avant quelque temps une modification sensible de cet état de choses. Actuellement il n'y a d'industrie sérieuse que celle des tapis. Les manufactures de coton et les fabriques d'huile d'olive restent peu actives. Il y a donc là, et pour longtemps, un marché important pour les produits manufacturés étrangers.

La situation financière de la place de Smyrne dépend presque exclusivement du résultat des récoltes d'où la province tire ses ressources. Les récoltes de 1899 ayant été meilleures que celles de 1898, les affaires se sont donc très sensiblement améliorées. D'ailleurs notre consul général, M. Guillois, proteste vivement contre cette opinion, trop souvent émise dans beaucoup de revues du marché de Smyrne, que la clientèle est mauvaise et que les affaires ne sont pas sûres. Durant toute l'année de 1899, dit-il, pour le commerce d'importation qui intéresse surtout les commerçants français, on ne peut relever qu'une seule faillite, assez importante, dans laquelle, il est vrai, quelques maisons françaises étaient intéressées. Encore est-il juste d'ajouter que cette déconfiture était assez prévue et qu'il était facile à un représentant bien informé d'éviter de s'y trouver engagé. Sauf ce cas, il n'y a à signaler que quelques suspensions de paiements concernant des maisons de mince importance et dont le passif était minime. Assurément il y a à Smyrne de mauvais clients et de mauvais représentants ; assurément il faut accorder de longs crédits, faire des facilités aux échéances, accepter des prolongations, des paiements partiels, etc. ; mais cela n'est pas spécial à cette place, et avec quelque discernement et quelque intelligence commerciale on peut facilement parer à ces difficultés.

Le total des importations sur la place de Smyrne s'est élevé à 4.153.940 quintaux turcs en 1899 contre 3.917.920 quintaux turcs en 1898. Voici la part prise par chaque puissance dans ce mouvement d'importation pour 1899 :

| Pays. | Valeur — Francs. |
|---|------------------------|
| Angleterre..... | 23.304.500 |
| France..... | 17.233.200 |
| Autriche-Hongrie, Allemagne, Suisse (voie de Trieste)..... | 12.015.600 |
| A reporter..... | 52.553.300 |

| Pays. | Valeur — Francs. |
|--|------------------------|
| Report..... | 52.553.300 |
| Italie..... | 4.599.700 |
| Russie..... | 3.871.900 |
| Belgique..... | 3.335.000 |
| Roumanie..... | 2.143.200 |
| Allemagne (par Hambourg)..... | 1.772.000 |
| Perse..... | 1.539.600 |
| Hollande..... | 1.170.850 |
| Bulgarie..... | 716.090 |
| Grèce..... | 624.990 |
| Indes..... | 392.460 |
| Etats-Unis d'Amérique (directement)..... | 186.690 |
| Chypre..... | 101.410 |
| Chine..... | 76.480 |
| Suède et Norvège..... | 66.990 |
| Tunis..... | 317 |
| Algérie..... | 287 |
| Espagne..... | 133 |
| Soit une valeur totale de..... | 73.151.397 |

Sans doute nous gardons une place honorable, bien que nous ayons dû céder à l'Angleterre le premier rang que nous avons tenu longtemps au Levant. Mais cette seconde place, l'Allemagne nous la dispute avec acharnement, sans parler de l'Italie dont les progrès sont rapides. Si l'on examine l'avance constante de nos concurrents, on ne peut qu'être très inquiet pour l'avenir.

M. Guillois, envisageant cette situation, en montre tout le danger et donne à nos commerçants les mêmes conseils absolument que notre consul général de Beyrouth.

« Le premier point, dit-il, sur lequel on ne saurait trop attirer l'attention — bien qu'il paraisse si important qu'il ne devrait pas être utile de le rappeler — c'est la nécessité qu'il y a, pour tout vendeur, de présenter à son client des articles capables de lui être utiles, de lui plaire et répondant aux conditions d'achat qui lui agréent : il s'agit, en un mot, tout en ménageant ses intérêts, de mettre sous les yeux de l'acheteur des objets qu'il voudra et pourra acquérir.

« Or, tandis que les Allemands et les Italiens montrent une souplesse qui fait honneur à leur intelligence commerciale, alors que leurs hommes d'affaires cherchent, chaque jour, à se plier davantage aux préférences du pays, nos négociants persistent, au contraire, dans leur inébranlable volonté d'imposer leurs goûts personnels, la qualité de leurs marchandises, leurs coutumes commerciales propres, à des individus qui vivent éloignés d'eux par plusieurs jours de mer, sous des conditions climatiques particulières et avec des habitudes d'économie domestique toutes différentes des nôtres. »

Ce qui est indispensable avant tout, ajoute M. Guillois, c'est d'offrir les articles à bon marché. Il n'y a pas besoin d'avoir été longtemps dans le Levant, pour savoir que l'habitant sacrifie beaucoup à l'apparence et que la valeur intrinsèque des choses lui importe peu. D'ailleurs le goût du beau et du cher existerait-il que bien peu pourraient le satisfaire. Les familles sont nombreuses à

Smyrne, l'aisance est peu répandue et les fortunes y sont rares. Que viennent alors y faire les objets coûteux envoyés par l'industrie française? Ils ne trouvent que rarement leur placement et restent pour compte au marchand. Celui-ci s'adresse alors à la concurrence étrangère, qui lui expédie l'article à bon marché qu'on lui achètera facilement.

