

BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

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

Avec la collaboration de MM. Jean-Louis Deloncle; Henri de Peyerimhoff de Fontenelle; Henry Bidou; Charles Mourey; Edouard Payen; Jean Imbart de la Tour; J.-H. Franklin, René Moreux, etc.

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

SOMMAIRE

20 ^e Liste des souscripteurs.....	513
Affaires de Siam.....	514
Le Traité franco-siamois.....	515
L'Évacuation de Changhaï., par E. P.....	517
La « China Association » de Changhaï et le traité anglo-chinois, par RENÉ MOREUX.....	518
La France et le commerce du Japon, par L. COQUET.....	519
L'Insurrection au Seu-tchouan, par	524
Japonais et Russes en Corée, par R. M.....	527
Formose sous l'administration japonaise en 1901. Asie Française : Un hommage à M. Doumer. — Au conseil supérieur de l'Indo-Chine : discours de M. Beau. — La réorganisation de la justice. — M. François à Hanoï. — La direction des douanes. — La baisse de la piastre en Indo-Chine. — Les concessions territoriales en Cochinchine.....	535
Siam : L'étalon d'or au Siam.....	538
Chine : Le commerce de la Chine pendant le 2 ^e trimestre de 1902. — L'action allemande, américaine, anglaise, autrichienne, japonaise et russe en Chine. — Conseils commerciaux. — La fraude commerciale. — Le tarif des douanes. — Un désastre à Amoy. — Le directeur des chemins de fer. — La mort de Tao-Mou.....	538
Japon : La situation politique au Japon. — Le Japon et la civilisation étrangère. — Progrès de la marine marchande japonaise. — Étrangers au Japon. — Le choléra. — Commerce en juin-juillet 1902. — Un typhon. — Un désastre industriel. — L'industrie du verre. — L'exposition d'Osaka.....	541
Corée : Le parti libéral. — Japonais en Corée. — Les Coréens en Sibérie.....	545
Asie Russe : Le retour de M. Paul Labbé. — Les chemins de fer en 1900. — Le mouvement des chemins de fer (1 ^{er} trimestre 1902). — L'impulsion donnée à la marine marchande.....	546
Turquie : Nouvelles du Levant. — Les capitaux français. — Le commerce de Damas en 1900 et 1901..	548
Arabie : A Koueit.....	551
Perse : Une nouvelle Société russe en Perse.....	551
Afghanistan : Affaires d'Afghanistan.....	552
Asie Anglaise : Le <i>darbar</i> de Delhi. — Opérations contre les Waziris. — Le commerce de la Birmanie par terre. — Les mines d'étain dans les « Straits Settlements ».....	552
Nominations officielles.....	554
Bibliographie.....	555
Table des matières de 1902.....	556
CARTES ET GRAVURES	
Plan de Tcheng-tou-fou.....	525
Carte de l'île de Formose (Tai-ouan).....	531

20^e LISTE DES SOUSCRIPTEURS ⁽¹⁾

MM.

Gouverneur général de l'Indo-Chine (cotisation pour 1902)	5.000	»
Lieutenant Le Duc, de l'infant. coloniale.	12	»
* D. Tessier, maître-répétiteur (1 ^{er} versement).	5	»
Général Puel, direct. de l'artill. au ministère de la marine.	20	»
* Bibliothèque de garnison de Tunis.	12	»
* Junot, direct. des <i>Voyages pratiques</i>	25	»
* Blanc, capitaine du génie.	12	»
Bibliothèque militaire de Lons-le-Saunier.	15	»
* L. Audemard, lieut. de vaisseau.	12	»
Paul Savoye, consul de France.	12	»
* Séraphin Mattis, à Paris.	12	»
Biblioth. des officiers du 9 ^e colonial.	12	»
* Lieut. Létoffé, des tirailleurs tonkinois.	12	»
* Lacorre, conducteur des travaux publics	12	»
* Bibliothèque des officiers du 67 ^e d'infanterie.	12	»
<i>A reporter.</i>		« 5.185

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

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

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

<i>Report.</i>	5.185 »
Bibliothèque des officiers du 7 ^e colonial.	12 »
* Bibliothèque des officiers du 101 ^e d'infanterie.	12 »
Capit. Delacroix, de l'état-major.	15 »
Aubry, notaire, à Chatou.	12 »
* Gaston de Bezaure, consul général de France.	40 »
Réunion des officiers d'Arras.	12 »
Cercle des officiers de Bourges.	12 »
* Cercle des officiers de Dellys.	20 »
* Lieutenant Allcard, des tirailleurs algériens.	12 »
Cercle militaire de Méchéria.	12 »
Cercle militaire de Lalla-Marnia.	12 »
Biblioth. militaire de Majunga.	20 »
Colonel Billet, commandant le 3 ^e spahis	20 »
* Henri Meyer, ancien député.	12 »
* L. Bernheim, à Paris.	50 »
René Camuset, à Neuilly.	12 »
* P. Pierre, chef d'escadron d'artillerie à Paris.	24 »
* H. Tissot, administrateur des services civils de l'Indo-Chine	12 »
* Georges Peyrot, Pehan Railway, à Pékin.	12 »
* Cercle des officiers de Vietri.	12 »
* Capitaine d'Uston de Villeréglan.	15 »
* Lieut.-colonel L. Lubanski.	25 »
* Lieut. Amédée Thierry.	12 »
* René Millet, ambassadeur de France.	25 »
Souscriptions diverses	44 »
TOTAL.	5.651 »

AVIS IMPORTANT

1^o Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie Française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.

2^o Les adhérents qui versent une cotisation annuelle d'au moins 300 francs reçoivent le titre de donateurs.

3^o Un versement d'au moins 1.000 francs donne droit au titre de bienfaiteur.

Tous les souscripteurs reçoivent le Bulletin du Comité pendant douze mois à dater du 1^{er} janvier de l'année de leur souscription.

Afin d'éviter les frais occasionnés par le recouvrement à domicile des cotisations, les souscripteurs sont instamment priés de vouloir bien envoyer le montant de leur souscription pour 1903 en un chèque ou un mandat-poste à l'ordre de M. Charles Picot, trésorier du Comité de l'« Asie Française », 19, rue Bonaparte.

La banque de l'Indo-Chine reçoit gratuitement, dans toutes ses agences, les souscriptions à l'Œuvre du Comité.

Affaires de Siam

Le traité franco-siamois, qui avait été soumis à l'opinion publique avant d'être transmis au Parlement, a été déposé sur le bureau de la Chambre des députés, le samedi 6 décembre, dernier jour de la session extraordinaire de 1902. On lira plus loin l'exposé des motifs, dont M. Delcassé a fait précéder le texte de la convention, et on trouvera aussi, jointe à cet exposé des motifs, une déclaration additionnelle à laquelle le ministre des Affaires étrangères semble attacher une grande importance. Dès le lendemain, en effet, du dépôt sur le bureau de la Chambre du projet de loi portant approbation de la convention du 7 octobre, et alors que ce projet n'était point encore imprimé, une note communiquée à l'Agence Havas apprenait que le texte déjà connu du traité franco-siamois était suivi maintenant d'une déclaration additionnelle ainsi conçue :

Le gouvernement siamois, considérant comme définitives les dispositions de l'article 2 de la convention du 3 octobre 1893 relatives à la démolition des fortifications dans les provinces de Battambang et de Siem-reap, ainsi que dans la région de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong, déclare que, dans cette même région et dans ces mêmes provinces, il n'élèvera pas de nouvelles fortifications.

Cette disposition a-t-elle, en réalité, l'importance que les auteurs du traité semblent lui attribuer? Nous ne le pensons pas. Il suffit de la lire avec attention pour s'apercevoir que, si elle peut empêcher le Siam de compléter à l'avenir ses ouvrages défensifs dans les régions qu'elle indique, elle ne débarrasse point ces mêmes régions de tout ouvrage fortifié. « Il n'élèvera pas de nouvelles fortifications », dit le texte. On ne saurait reconnaître plus clairement qu'il y en a déjà et qu'on les maintient.

Cette interprétation du texte de la déclaration ne peut être contestée. Les faits d'ailleurs la confirment pleinement. L'article 2 de la convention de 1893 stipulait que les fortifications qui pourraient se trouver dans les provinces de Battambang et de Siem-reap, ainsi que dans la zone de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong, seraient démolies. Il fut si peu appliqué que non seulement les fortifications auxquelles cet article faisait allusion restèrent debout, mais que les Siamois purent en réparer quelques-unes; le fait s'est produit notamment à Battambang. Les Siamois pouvaient donc, sans grand dommage, souscrire à une déclaration qui, somme toute, ne les démunit pas. Mais que dire sur ce point de la rédaction première de la convention du 7 octobre 1902, sinon que la déclaration additionnelle, révélée le 7 décembre, montre combien les critiques élevées contre le projet de traité étaient justes?

Il nous paraissait impossible que, du rapprochement de l'article 3 de la convention de 1902

avec les articles 3 et 4 du traité de 1893, on pût conclure autrement qu'à la pleine liberté pour le Siam d'assurer par tous les moyens, et notamment par des fortifications, la défense des provinces de Battambang et de Siem-reap et de la région de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong. L'article 3 du traité de 1893 stipulait que le gouvernement siamois ne construirait aucun poste fortifié ou établissement militaire dans les régions ci-dessus indiquées ; or l'article 3 de la convention nouvelle dispose expressément que les restrictions visées aux articles 3 et 4 du traité de 1893 sont supprimées. Dans ces conditions, le Siam recouvrait toute liberté d'action. On a reconnu que c'était, pour nous, une liberté qui ne laissait pas d'être dangereuse ; et pour rassurer le public, on a obtenu du Siam la déclaration additionnelle que nous avons rapportée au début de cet article. Cette déclaration additionnelle ne donne pas malheureusement encore toutes les satisfactions, toute la sécurité que le projet du traité de 1902 nous refusait si délibérément. Après comme avant, le Siam reste maître de fortifications dans les régions voisines de nos possessions. Il ne pourra pas les améliorer, ni les compléter, objecte-t-on, et cela sera vrai, — si tout au moins nous tenons énergiquement la main au respect de cette déclaration ; mais ce qui est dès aujourd'hui acquis, c'est que les Siamois possèdent dans ces mêmes régions des établissements militaires que notre longanimité leur a permis non seulement de maintenir, mais de réparer, depuis 1893, date à laquelle ils auraient dû les supprimer.

Rien ne pouvait, mieux que cette déclaration additionnelle, faire ressortir la légitimité de la plupart des critiques que la convention du 7 octobre dernier a provoquées. Rien ne pouvait mettre en plus vive lumière l'imprévoyance de certaines de ses dispositions ; et ce n'est pas l'exposé des motifs, quelque adresse qu'ait montrée son rédacteur, qui atténuera cet effet dont la portée reste entière, puisque le point même qu'on a jugé opportun de corriger ne l'est que très imparfaitement.

Le gouvernement, en signant l'accord du 7 octobre, a été guidé, nous apprend l'exposé des motifs, par une double préoccupation : « renouer avec le Siam des rapports amicaux à la faveur desquels notre influence se développerait sans entraves ; obtenir immédiatement pour l'Indo-Chine de nouveaux éléments de force et de prospérité et ajouter à ses garanties de sécurité dans l'avenir. » Sur ce dernier point, tout ce que nous venons de dire montre combien le traité du 7 octobre était peu satisfaisant. Il donnait tant de liberté d'allures au Siam, que ses rédacteurs eux-mêmes ont décidé de restreindre la portée de ses dispositions. Quant aux nouveaux éléments de force et de prospérité qu'apporte à l'Indo-Chine le nouveau traité, nos deux précédents articles (1) ont amplement montré ce qu'il en fallait penser.