Il est non moins indispensable d'avoir des agents actifs, intelligents, connaissant bien la clientèle et allant la solliciter chez elle. C'est la supériorité de leurs représentants qui assure aux Allemands et aux Italiens des débouchés toujours plus nombreux, tandis que nos nationaux sont généralement trahis par leurs agents qu'ils choisissent trop légèrement.

Quelques exemples montrent bien la gravité de la situation. Autrefois nous avions le monopole de la fourniture des toiles de Vichy. Cet article nous a presque complètement échappé pour passer aux mains des Italiens qui les vendent 0 fr. 36 ou 0 fr. 38 le mètre au lieu de 0 fr. 50 ou 0 fr. 52, prix français. Pour les soieries, même progrès des Italiens à nos dépens. Nos importations sont tombés de 2.676 quint. turcs en 1898 à 1.863 quint. turcs en 1899. L'Italie fournit maintenant le tiers de l'importation totale. Les meubles, la quincaillerie, la chemiserie, les cravates, les gants accusent les mêmes résultats. Nous avions autrefois la première place pour ces produits et maintenant nous sommes partout supplantés. Si nous gardons le monopole des chapeaux de paille, 5.000 douzaines contre 600 pour l'Angleterre et 600 pour l'Italie, nous avons, en grande partie et par notre seule faute, perdu la fourniture des chapeaux de feutre. Il y a pourtant bon profit à faire de cet article, attendu qu'on évalue à plus de 300.000 fr. la valeur des marchandises importées. Maintenant sur 10.000 douzaines importées annuellement, 800 seulement viennent de France et il y a dix ans nous détenions sans partage toute cette branche de commerce. Mais les chapeaux de feutre nous ont échappé du jour où l'Angleterre et l'Italie se sont mises à importer le feutre souple et imperméable du genre mat que la population locale préfère à notre feutre luisant et qui est aussi bien meilleur marché. Les Italiens notamment arrivent à fournir à 30 % moins cher que nous.

Pour les vins et les liqueurs, la France tient toujours la première place avec une importation de 60.000 francs. Mais l'Italie commence à nous concurrencer par ses vins et la Grèce a réussi à nous supplanter presque complètement avec ses soi-disant cognacs (58.000 fr.).

Enfin il faut noter que, loin d'augmenter leur service, les grandes compagnies françaises le diminuent : la Compagnie des Messageries maritimes, qui a, il est vrai, décidé de faire escale à Naples depuis l'année 1900, a supprimé nombre des arrêts de ses bateaux à Smyrne. La compagnie Fraissinet n'envoie plus ses vapeurs que très irrégulièrement et la compagnie Paquet ne touche dans le port que pendant les mois de septembre et d'octobre.

L'absence de bateaux, le mauvais service de

ceux qui viennent et les prix élevés demandés par nos compagnies font que les commerçants s'adressent de moins en moins à elles. Les négociants français eux-mêmes chargent souvent leurs marchandises sur des bateaux étrangers pour les expédier à Smyrne. De nombreuses importations françaises arrivent par voie d'Anvers. De plus, tout vapeur français à destination de Smyrne ne venant jamais que du Havre ou du Marseille (très rarement d'ailleurs) sans toucher dans aucun port français, un exportateur de nos pays, domicilié ailleurs que dans ces deux ports, doit forcément expédier la marchandise par transbordement opéré dans l'une de ces deux places. Il y aurait certainement profit pour les compagnies françaises déjà existantes de modifier parfois leurs itinéraires et de ne pas laisser à des vapeurs étrangers le bénéfice de charger, dans certains de nos propres ports, les marchandises françaises destinées à Smyrne.

ARABIE

Gisements de houille dans l'Oman. — Des gisements de houille assez importants ont été signalés il y a un certain temps à proximité de Kalhat à la base de la péninsule du Ras el Djibat qui sépare le golfe Persique du golfe d'Oman.

Les Anglais paraissent s'en être récemment préoccupés. On signale en effet de Mascate qu'un certain capitaine Cox a quitté la ville en avril dernier, accompagné d'un expert minier, pour aller les reconnaître.

Il a été assez mal reçu par les indigènes et obligé de retourner sur ses pas. Mais il aurait, paraît-il, décidé le sultan à l'accompagner en personne, ce qui, malgré les constantes attentions et la déférence assez humble de ce potentat à l'égard des maîtres de l'Inde, paraît bien un peu vraisemblable, ou tout au moins à intervenir énergiquement en sa faveur pour lui permettre de poursuivre son exploration.

Les houilles de Niti, c'est le nom de ce gisement, si elles sont exploitables et de bonne qualité, paraîtraient fort bien placées, tant au point de vue de l'évacuation qu'à celui du marché. Leur aire de vente pourrait s'étendre, en effet, de la mer Rouge à Ceylan. Et ce ne serait pas pour diminuer le prix que l'Angleterre paraît attacher à cette pointe de l'Arabie qui garde l'entrée du golfe Persique.

PERSE

Le développement économique. — Le *Moniteur Officiel du commerce* (1) publie une intéressante communication de M. Hamet, conseiller du commerce extérieur, sur le commerce et sur les richesses minières de la Perse.

L'impression qui se dégage de cette étude, est que ce grand pays d'une dizaine de millions d'habitants est un marché encore à peu près vierge.

(1) N° du 13 juin 1901.

L'absence des voies de communication, la répugnance des Persans pour toute opération avec l'étranger, la médiocrité de leur production limitée aux besoins individuels et contenue sans doute par l'absence de stabilité et de sécurité, expliquent suffisamment que le commerce d'exportation se maintienne dans des chiffres très bas.