(1) Voir les Bulletins d'octobre et de novembre 1902.

Reste donc le second but : le libre développement de notre influence au Siam. L'exposé des motifs essaie de nous convaincre que, s'il n'est pas encore atteint, on a, dès maintenant du moins, des assurances très nettes qu'on l'atteindra. « Comme conséquence de la convention, et pour nous donner une preuve manifeste de ses sentiments d'amitié, dit ce document, le gouvernement siamois vient de nous notifier... » Suit la désignation d'un certain nombre de postes ; on en trouvera la liste plus loin dans l'exposé des motifs. Nous ne critiquerons pas leur importance, très relative comparée à celle de certaines fonctions conférées à des Anglais, à des Allemands ou à d'autres Européens. Nous arrivons trop tard, c'est entendu ; mais ce que nous voulons retenir, c'est que l'énergie qu'il a fallu déployer pour obtenir ces quelques postes, en dépit de la signature de la convention du 7 octobre, aurait certainement été couronnée du même succès si on y avait recouru avant d'avoir traité. Ce n'est rien moins que spontanément, en effet, que le Siam a accordé ces différents emplois à nos compatriotes.

Les objections, que le projet de traité du 7 octobre 1902 a soulevées, n'ont pas été formulées seulement dans la métropole. Notre Indo-Chine, nous l'avons dit dans notre dernier Bulletin, a protesté énergiquement par l'entremise de deux de ses représentants au Conseil supérieur des colonies. Le dernier courrier d'Extrême-Orient nous a apporté une nouvelle protestation, celle des membres de la colonie française de Bangkok. Ces Français ont, dans une adresse aux membres du Parlement — adresse dont les termes sont fort mesurés — discuté l'accord nouveau et montré combien il avait ruiné les espérances de tous ceux qui, là-bas, nous sont dévoués, tandis qu'il provoquait la joie des journaux siamois.

Plus on approche du moment où les Chambres auront à se prononcer sur l'accord nouveau, plus apparaît, du fait même parfois du gouvernement, ainsi qu'on a pu en juger, l'inutilité de cet accord.

LE

TRAITÉ FRANCO-SIAMOIS

L'EXPOSÉ DES MOTIFS

Voici, *in extenso*, l'exposé des motifs du projet de loi portant approbation de la convention du 7 octobre dernier, projet déposé le 6 décembre sur le bureau de la Chambre des députés par M. Delcassé :

Messieurs,

Lorsque, le 3 octobre 1893, le gouvernement de la République signait avec le gouvernement siamois un traité et une convention destinés à clore les incidents qui avaient troublé les relations des deux pays, il comptait que ces accords rétabliraient les bons rapports entre la

France et le Siam et ouvriraient, pour leur profit commun, une période de paix et de mutuelle amitié.

Les faits ne répondirent pas à cette légitime espérance.

Dès le lendemain de la conclusion du traité, nous étions obligés de protester contre la violation de stipulations que, d'autre part, le gouvernement siamois affirmait observer scrupuleusement.

Ces trop fréquentes contestations provenaient de ce que les deux gouvernements n'entendaient pas de même les clauses du traité de 1893.

Tandis que nous prétendions exiger du gouvernement siamois l'accomplissement de toutes les obligations qui, selon nous, découlaient naturellement du texte de nos accords, le gouvernement siamois s'appliquait à s'en dégager par une interprétation aussi restrictive que possible.

De là, d'incessantes discussions et des malentendus dont le plus grave portait sur l'exercice de notre droit de protection.

Nos agents au Siam, s'appuyant sur l'article 4 de la convention annexée au traité du 3 octobre, admettaient à la protection française toutes les personnes nées sur territoire devenu français ou descendant d'anciens prisonniers de guerre transportés et détenus au Siam à la suite d'expéditions sur la rive gauche du Mékong dont le dernier traité nous reconnaissait la possession.

Ils soutenaient que le statut personnel des anciens habitants de la rive gauche ne pouvait être déterminé par le fait de leur détention en territoire étranger, et que des actes de contrainte ne sauraient avoir des effets juridiques.

Le gouvernement siamois, par contre, se considérait uniquement comme tenu à ne pas mettre obstacle au retour sur la rive gauche des anciens habitants de cette région et refusait de reconnaître la validité des patentes de protection délivrées par nos agents à ceux qui continuaient de résider sur le territoire du royaume.

Des points de vue aussi opposés n'étaient pas conciliables.

Aussi des négociations souvent reprises n'aboutirent-elles qu'à mieux marquer les divergences qui nous séparaient et l'impossibilité absolue de rétablir des relations normales tant que seraient maintenues dans leur rigueur les interprétations dont chaque gouvernement s'inspirait.

Bien plus, sous l'appréhension d'une intervention violente de notre part pour régler les questions qui nous divisaient, les Siamois, depuis 1893, s'appliquaient à nous tenir à l'écart de leur vie politique, économique, administrative.

Ils faisaient appel à des concours extérieurs pour réaliser les progrès qu'ils sentaient nécessaires, et ainsi, à la place de l'influence qu'aurait dû nous assurer notre situation de grande puissance limitrophe, grandissaient au Siam des influences étrangères dont les progrès ne pouvaient manquer de s'imposer à notre attention.

En se prolongeant, une pareille situation n'aurait bientôt plus laissé de place à aucun accommodement.

Le gouvernement siamois, se rendant compte du péril, a manifesté le vif désir d'y mettre fin et de reprendre des négociations auxquelles le gouvernement de la République a consenti à se prêter, convaincu qu'une solution pacifique sauvegarderait aussi bien nos intérêts et ménagerait mieux l'avenir.

En signant l'accord du 7 octobre, le gouvernement a été guidé par une double préoccupation : renouer avec le Siam des rapports amicaux à la faveur desquels notre influence se développerait sans entraves ; obtenir immédiatement pour l'Indo-Chine de nouveaux éléments de force et de prospérité et ajouter à ses garanties de sécurité dans l'avenir.

Et tout d'abord, nous avons tenu à régler la question des protégés. De précédentes négociations avaient clairement établi — et la lecture du *Livre jaune* n'a pu laisser de doutes sur ce point — que le gouvernement siamois ne se résignerait pas à ce que l'extension de la pratique des protections eût pour effet de soustraire à sa juridiction une partie considérable, peut-être la majorité de la population résidant sur son territoire. Mais, d'autre part, nous ne pouvions ni ne voulions accepter un traitement moins favorable que celui qu'a consacré, au profit de l'Angleterre, la convention du 29 novembre 1899. Nous avons donc réclamé et nous avons obtenu la reconnaissance de notre droit de protection sur toutes les personnes d'origine indo-chinoise et venues au Siam depuis notre établissement en Indo-Chine, ainsi que sur leurs enfants jusqu'à la troisième génération.

La révision de nos listes de protégés, admise par nous depuis plusieurs années, sera effectuée exclusivement par nos agents au Siam. Cette opération accomplie, communication des listes sera faite aux autorités siamoises, qui pourront alors présenter des observations au sujet des inscriptions à leur sens injustifiées.

Enfin, une clause spéciale nous reconnaît — ce que le gouvernement siamois s'était jusqu'ici obstinément refusé à admettre — la protection des Chinois actuellement inscrits sur nos listes et, pour l'avenir, elle nous assure le bénéfice de toutes les facilités ou privilèges que le gouvernement siamois accorderait à n'importe quelle puissance pour la protection des Asiatiques nés en dehors de ses possessions.

Le maintien d'une garnison française à Chantaboun, localité que nous nous étions d'ailleurs engagés à évacuer le jour où le traité de 1893 serait exécuté, était également incompatible avec le rétablissement de relations amicales entre les deux pays ; le gouvernement siamois considérait la présence de nos troupes dans cette ville comme une humiliation et comme une menace. Invoquant l'accord établi, il nous a demandé le rappel de nos troupes qu'il réclamait avec une insistance croissante depuis plusieurs années. On verra à quelles conditions nous y avons consenti.

Nous n'avons pas cru non plus devoir refuser au Siam l'abrogation de celle des dispositions des articles 3 et 4 du traité de 1893 qui, en créant le long du Mékong une zone où les troupes des deux pays ne pouvaient pénétrer, servait moins à garantir notre frontière qu'à permettre aux rebelles et aux malfaiteurs, de plus en plus nombreux, des deux rives du fleuve d'échapper à toute poursuite. Responsable de la sécurité de la rive droite du Mékong, le gouvernement siamois acquiert la faculté d'y entretenir des troupes régulières pour l'assurer. Mais, pas plus hier que demain, il ne pourra, ni dans le rayon de 25 kilomètres sur la rive droite, ni dans les provinces de Battambang et de Siem-reap, élever de fortifications. Et seuls aussi, demain comme hier, nous aurons le droit de faire circuler des bâtiments armés tant sur le Mékong et ses affluents que sur les eaux du Grand Lac.

Devant cette double preuve de notre bonne volonté et de nos intentions pacifiques, le Siam ne pouvait désormais nous refuser les avantages qui nous paraissent les plus propres à atteindre le deuxième résultat que nous poursuivions, c'est-à-dire fortifier l'Indo-Chine et assurer éventuellement un vaste champ d'expansion à notre industrie.

Le gouvernement siamois aurait voulu nous faire accepter, comme compensation de l'évacuation de Chantaboun, la partie du Luang-prabang située sur la rive droite du Mékong qui était restée sous sa suzeraineté. Nous n'avons pas cru devoir nous prêter à cette combinaison. La cession offerte était, en effet, plus apparente que réelle ; elle eût simplement consacré une situation

de fait déjà tout à notre profit, puisque le roi de Luang-prabang, notre protégé, administre et continuera d'administrer librement cette partie de son royaume sous une souveraineté qui lui laisse la plénitude de ses pouvoirs. Nous avons préféré régler certaines des contestations territoriales entre notre autre protégé, le souverain du Cambodge, et celui du Siam; c'est ainsi que les provinces de Mélou-prey, de Tonlé-repou et de Bassac, qui pénétraient comme un coin dans nos possessions et par où il était facile de menacer les territoires cambodgiens, y seront désormais incorporées.

En outre, sur la rive gauche du Grand Lac, la frontière est reportée à vingt-cinq kilomètres environ au delà du cours d'eau qui formait, depuis 1867, la limite des deux Etats, ajoutant ainsi de précieuses pêcheries à celles que nous avons le droit d'exploiter. Sans parler de la province laotienne de Bassac, nous restituons ainsi au Cambodge la plus grande partie des territoires qui lui avaient été enlevés avant 1867.

Le gouvernement de Bangkok, en s'engageant à n'envoyer et à n'entretenir que des troupes siamoises, commandées par des officiers siamois, dans la partie du bassin du Mékong qui lui appartient, nous a concédé une garantie d'un autre ordre qu'il suffit de signaler pour en faire apprécier toute l'importance.

Enfin, en stipulant que, dans ce même bassin du Mékong, le gouvernement siamois devra se mettre d'accord avec le gouvernement de la République pour tous les travaux : ports, canaux, chemins de fer, qu'il ne pourrait exécuter exclusivement avec un personnel et des capitaux siamois, nous nous sommes prémunis contre le développement d'influences rivales dans une région si proche de nos possessions.

Le gouvernement ne croit pas avoir à insister sur la valeur d'un accord, qui, sans sacrifices ni en hommes ni en argent, augmente considérablement l'étendue et la sécurité de nos possessions d'Indo-Chine, tout en rétablissant avec le pays voisin des relations confiantes qui commencent déjà à porter leurs fruits.