Le commerce d'importation a pris par contre, pendant ces dernières années, un développement considérable et même disproportionné avec le premier, puisque d'après les chiffres de M. Hamet il le dépasserait de près de 300 %. La raison de ce phénomène curieux doit être recherchée, semble-t-il, dans la prédominance des achats de magnificence, entretenue par le chah et par les hauts fonctionnaires persans, sur le courant normal et, si l'on peut dire, populaire des échanges. La Perse serait ainsi pour une part importante un consommateur de luxe, avec tout ce que cette particularité comporte de bénéfices et d'instabilité.

Comme la France a conservé pour les marchandises de qualité une supériorité que les conquérants des marchés lointains jugent d'ailleurs bien inutile de lui contester, il se trouve qu'elle garde sur celui-ci une situation assez bonne. C'est ainsi que les soieries de Lyon, les mousselines de Tarare unies et lamées, les indiennes de Rouen, les étoffes d'ameublement de Tourcoing et Roubaix y trouvent un débouché relativement large. De même les grands vins, les liqueurs, donnent lieu à un chiffre d'affaires assez important; les produits alimentaires de France jouissent d'une préférence marquée sur ceux d'Angleterre et de Russie, comme les meubles, la bijouterie, l'horlogerie, les papiers peints, les chaussures, la sellerie, la carrosserie, la parfumerie, la confiserie. Il n'est pas jusqu'aux armes de luxe où nous ne gardions la prépondérance que les Anglais nous ont disputée de près. Par contre, le monopole de la fourniture des sucres et de celle des bougies, qui nous était assuré jadis, nous a été presque complètement enlevé par les Russes, dont les usines méridionales sont en outre devenues récemment les fournisseurs presque exclusifs de clous de tôle et de fers en barre.

Plus encore qu'en Asie Mineure, la Russie est, on le sent à mille détails, la grande force montante en Iran. Elle met à conquérir l'hégémonie commerciale la même attention méthodique qu'à s'assurer l'hégémonie politique. On a dit ici récemment les efforts qu'elle tentait pour implanter dans le Sud et dans le centre de la Perse ses capitaux et ses marchandises. Son régime douanier ferme pratiquement les routes du Nord aux importations étrangères. Et comme les voies de la frontière turque sont à la fois difficiles et peu sûres, le commerce français ne se fait pratiquement que par le golfe Persique. Les colis débarqués soit à Bouchir soit à Bassorah mettent près de quatre mois à remonter à Téhéran. Les livraisons sont donc très lentes; elles le sont d'autant plus que depuis que la Compagnie des Messageries Maritimes a renoncé — temporairement, on peut l'espérer — à son service du golfe Persique,

nous n'avons pas de relations directes avec les ports persans, où le pavillon français n'apparaît pour ainsi dire plus.

Cet humiliant état de choses ne saurait se prolonger sans menacer sérieusement nos intérêts. On peut espérer que l'ouverture imminente de la Perse à l'esprit d'entreprise européen nous offrira des occasions avantageuses de le modifier.

Sans parler du réseau des chemins de fer persans, qui, bien que concédés à la Russie, ne pourront être construits sans les capitaux français, les « possibilités économiques » ne manquent pas pour tenter les initiatives intelligentes et bien munies.

Le sous-sol persan paraît en effet très riche. On n'y exploite guère aujourd'hui que les mines de turquoises de Nichapour dans le Khorassan, d'où l'on tire, dans les conditions d'exploitation les plus misérables, les plus belles pierres du monde. De-ci, de-là, les gens du pays grattent superficiellement, ou percent de trous d'enfants des affleurements carbonifères que l'on dit appartenir à des couches importantes. Enfin la Perse possède dans les provinces de Kermanschahan, de l'Ouristan et de l'Arabistan, un énorme bassin pétrolifère qui s'étend du Nord-Ouest vers le Sud-Est, sur une longueur de 400 kilomètres et une largeur de plus 60 kilomètres et qui semble continuer le bassin ottoman de Kerkouk. Comme celui-ci, il pourrait s'évacuer par la voie du Tigre, ou pour les nappes du Sud-Ouest, par celle du Karoun dans des conditions assez économiques.

Il n'est pas impossible que dans une vingtaine d'années Mohammerah devienne le grand port pétrolier de l'Asie, et que le pétrole perse remplace, sur les marchés presque indéfiniment extensibles de la Chine et de l'Inde, les pétroles de Bakou et de Pennsylvanie.

Si l'initiative française sait s'assurer en temps utile une part substantielle de ce magnifique champ d'action, les relations commerciales des deux pays prendront, par la force des choses, une extension considérable, et pour transporter avec des marchandises françaises de plus en plus nombreuses, du matériel, des ingénieurs et des employés français, il deviendra indispensable d'avoir à nouveau des bateaux français. Le plus tôt sera le mieux.

ASIE ANGLAISE

La réorganisation administrative de la frontière anglo-afghane. — La résistance même des Ouaziris, l'obligation de recourir au procédé du blocus pour les soumettre n'ont fait que mettre en lumière la difficulté de la tâche de l'administration anglo-indienne dans cette région. Il ne pouvait suffire de substituer d'autres vues à la politique interventionniste de lord Elgin et des autorités militaires. Il fallait être certain que les vues nouvelles seraient celles qui dirigeraient l'action effective et personnelle des agents locaux, civils ou militaires. Et l'Angleterre a éprouvé, sur

cette partie de ses immenses possessions, la difficulté à laquelle la politique coloniale française s'est si souvent heurtée, et qui n'est autre que celle qui réside dans l'obligation de faire passer dans le bras et la main qui exécutent, la pensée qui est dans la tête qui dirige.

Dans l'organisation qui vient d'être complètement modifiée, la direction des forces et de la police de la frontière anglo-afghane dépendait en droit du lieutenant-gouverneur du Pendjab, mais en fait, du commandant en chef de l'armée de l'Inde. Le lieutenant-gouverneur, chef civil, absorbé par ses multiples occupations administratives, était dans l'obligation de laisser la plus grande latitude aux agents locaux; ces derniers livrés à eux-mêmes étaient par la force même des choses destinés à suivre les inspirations dominantes dans les cercles militaires et à appliquer ainsi dans la pratique quotidienne et à préconiser dans les rapports adressés à leurs supérieurs les principes de la *forward policy*, même quand cette politique avait cessé d'être à l'ordre du jour à Calcutta. Sir Lepel Griffin, l'un des Anglo-Indiens qui, le plus au courant de la question à l'étude, écrivait en octobre 1897 au moment de la révolte des tribus de la frontière que « le système actuel tendait à encourager le développement de la politique d'intervention militaire et celui de la *forward policy* en plaçant le contrôle de la frontière dans les mains du commandant en chef », demandait à cette époque que les pouvoirs du lieutenant-gouverneur fussent transférés à un *chef-commissaire* spécial, pourvu de pouvoirs et chez qui, disait-il, « l'instinct professionnel serait en faveur de la paix et des procédés pacifiques ».

On a essayé de rattacher la récente réorganisation de lord Curzon au vaste plan de lord Lytton, proposant de créer une province-frontière du Pendjab. Mais en réalité c'est la mesure déjà envisagée par lord Lansdowne et reprise par sir Lepel Griffin que vient de réaliser lord Curzon, sans se demander s'il ne serait pas accusé par ses amis politiques d'avoir appliqué sous le ministère de lord Salisbury une réorganisation dont lord Rosebery s'était déclaré partisan et qui cadrait, dans son esprit, avec l'évacuation du Tchitral.

La tâche qui attend le nouveau chef civil de la frontière justifie amplement l'indépendance qui lui est attribuée. Le territoire qu'il aura à surveiller, sinon à administrer, a une étendue de 16 à 17.000 kilomètres carrés; il est peuplé par 1 million 360.000 habitants, qu'un agent politique anglais a qualifié de *turbulents démons*. Ces tribus possèdent un revenu d'environ 18 lacs de roupies et plus des trois quarts de cette population est régie par des lois civiles et militaires très compliquées, vit sous un système fondé sur la tradition.

Le nouveau chef-commissaire doit aussi s'occuper des tribus retirées au delà des frontières administratives que le traité Mortimer Durand de 1893 soumet au contrôle du gouvernement anglais. C'est la partie la plus délicate de sa tâche et, suivant l'expression de lord Curzon, « la politique des

montagnes ne doit pas se séparer de celle des plaines.»

Nous jugerons à l'œuvre la nouvelle politique qui va recevoir son application le long de la frontière anglo-afghane qui a tant de raisons de préoccuper l'opinion et le gouvernement de la Grande-Bretagne.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DE LA GUERRE.

ARMÉE DE TERRE

INFANTERIE

Chine. — Sont inscrits au titre de l'expédition de Chine :

1° Au tableau d'avancement.

Pour le grade de chef de bataillon : MM. les capitaines Chabus et Tonboullic, du 40^e rég. d'infanterie.

Pour le grade de capitaine : MM. les lieutenants Companyo, du 40^e d'inf.; Pioch, du 58^e d'inf.; Tissier, du 1^{er} zouaves; Gauthier, du 3^e zouaves.

2° Au tableau de concours.

Pour la croix d'officier de la Légion d'honneur : MM. le lieutenant-colonel Drude, du 86^e d'inf.; les chefs de bataillon Guillaumat du 76^e d'inf., Balandier du 1^{er} zouaves.

Pour la croix de chevalier : MM. les capitaines de Bouillane de Lacoste du 22^e d'inf., Jarret de la Mairie, du 3^e zouaves; les lieutenants Jordan du 58^e d'inf., Guillaibert du 3^e zouaves.

Pour la médaille militaire : les sergents Friant, Sminke, Nodot; les soldats Moynier, Paris, Imbert et Durantet du rég. de marche des zouaves.

Indo-Chine. — Est promu au grade de lieutenant-colonel : M. le chef de bataillon Lubanski, hors cadres en service en Indo-Chine.

CAVALERIE

Chine. — Sont inscrits :

1° Au tableau d'avancement :

Pour le grade de lieutenant-colonel : M. le chef d'escadron Roesch, du 5^e chasseurs d'Afrique.

Pour le grade de chef d'escadron : M. le capitaine Menu du Ménil, de l'état-major du corps expéditionnaire.

2° Au tableau de concours :

Pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur : M. le capitaine Durand, du 30^e dragons, à l'état-maj. du corps expédit.

ARTILLERIE

Chine. — Sont inscrits :

1° Au tableau d'avancement :

Pour le grade de colonel : M. le lieutenant-colonel Ducassé.

Pour le grade de lieutenant-colonel : M. le chef d'escadron Aubanel.

2° Au tableau de concours :

Pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur : M. le capitaine de Verchère.

GÉNIE

Chine. — Sont inscrits :

1° Au tableau d'avancement :

Pour le grade de chef de bataillon : M. le capitaine Noguette, de l'état-major du corps expédit.

2° Au tableau de concours :

Pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur : MM. les capitaines Tissier et Lévêque, de l'état-major du corps expédit.; l'officier d'administr. de 1^{re} cl., Wibratte.

Pour la médaille militaire : MM. le sergent Garnier et le sapeur Deshayes, du 6^e génie.