En effet, comme conséquence de la convention, et pour nous donner une preuve manifeste de ses sentiments d'amitié, le gouvernement siamois vient de nous notifier sa résolution :

1° D'instituer immédiatement au département sanitaire un service de travaux d'assainissement ayant à sa tête un ingénieur français et assuré par des ingénieurs également français. L'ingénieur, chef de ce service, aura le titre de conseiller au département sanitaire;

2° De créer à Bangkok un institut bactériologique, dirigé exclusivement par des médecins français;

3° D'engager sans délai un certain nombre de professeurs et d'instituteurs français pour l'enseignement de notre langue dans les collèges et écoles du Siam;

4° De réserver à des Français une vaste concession de forêts de teck dans la vallée du Mékong;

5° Enfin, d'allouer une subvention à la Compagnie française de navigation, qui assure deux fois par mois le service postal entre Bangkok et Saïgon.

Ces différentes décisions, prises quelques jours après la signature du traité, et que d'autres analogues doivent suivre au fur et à mesure que l'occasion s'en présentera, montrent que le gouvernement siamois est sincèrement désireux de faire désormais aux Français, dans ses diverses administrations et dans les concessions qu'il pourrait avoir à accorder, la part qui revient justement aux nationaux d'une grande puissance voisine et amie.

A cet égard encore, la convention du 7 octobre n'a point manqué son but.

En conséquence, le gouvernement soumet à

la Chambre un projet de loi dont voici l'article unique :

Le président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention conclue le 7 octobre 1902 entre le gouvernement de la République française et celui de S. M. le roi de Siam.

Une copie authentique de cet acte et de la déclaration additionnelle du 4 décembre 1902 sera annexée à la présente loi.

Le traité annexé à ce projet de loi contient la déclaration additionnelle suivante, qu'il faut ajouter au texte du traité que nous avons naguère publié :

Le gouvernement siamois, considérant comme définitives les dispositions de l'article 2 de la convention du 3 octobre 1893 relatives à la démolition des fortifications dans les provinces de Battambang et de Siem-reap, ainsi que dans la région de 25 kilomètres sur la rive droite du Mékong, déclare que, dans cette même région et dans ces mêmes provinces, il n'élèvera pas de nouvelles fortifications.

L'ÉVACUATION DE CHANGHAI

Changhai possède encore les divers contingents étrangers qui, comme nous l'avons expliqué dans notre dernier numéro, s'y sont installés au moment des troubles de Chine et à la suite des Anglais. Seuls, les Japonais se sont retirés. Les Anglais, les Allemands et les Français sont encore dans la ville, et on ne prévoit pas le moment où l'accord pourra se faire sur la date d'évacuation. On a parlé du 20 décembre, et des dépêches anglaises ont dit que les troupes britanniques se préparaient à partir à cette époque. Mais, comme d'autre part le correspondant du *Times* à Changhai a télégraphié, le 1^{er} décembre, que les Allemands n'auraient pas terminé leurs préparatifs de départ avant le 1^{er} février, l'évacuation, qui doit être simultanée, pourrait, de ce fait, se trouver encore retardée, bien que lord Cranborne ait déclaré le 8 décembre dernier à la Chambre des Communes que, les Allemands ayant annoncé l'intention d'évacuer Changhai dans les premiers jours de janvier, il était inutile de contremander le départ de la garnison anglaise fixé au 20 décembre. Cette évacuation a déjà été considérablement retardée, si nous en jugeons d'après les dépêches contenues dans le *Livre bleu* publié à ce sujet dans les premiers jours de décembre. Il ressort de ce document en effet que c'est à la fin de juillet 1902 que sir Ernest Satow, ministre d'Angleterre à Pékin, a transmis au gouvernement britannique la requête du vice-roi de Nankin demandant le retrait du contingent anglais.

Lord Lansdowne demanda aussitôt leur avis aux autres puissances. La France et le Japon se déclarèrent partisans de l'évacuation. Mais ces deux puissances y mettaient une condition identique, à savoir : que le départ des quatre contingents serait simultané et qu'elles se réservaient

à elles-mêmes le droit de réoccuper la ville dans le cas où une autre puissance y renverrait un contingent. Quant à l'Allemagne, elle manifesta le désir de ne pas se séparer des autres puissances sur cette question, mais elle déclara ne pas pouvoir donner d'avis définitif avant d'avoir consulté son ministre à Pékin. Or, ultérieurement, quand on recommença à parler de la date de l'évacuation, le gouvernement allemand posa des conditions que l'Angleterre considéra comme contraires à ses intérêts dans la vallée du Yang-tseu, et qu'elle ne voulut pas accepter. D'après ces conditions, le gouvernement de Pékin et les vice-rois du Yang-tseu devaient s'engager « à n'accorder à aucune puissance des avantages spéciaux de nature politique, militaire, maritime ou économique, et à ne pas permettre l'occupation de tous autres points commandant le fleuve, soit en aval, soit en amont de Changhaï. »

Un incident survint, qui froissa l'Angleterre. Ces propositions qu'elle refusait, le ministre d'Allemagne à Pékin parvint à les faire accepter par le gouvernement chinois. Les représentations que le Foreign Office fit à Pékin, à cette occasion, amenèrent l'Allemagne à faire connaître qu'elle renonçait aux conditions supplémentaires qu'elle avait posées et qu'elle se tenait pour satisfaite d'avoir obtenu de la Chine une déclaration générale, complétant et confirmant les arrangements antérieurs existants, « en particulier le traité anglo-allemand d'octobre 1900 ». A quoi lord Lansdowne répondit que l'Angleterre ne pourrait pas se considérer comme liée par des stipulations sino-allemandes, intervenues en dehors d'elle.

On peut juger par ces quelques faits des incidents qui ont marqué les négociations pour le retrait des troupes de Changhaï et s'expliquer pourquoi ce retrait n'est pas encore réalisé.

La publication du *Livre bleu* est venue nettement montrer qu'il existe entre l'Allemagne et l'Angleterre une assez vive opposition, la première voulant s'opposer à ce que la seconde réalise son projet, qui est de réserver la vallée du Yang-tseu à son influence; et aussi, n'est-il pas étonnant que l'Allemagne ne hâte point ses préparatifs de départ.