GENDARMERIE, INTENDANCE, ET TRAIN DES ÉQUIPAGES

Chine. — Sont inscrits :

1° Au tableau d'avancement :

Pour le grade de chef d'escadron : M. le capitaine Neyraud, du train des équipages.

2° Au tableau de concours :

Pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur. MM. le lieutenant de gendarmerie Blaye, de la prévôté du corps expédit.; l'officier d'admin. de 1^{re} cl. Muller, du service des subsistances du corps expédit.

Indo-Chine. — La médaille militaire a été conférée à MM. les maréchaux des logis Touche et Monnier, les brigadiers Boutégeac et Anjard de la compagnie de gendarmerie de l'Indo-Chine.

ARMÉE COLONIALE

INFANTERIE

Chine. — M. le colonel Sucillon, chef d'état-major au corps expéditionnaire, est promu au grade de général de brigade, et

nommé au commandement de la brigade coloniale maintenue en Chine.

M. le chef de bataillon Famin, du 18^e rég., est promu au grade de lieutenant-colonel.

MM. le capitaine Gadoffre et le lieutenant Musellier, du 9^e rég., sont placés respectivement à la 11^e et à la 12^e comp. de ce rég. détachées à Shanghai.

M. le lieutenant Coronnat, du 9^e rég., est placé à la suite du 16^e rég. en Chine.

Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Au grade d'officier :

M. le colonel Comte, du 18^e rég.

MM. les lieutenants-colonels : Dumont, du 16^e rég.; Simonneau, du 18^e rég.

Au grade de chevalier :

M. le chef de bataillon Mordrelle, de l'état-major du corps expédit.

M. le capitaine Vinot, du 17^e rég.

Sont inscrits au titre de l'expédition de Chine :

1° Au tableau d'avancement :

Pour le grade de capitaine : M. le lieutenant Porte, du 16^e rég.

2° Au tableau de concours :

Pour la croix d'officier de la Légion d'honneur : MM. le colonel Lalubin, du 17^e rég.; le lieutenant-col. Valette, command. les troupes à Shanghai.

Pour la croix de chevalier : MM. les capitaines de Laverrie du Vivans et Bourda, du 17^e rég.; Nogués du 18^e rég.

Pour la médaille militaire : MM. les sergents Costafrolaz et Damotte; les caporaux Duval, Eglhoff et Denervand; les soldats Martin et Vuilliod du 16^e rég.; l'adjudant Lécureux et le sergent Monot, du 17^e rég.

Tonkin. — Sont désignés pour servir au Tonkin :

MM. les capitaines : Hubert, du 2^e rég.; Demarque, du 3^e rég.; Séguin, du 7^e rég.; Le Gall, du 21^e rég.

M. le lieutenant : Weithas, du 7^e rég.

M. le sous-lieutenant : Trepsat, du 7^e rég.

Sont nommés au grade de chevalier de la Légion d'honneur : MM. le capitaine Gadel, du 1^{er} tirail. tonkin; les médecins-major de 1^{re} cl. Capus et Dumas, en service au Tonkin.

La médaille militaire a été conférée à :

MM. le sergent Pin, du 10^e rég., et l'adjudant Potard, du 4^e tirail. tonkin.

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

MM. les colonels : Colonna de Giovellina, au 2^e rég. de tirail. tonkin.; Goldschoen, au 10^e rég.

MM. les lieutenants-colonels : Boutrois, au 1^{er} tirail. tonkin.; Delimoges, au 2^e tirail. tonkin.

MM. les chefs de bataillon : Manus, au 1^{er} bat., Cristofari, au 2^e bat. du 10^e rég.; Rivière, au 2^e bat. du 1^{er} tirail. tonkin.

MM. les capitaines : Fialix, Tounot, Ruillier, Baudoin, Zineau, Mazillier, Cazeaux, Révérony, placés à l'état-major particulier, et désignés pour servir : le capit. Fialix, comme adjoint au command. du 4^e territ. milit.; le capit. Tonnot, comme officier de renseignem. du 2^e territ. milit.; le capit. Ruillier, comme commiss. rapport. près le 1^{er} cons. de guerre à Hanoï; le capit. Baudoin, comme rapporteur près le 2^e cons. de guerre à Hanoï; les capit. Zineau, Mazillier et Cazeaux, à l'état-major des troupes; le capit. Révérony, comme adjoint au command. du 2^e territ. milit.

MM. les capitaines : Cottes, à la suite du 9^e rég.; Roulot à la 1^{re} comp., Chartrain à la 3^e comp., Poirier à la 4^e comp., Robin à la 11^e comp., Tref à la 13^e comp. du 10^e rég.; Sanceau au 1^{er} bat., Labarrière à la 7^e comp., Martin à la 8^e comp. du 1^{er} tirail. tonkin; Barbier à la 6^e comp., Yanez à la 11^e comp., Dubus à la 12^e comp. du 2^e tirail. tonkin; Haye à la 10^e comp. du 3^e tirail. tonkin.; Guillemat à la 2^e comp., Calendini à la 3^e comp., Vermesch à la 12^e comp. du 4^e tirail. tonkin

MM. les lieutenants : Le Braze, Deplace, Montoya, Royer, Le Dô, Gheysens, Hugon, Brusseau, placés à l'état-major particulier et désignés pour servir : le lieutenant Le Braze, comme offic. de renseign. du 4^e territ. milit.; le lieutenant Deplace, comme chancelier du cercle de Langson; le lieutenant Royer, comme chanc. du cercle de Cao-bang; le lieutenant Le Dô, comme chanc. du cercle de Bao-Lac; le lieutenant Gheysens, comme chanc. du cercle de Ha-Giang; le lieutenant Hugon, comme chanc. du cercle de Bac-Quang; le lieutenant Brusseau; comme chanc. du cercle de Bao-Ha.