E. P.

LA

“China Association” de Changhaï ET LE TRAITÉ ANGLO-CHINOIS

La *China Association* de Changhaï s'est prononcée, le 27 octobre dernier, sur le nouveau traité anglo-chinois. Les débats qui ont précédé l'ordre du jour approuvant la convention, cet ordre du jour lui-même, voté à une très faible majorité, ont provoqué de nombreux commentaires. Il nous paraît intéressant de démêler derrière cette approbation apparente les véritables sentiments du

grand commerce anglais de Changhaï, à l'égard de l'œuvre de sir James Mackay.

Il est nécessaire de remarquer, avant tout, que le président de la *China Association*, M. J. L. Scott, de la maison Scott Harding et C^{ie}, et son ami M. C. J. Dudgeon, de la maison Ilbert et C^{ie}, qui a été adjoint à sir James Mackay, pendant les négociations avec la Chine, étaient directement intéressés à faire approuver la politique commerciale du plénipotentiaire britannique qui, en somme, est la leur. Cela seul peut nous expliquer la manière dont ont été conduits les débats à la *China Association*. Au début de la séance, deux partis se trouvaient en présence. L'un, à la tête duquel se trouvaient MM. Scott et Dudgeon, était décidé à voter l'ordre du jour de M. Scott ainsi conçu :

« La *China Association* de Changhaï inscrit à son procès-verbal qu'elle approuve le traité de commerce anglo-chinois, signé à Changhaï le 5 septembre 1902. Elle est d'avis, sous réserve que les clauses du traité seront loyalement exécutées par le gouvernement chinois, que ce traité servira utilement le commerce anglais en Chine. »

Le parti adverse, au contraire, désirait l'adoption de l'ordre du jour suivant, auquel son auteur, M. E.-S. Little, avait donné le nom « d'amendement à la motion Scott » :

« La *China Association* de Changhaï, disait-il, inscrit à son procès-verbal que le traité anglo-chinois signé à Changhaï le 5 septembre 1902 ne présente pas des garanties et des avantages suffisants pour le commerce britannique et prie, en conséquence, le gouvernement britannique de ne point le ratifier dans sa forme actuelle. »

La situation était parfaitement claire; mais M. Scott, s'étant aperçu, dès le début de la séance, que sa motion n'avait aucune chance d'être votée, fit observer que le prétendu amendement de M. Little était au fond la négation de son ordre du jour approuvant le traité de sir James Mackay et que, dans ces conditions, il y avait lieu de procéder à une discussion générale de la convention controversée.

Cette discussion fut ouverte par deux longs discours de MM. Scott et Dudgeon, qui parurent avoir un peu fatigué l'assemblée. D'ailleurs il se faisait tard et malheureusement il y avait à la même heure une réunion du *Golf Sport Club*. Un grand nombre des membres de la Société proposèrent de remettre la suite des débats à un autre jour.

M. Scott s'étant refusé à mettre aux voix cette proposition, une grande partie des membres hostiles au traité sortirent, les uns pour diner, les autres pour se rendre au *Sport Club*. Il ne restait plus dans la salle que 98 membres, c'est-à-dire pas même la moitié des membres de la *China Association*.

Les débats furent, malgré tout, poursuivis. M. Little prit la parole et, dans un brillant discours, montra toutes les faiblesses de l'œuvre de sir James Mackay. La salle paraissait acquise aux

idées de l'orateur quand M. J.-O.-P. Bland, correspondant du *Times* à Changhaï, et le rédacteur en chef du *North China Daily News* sauvèrent la motion de M. Scott en proposant de lui adjoindre l'amendement suivant que nous traduisons textuellement :

« Pour obtenir des garanties plus grandes et pour éviter des malentendus et des discussions pour l'avenir, le gouvernement britannique est prié de demander également au gouvernement chinois, comme condition à la ratification du traité, des explications définitives et circonstanciées au sujet de l'article VIII et sur les points suivants :

« 1° De quelle façon le gouvernement chinois pense-t-il augmenter la taxe de consommation ?

« 2° De quelle façon sera fixé le droit d'excise sur les articles de types étrangers, fabriqués mécaniquement ; sous quelles conditions cet impôt sera-t-il levé dans les ports à traité et à l'intérieur ; quelle règle suivra-t-on pour rembourser le montant du droit d'importation et la surtaxe supportés par les marchandises consommées pour la fabrication de ces objets confectionnés mécaniquement ?

« 3° Quelles mesures le gouvernement chinois compte-t-il prendre pour assurer le contrôle effectif des douanes indigènes et des taxes de consommation prévues au § 10 ?

« 4° Quel doit être le montant des sommes qu'expédieront à Pékin les différentes provinces conformément aux conventions stipulées, comme supplément au traité, dans la correspondance échangée le 6 septembre entre sir James Mackay et Sheng-kung-pao.

« Le gouvernement britannique est, en outre, prié, au cas où le traité serait ratifié, de faire savoir formellement au gouvernement chinois que le traité pourra être dénoncé et annulé au cas où viendraient à se produire des manquements graves et répétés à cet article VIII et aux autres clauses du traité. »

Six orateurs prirent encore part à la discussion. Ce furent MM. Kingsmill, Butler, Hanson, Campbell, Anderson et Twentyman. Tous se prononcèrent contre le traité. Cependant, comme l'amendement de M. Bland résumait les principales objections du groupe Little, la motion Scott fut adoptée avec cet amendement par 53 voix contre 45.

Il est nécessaire, pour juger ce vote à sa juste valeur, de remarquer encore une fois que plus de la moitié des membres de l'association étaient absents ; que les réserves, sous le bénéfice desquelles le traité de sir James Mackay a été approuvé, confirment d'une façon générale les appréhensions des adversaires de la convention et autorisent toutes les craintes pour l'avenir.

La plupart des grands journaux de Chine ne s'y sont pas trompés. Le *North China Daily News*, le *Shanghai Mercury*, la *China Gazette*, la *Shanghai Daily Press*, le *Shanghai Times* l'ont constaté dans les longs articles qu'ils ont consacrés au vote de la *China Association* de Changhaï.

Nous-mêmes estimons que, si la face de certains membres de cette société a été sauvée par l'adoption de la motion Scott-Bland, il s'en faut de beaucoup que ce vote soit un succès pour sir James Mackay.

RENÉ MOREUX.

LA FRANCE

ET LE COMMERCE DU JAPON

L'élévation du Japon au rang de puissance civilisée date à peine de huit ans, mais les progrès de ce merveilleux pays n'ont cessé, depuis un demi-siècle, d'être considérables.

Le développement économique et social du Japon sera peut-être considéré, par les historiens de notre époque, comme le fait le plus marquant dans l'évolution du monde, en même temps que le plus gros de conséquences pour les deux continents d'Europe et d'Amérique.

Cependant, si des nations comme l'Angleterre et les Etats-Unis paraissent attacher au développement de ce pays une importance en proportion avec les faits et doivent en retour être appelées à en profiter les premières, il est regrettable de constater que nous ne semblons pas, en France, nous préoccuper au même point de nouer des relations intimes avec ce peuple nouveau. Nous abandonnons par là une source multiple de profits : les uns d'ordre matériel, en négligeant d'ouvrir à notre commerce et à notre industrie des débouchés qui se font plus rares chaque jour ; les autres d'ordre moral, mais avec des conséquences matérielles énormes, en laissant amoindrir notre prestige dans les mers d'Orient, où nous avons de si puissants intérêts à sauvegarder.

A côté de l'évolution économique, le Japon nous offre le spectacle d'une évolution morale qu'il est aussi indispensable de connaître. Nous devons l'oublier moins que personne, nous qui fûmes les premiers éducateurs du Japon (1). Son ambition est de marcher de pair avec les Etats-Unis et l'Angleterre aussi bien pour le commerce, l'industrie, la guerre, la marine, que pour l'état social et les mœurs en général. Voici, à ce sujet, l'opinion très caractéristique d'un Japonais de mérite : « Ces deux pays (Etats-Unis et Angleterre), dit M. Chohei-Shirasu, dans un mémoire récent sur le développement du commerce japonais (2), sont les plus forts, par

(1) C'est à une mission militaire française que fut confiée, après 1871, la réorganisation de l'armée japonaise. Ce sont aussi des ingénieurs français qui ont créé l'arsenal de la marine, avec ses magnifiques docks et ses chantiers à Yokoska ; de cet arsenal sont sortis les premiers navires de guerre du Japon, construits sous la surveillance et la direction de chefs constructeurs français. C'est un Français, M. le professeur de droit Boissonnade, qui fut chargé de rédiger le premier projet de code civil japonais. — Voir sur la question la savante étude du baron ALEXANDRE DE SIEBOLD : *L'accession du Japon au droit des gens européen*, traduction française, Paris, Pichon, 1900.

(2) *The development of Commerce in Japan and its effect on civilization in that country*, by CHOHEI SHIRASU A. M. (a native of Japan), Washington, 1902, Government Printing Office.

la perfection de leur industrie, par leur commerce et par leur richesse. La seule politique avantageuse pour notre pays est d'améliorer son industrie, de développer son commerce, afin de devenir riche et puissant. » M. Shirasu s'efforce de montrer que la civilisation, après être née en Asie et s'être développée en Europe, a pris toute son expansion dans l'Amérique du Nord, pour revenir à son berceau avec le Japon d'aujourd'hui : « L'Angleterre en Europe, les Etats-Unis dans l'Amérique du Nord, et le Japon en Asie, se préparent, dit-il, à jouer le rôle des *trois sœurs du xx^e siècle*, dans le développement du commerce du monde. » Et il ajoute, afin de manifester sa conviction profonde que trois peuples seulement sont les héritiers et les dispensateurs à venir des bienfaits de la civilisation : « Maintenant le temps est venu pour le Japon de faire connaître quels progrès il est capable de faire et le xx^e siècle montrera les limites extrêmes que peut atteindre son commerce, avec celui des Etats-Unis et de l'Angleterre, les *trois sœurs du siècle*. »

Il est assez consolant de penser que le superbe dédain des *hommes nouveaux*, comme M. Shirasu, pour tout ce qui n'est ni l'Angleterre, ni les Etats-Unis, ni le Japon, range ainsi la France en assez bonne compagnie, avec des pays comme l'Allemagne qui ne considère pas sa destinée comme terminée et comme la Russie qui ne fait encore que s'ouvrir au progrès.

A ne considérer que les faits relatifs à l'histoire commerciale du Japon, M. Shirasu aurait cependant raison. Les deux pays qui entretiennent avec le Japon les relations les plus importantes sont bien l'Angleterre et les Etats-Unis, et les progrès considérables du commerce de ce dernier pays avec le Japon sont tout à fait de nature à exciter l'admiration.

Voici des chiffres. Nous serons amenés à en donner beaucoup dans cette étude, qui se propose surtout d'être précise et qui s'appuie sur des faits. Mais c'est l'esprit des chiffres que nous chercherons à dégager, sans nous appesantir sur les statistiques elles-mêmes.

**

Les relations commerciales (importations et exportations comprises) entre les Etats-Unis et le Japon, qui s'évaluaient en 1873 à 5 millions de yens et en 1890 à 26.645.969 yens, ont atteint en 1898 la somme de 87.312.252 yens et elles s'élevaient en 1900 à 115.327.591 yens. Cette progression est véritablement imposante.

Les Néo-Japonais américanisants oublient seulement de remarquer que la grandeur d'une nation ne saurait s'évaluer en chiffres, que l'importance de son commerce et sa richesse ne suffisent pas à grandir un pays, que le moyen de s'élever au-dessus des autres c'est surtout une science plus profonde, une justice plus parfaite et une notion plus exacte des devoirs universels des hommes les uns envers les autres.