MM. les lieutenants : Butault à la 4^e comp. du 9^e rég.; Mazoyer à la 2^e comp., Sido à la 10^e comp., Runser à la 11^e comp., Revon à la 12^e comp., Deliberos à la 13^e comp., Doussain à la 16^e comp., Veillat comme adjoint au trésorier, du 10^e rég.; Charras à la 6^e comp., Martin et Rhué à la 8^e comp., Lenoir à la 11^e comp., Mahat comme offic. d'habil. du 1^{er} tirail. tonkin.; Michaut à la 2^e comp., Aumont à la 4^e comp., Demante à la 10^e comp., Orain à la 14^e comp., Hartmann à la 15^e comp., Averlant à la 16^e comp., Lequeu comme trésor., du 3^e tirail. tonkin; Thomas à la 4^e comp., Debailleul à la 6^e comp., Chaumont à la 10^e comp., Princet à la 14^e comp., Dodat à la 15^e comp., Mario à la 16^e comp., Henri comme trésorier, du 3^e tirail. tonkin.; Dartigues à la 1^{re} comp., Fraignault à la 2^e comp., Lecanu à la

3^e comp., Chauvelot à la 7^e comp., Rouyer à la 9^e comp., Grossard à la 10^e comp., Gardelle à la 12^e comp., du 4^e tirail. tonkin.

MM. les sous-lieutenants : Chanson à la 5^e comp., Varache à la 7^e comp., Cail à la 9^e comp. du 10^e rég.

Cochinchine. — Est désigné pour servir en Cochinchine : M. le capitaine Marty, du 21^e rég.

Sont promus :

Au grade d'officier de la Légion d'honneur : M. le médecin principal de 2^e cl., Clavel, en service en Cochinchine.

Au grade de chevalier de la Légion d'honneur : M. le médecin aide-major de 1^e cl., Manney, en service en Cochinchine.

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

M. le chef de bataillon : Thoreux, au 3^e bat. du 11^e rég.

MM. les capitaines : Levasseur, au bureau militaire du gouverneur général à Saïgon ; Brusseaux, comme trésorier au 11^e rég.

MM. les lieutenants : André, à la 1^e comp., Fauchon, à la 2^e comp., Jeanjean, à la 4^e comp., Theurey, à la 5^e comp., Beynet et Robert, à la 6^e comp., Samuel, à la 7^e comp. du 11^e rég.

Annam. — Est promu au grade de chevalier de la Légion d'honneur : M. le capitaine Cazala, du rég. de tirail. annamites.

La médaille militaire a été conférée à M. Dumas, adjudant au rég. de tirail. annamites.

Les officiers ci-après en service en Indo-Chine sont désignés pour servir :

M. le chef de bataillon : Froment, au 3^e bat. du rég. de tirail. annam.

M. le capitaine : Fautrat, au rég. de tirail. annam.

MM. les lieutenants : Simonet, à la 3^e comp., Hubin, à la 9^e comp., Vuillermet, à la 11^e comp. du rég. de tirail. annam.

ARTILLERIE.

Chine. — Est inscrit au titre de l'expédition de Chine.

Au tableau de concours pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur :

M. le capitaine Lefèvre, de la 7^e batterie du corps expédit.

Tonkin. — Est promu au grade de capitaine :

M. le lieutenant Bourgeois, du détach. d'ouv. du Tonkin.

M. Cocheteux, offic. d'adm. de 3^e cl., de la direction d'artill. de Cherbourg, est classé à la direction d'artill. du Tonkin.

M. le médecin de 2^e cl., aide-major au rég. d'artill. col. de l'Indo-Chine est maintenu au Tonkin pour une nouvelle année.

Les officiers ci-après en service au Tonkin sont classés savoir :

MM. les chefs d'escadron : Rauch, à la direct. d'artill. d'Hanoï ; Valfrey, au 4^e groupe du rég. à Hanoï.

MM. les capitaines : Flagel, à la direct. d'artill. à Dap-Cau ; Gélén, à l'ét. maj. partic. à Hanoï ; Lotte, à la 7^e batt. à Hanoï ; Mailié, à la 1^e batt. de montagne à Son-Tay ; Aptel, à la 5^e batt. de montagne à Lao-Kay ; Montguillot, à la 14^e batt. mixte de montagne à Son-Tay.

MM. les lieutenants : Mauvif de Montgeron, à la 18^e batt. à Hanoï ; Le Meut, à la 14^e batt. à Sontay.

MINISTÈRE DE LA MARINE

Extrême-Orient. — Sont désignés pour embarquer :

Sur la *Nive* : MM. les lieutenants de vaisseau Martin des Pallières et Mercier ; l'enseigne de vaisseau Bourboulon ; le commissaire de 1^e cl. Clénot ; le mécanicien-principal de 2^e cl. Bonhomme.

Sur le *Friant* : MM. l'enseigne de vaisseau Ladonne, les médecins de 1^e cl. Sisco et Gibrat.

Sur le *Styx* : M. le lieutenant de vaisseau de Masson d'Autum.

Sur l'*Estoc*, à Quang-tchéou-ouan : M. l'enseigne de vaisseau Robert.

Sur le *Redoutable* : M. le mécanicien principal de 2^e cl. Armand.

Sur la canonnière la *Vipère* : M. l'enseigne de vaisseau Parnard.

Sur le *Vauban*, dans la div. nav. de Cochinchine : M. l'enseigne de vaisseau de Peytes de Montcabrier.

Sont inscrits au titre de l'expédition de Chine au tableau d'avancement :

Pour la croix d'officier de la Légion d'honneur : les capitaines de frégate Jan Kerguistel et Habert ; les lieutenants de vaisseau Tonnellier et Petit ; le commiss. princ. Dubled ; les médecins princ. Mercié et Geay de Convalette.

Pour la croix de chevalier de la Légion d'honneur : l'ens. de vaiss. Mahéas ; le mécan. princ. de 1^e cl. Duthil ; les méd. de 1^e cl. Bouras, Porgeot et Lafaurie ; l'aumônier de la mar. l'abbé Bridonneau ; les premiers maîtres Lefroid, Kerdreux du *Redoutable* ; Cristofari de la *Nive*.

Pour la médaille militaire : les premiers maîtres Le Terrier, du *Guichen* et Digard, du *Chasseloup-Laubat* ; les seconds maîtres Courtein du *Bengali* ; Jules du *Peï-Ho*, Burel, du *Redoutable*.

ble, Mével de la *Surprise* ; Provost de la *Nive* ; Kervistin du *Friant*, Le Deut, du *Guichen* ; Meriadec du *Bugeaud* ; les quartiers-maitres Le Moine du *Guichen*, Montjarret et Monguérard, du *Peï-ho*, Favé du *Redoutable*, le matelot Tanguy de la *Surprise*.

MINISTÈRE DES COLONIES

Indo-Chine. — M. Guerrier, secrétaire-général de la préfecture de l'Aude a été nommé admin. de 1^e cl. des services civils de l'Indo-Chine.

M. Morice est nommé inspecteur des bâtiments civils de 1^e cl. au serv. des trav. pub. de l'Indo-Chine.

Inde-Française. — M. Magry, huissier au tribunal de Karikal, est nommé commissaire de police en cette dépendance.

M. Vayaboury, huissier près le tribunal de Pondichéry, est nommé huissier au tribunal de Karikal.

M. Gorlier, commis du greffe de la Cour d'appel de Pondichéry est nommé huissier près le tribunal de cette dépendance.

Tonkin. — M. Moutier, lieutenant d'artill. col., est nommé régisseur comptable à Lao-Kay.

Annam. — M. Henry, écrivain journalier au bureau de l'enregistrement d'Haiphong, est attaché au bureau de l'enregistrement de Tourane.

Bibliographie

Comment j'ai parcouru l'Indo-Chine, par M^{me} Isabelle MASSIEU. Un volume in-8^o de 404 pages avec une préface de F. Brunetière, de l'Académie française, une carte et de nombreuses illustrations.

Ce livre répond à plus que son titre qui ferait croire à un simple récit de voyage, car M^{me} Massieu n'est pas seulement un touriste entreprenant qui sait voir les aspects changeants des pays parcourus et raconter agréablement ce qu'il a vu, mais encore un observateur sagace des sociétés rencontrées et étudiées en route. Annamites, Cambodgiens, Siamois, Birmans sont successivement étudiés par M^{me} Massieu, qui résumedans des chapitres substantiels les observations qu'elle a pu faire sur ces peuples. Plus intéressantes encore peut-être sont les parties de son volume consacrées à des nations moins connues de l'Indo-Chine, les différents peuples Kachins et Chans dont M^{me} Massieu a traversé les territoires en franchissant la zone montagneuse qui sépare l'Iraouaddy du Mékong.

Dans notre Laos même, peu connu, malgré tout, M^{me} Massieu a fait un grand nombre d'observations intéressantes. Après avoir lu son récit, on arrive à la conviction que cette vaste province, qui est aujourd'hui un peu le Cendrillon de notre Indo-Chine, est appelée à un bel avenir. Sans doute elle n'a pas la richesse présente des riches plaines de Cochinchine, de l'Annam et du Congo, mais le Laos, délivré des Siamois qui le dépeuplaient, pourra se développer peu à peu. Très riche, en particulier dans la région de Luang-Prabang, c'est surtout la population qui lui fait défaut.

M^{me} Massieu termine son ouvrage par un chapitre sur « l'éducation d'un peuple ». Il s'agit des Annamites. Elle n'est pas sans laisser entendre qu'elle n'admire pas tout dans notre manière de traiter nos sujets. Elle n'apporte pas comme tant d'autres, dans sa conception de notre rôle colonial, des idées toutes faites sur l'égalité des races. M^{me} Massieu trouve le Français trop familier avec l'Extrême-Orient. Cependant elle ne va pas à l'autre extrême, ne désire pas que nous considérions les indigènes comme un troupeau utile auquel nous ne devons que les soins matériels. M^{me} Massieu veut éduquer nos sujets indo-chinois, mais peu à peu, et les réflexions qu'elle fait à cet égard complètent l'intérêt de son ouvrage qui mérite de trouver place dans la bibliothèque de tous nos « asiatiques ».

Java et ses habitants, par J. CHAILLEY-BERT. Un volume in-18 (Paris, librairie Colin), 4 fr.

Dans cet ouvrage, l'auteur, poursuivant ses excellentes études de colonisation comparée, commence par nous faire pénétrer dans le milieu auquel le volume est consacré ; il nous montre d'abord les diverses classes de la société indigène, leur vie, leurs mœurs, leurs préjugés,

leurs ambitions. Il décrit aussi la société européenne de « l'Insulinde », le colon et le fonctionnaire, leurs travaux et leur genre de vie, à la ville et à la campagne. Chemin faisant, il fait passer sous nos yeux divers tableaux du pays qu'est Java, admirable en lui-même et merveilleusement développé.

Alors seulement il aborde les problèmes qu'il s'est proposé d'étudier. Deux chapitres, très développés, s'occupent, l'un de la concurrence économique et traite à fond de la question chinoise; l'autre, de la concurrence politique, et traite à fond de la politique et de l'administration hollandaises et de leurs rapports avec les indigènes.

Un important chapitre, se rattachant à cette opinion de l'auteur que les Hollandais devraient recourir davantage

à la collaboration des chefs indigènes, traite de l'éducation des indigènes.

Un appendice est consacré au célèbre jardin de Buitenzorg. — Deux tables très développées, l'une méthodique, l'autre analytique, rendent l'ouvrage facile à consulter.

Ce livre — qui s'impose à l'attention des spécialistes de la colonisation — est d'une lecture si aisée et si attachante qu'il ne peut manquer de trouver l'accueil le plus favorable auprès du public de plus en plus nombreux dont l'esprit s'ouvre au haut intérêt des questions étrangères et coloniales.

Le Gérant : A. MARTIAL.

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

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 60.000.000 DE FRANCS

PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS

| | | | |
|---|--------------------------------|---|--------------------------------|
| Méditerranée, Mer Noire et Angleterre | | DÉPART DE MARSEILLE, du 15 au 22 Juillet 1901 | |
| Égypte, Syrie, Turquie et Grèce..... | <i>Jeudi 18 Juill. 4 h. s.</i> | Pour Alexandrie, Port-Saïd et Beyrouth (1).... (1) Sauf changements pouvant résulter des mesures sanitaires prises par les Gouvernements Grec et Ottoman. | NIGER, C. Guionnet. |
| Angleterre..... | <i>Jeudi 18 » midi.</i> | Pour Le Havre, Dunkerque et Londres..... | MEMPHIS, C. Grégorj. |
| Grèce, Turquie et Mer Noire..... | <i>Samedi 20 » 4 h. s.</i> | Pour la Sude, le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople et Batoum (retour par Trébizonde et Samsoun)..... | PEI-HO, C. Oliver. |
| Indes, Cochinchine, Tonkin, Siam, Chine et Japon | | DÉPART DE MARSEILLE, le 28 Juillet 1901 à 4 h. du soir | |
| | | Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo (et par transbordement Pondichéry, Madras, Calcutta), Singapore (et par transbordement Batavia), Saïgon (correspondance avec la ligne du Tonkin et avec Bangkok), Hong-Kong, Shang-Haï, Nagasaki (correspondance avec la ligne Nagasaki, Tchefou et Takou (Kobé et Yokohama)..... | |
| | | INDUS, C. Duchateau, l. de v. | |
| | | DÉPART DE MARSEILLE, le 4 Août 1901, à 4 h. du soir | |
| | | Pour Port-Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Singapore (et par transbordement Batavia et Samarang), Saïgon (correspondance avec la ligne du Tonkin et avec Bangkok), Hong-Kong, Shang-Haï, Nagasaki (correspondance avec la ligne Nagasaki, Tchefou et Takou (Kobé et Yokohama)..... | |
| | | LAOS, C. Flandin, l. de v. | |
| Australie et Nouvelle-Calédonie et pour passagers seulement Indo-Chine, Chine et Japon | | DÉPART DE MARSEILLE, le 11 Août 1901, à 4 h. du soir | |
| | | Pour Port-Saïd, Suez, Colombo, Fremantle (Adélaïde au retour), Melbourne, Sydney et Nouméa. Correspondance à Colombo avec le paquebot de Chine parti de Marseille le 4 Août 1901, pour les passagers à destination de l'Indo-Chine, de la Chine et du Japon..... | |
| | | TONKIN, C. Durrande, l. de v. | |
| Djibouti, Zanzibar, Madagascar, Côte de Mozambique La Réunion et Maurice | | DÉPART DE MARSEILLE, le 25 Juillet 1901, à 4 h. du soir | |
| | | Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Diégo-Suarez, Ste-Marie, Tamatave, La Réunion et Maurice..... <i>Par transbordements à Diégo-Suarez :</i> | |
| | | 1 ^o pour Beïra, Lourenço-Marquez et Natal pour passagers, colis-valeurs et expéditions en grande vitesse seulement ; 2 ^o pour Nossi-Bé, Majunga, Anatalave, Maintirano, Morondava, Ambohibé et Tuléar (Maintirano et Ambohibé pour passagers seulement). | |
| | | YANG-TSÉ, C. Jourdan. | |
| | | DÉPART DE MARSEILLE, le 10 Août 1901, à 4 h. du soir | |
| | | Pour Port-Saïd, Suez, Djibouti, Zanzibar, Moroni, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez, Tamatave, La Réunion et Maurice..... <i>Par transbordement à Diégo-Suarez</i> | |
| | | Pour Marchandises seulement : Beïra, Lourenço-Marquez et Natal. | |
| | | OXUS, C. Bourdon, l. de v. | |

S'ADRESSER

A Marseille : Pour passages et renseignements, au bureau d'Inscription, rue Canebière, n° 16.
Pour les marchandises, au bureau des marchandises, traverse de la Joliette.

A Paris : Pour passages et renseignements, rue Vignon, n° 1. — Pour les marchandises, place de la République, n° 10.

A Bordeaux : Allées d'Orléans, n° 20. — **A Lyon,** place des Terreaux, n° 4. — **Au Havre,** boulevard de Strasbourg, n° 117.