Si cependant, pouvant faire mieux, nous laissons, par imprévoyance et inertie, s'accréditer au

Japon des opinions aussi inquiétantes pour l'avenir que celles dont M. Shirasu s'est fait l'éloquent et *quasi officiel* (1) interprète, il nous reviendrait une certaine responsabilité dans les graves événements qui pourraient, d'un jour à l'autre, se produire.

Tous les Etats d'Europe doivent se préoccuper, à la fois dans leur intérêt propre et dans l'intérêt général du monde, d'empêcher qu'une sorte de monopole commercial s'établisse au Japon au profit d'une ou de deux puissances. Notre pays, qui, après l'Angleterre, a les plus grands intérêts en Orient, doit, plus qu'aucun autre, s'employer à cette tâche et s'efforcer de conjurer ce danger.

**

Jetons un coup d'œil rapide sur la position commerciale des différents pays vis-à-vis du Japon. L'Angleterre y est, du fait de sa nouvelle alliance, plus fortement établie que jamais. Mais nous avons vu qu'elle n'y est pas seule. A côté de la France et de l'Allemagne, concurrents de second ordre dont le commerce réuni égale à peine le sien, l'Angleterre se trouve en présence d'un adversaire redoutable qui fait déjà avec le Japon plus du double d'affaires que le Royaume-Uni (non compris ses colonies) : les Etats-Unis d'Amérique.

Le tableau suivant montre les progrès accomplis par les principaux pays européens en relations d'affaires avec le Japon, de 1894 à 1900 :

Commerce total en millions de yens.

	1894	1900
Etats-Unis.....	53.4	115.3
Angleterre.....	48.1	56.1
France.....	23.8	35.0
Allemagne.....	9.4	21.0

Le commerce de la Chine avec le Japon, en 1900, n'est lui-même que de 68,9 millions de yens, c'est-à-dire inférieur à celui des Etats-Unis, bien qu'il soit en progression de 42,6 millions depuis 1894.

En ce qui concerne l'Angleterre, si l'on grossit son commerce propre de celui de ses colonies, on arrive à un chiffre qui dépasse de beaucoup celui de tous les autres pays. Ainsi le seul commerce des Indes avec le Japon s'est élevé, en 1900, à 49,9 millions de yens et celui de Hongkong à 44,6 millions; l'Australasie, le Canada ne coopèrent à ce mouvement d'affaires que pour des sommes très inférieures : 3,8 et 2,5 millions de yens; mais en général le commerce des colonies anglaises avec le Japon est en augmentation dans de notables proportions comme celui de la métropole.

Pareille constatation ne peut malheureusement être faite pour notre colonie d'Asie. Les statistiques japonaises accusent un recul de 1,6 mil-

(1) L'étude de M. Shirasu fait partie de l'enquête officielle sur le commerce du Japon, publiée dans le *Monthly Summary of Commerce and Finance* du Bureau de statistiques du ministère des Finances à Washington.

lion de yens, de 1894 à 1900, dans les relations commerciales de l'Indo-Chine et du Japon, soit, au lieu de 6,2 millions, 4,6 millions de yens.

Le commerce des Etats-Unis est plus remarquable encore par sa rapide progression que par son importance propre. Ces progrès s'accomplissent surtout au détriment de l'Angleterre. Un rapport récent du consul anglais de Nagasaki contient d'intéressantes remarques à ce sujet. Comparant la situation de l'Angleterre de 1883 à 1900, il montre qu'en 1883 plus de la moitié des importations du Japon étaient de provenance anglaise ; en 1890 ce n'était plus qu'un tiers, en 1898 moins d'un tiers et en 1900 seulement le quart. Quant à l'ensemble de l'empire britannique, sa part dans le total des importations a été, en 1900, du tiers. Pendant la même période, le commerce des Etats-Unis est passé du neuvième à plus du cinquième. Considérant la nature des produits, jusqu'en 1896 le commerce des Etats-Unis portait presque exclusivement sur les articles suivants, pétrole, farine, cuir et tabac, tandis qu'il comprend aujourd'hui de nombreuses marchandises de concurrence.

En résumé, pendant une période de près de vingt ans, le commerce anglais a augmenté d'une fois et demie, tandis que celui des Etats-Unis augmentait de plus de dix fois. Notons en passant que le commerce de l'Allemagne a augmenté dans les mêmes proportions.

Remarquons aussi que, dans la plupart des rapports étrangers que nous avons eus entre les mains (la citation ci-dessus en est un exemple), il n'est jamais question du commerce français, si ce n'est pour rappeler négligemment que les Français continuent à importer au Japon quelques étoffes de laine.

Un examen sommaire de la nature du commerce des principaux pays européens avec le Japon nous permettra de nous faire une idée plus précise de la situation, relativement peu brillante, de la France sur le marché japonais et de l'orientation que nous devrions donner à notre commerce, pour modifier cet état de choses.

Nous examinerons séparément les importations et les exportations. Sans entrer dans le détail, rappelons brièvement tout d'abord quels sont les principaux produits que les pays d'Europe tirent du Japon.

* * *

EXPORTATIONS DU JAPON

Pour les Etats-Unis, ce sont surtout des soies (près de 40 millions de yens en 1899) et des étoffes de soie (habutai, 1,7; mouchoirs, 1,3); du thé (6 millions), et du riz (1,5 million de yens).

L'Angleterre importe principalement du riz (22), des étoffes de soie (habutai, 1,7; mouchoirs, 0,6), et du cuivre (1,3 million de yens). Nous ne retrouvons là aucun des gros chiffres d'importation qui caractérisent le commerce des Etats-Unis.

C'est, après les Etats-Unis, la France qui est le

plus gros acheteur du Japon avec 19 millions de yens pour les soies et 7,9 de tissus et déchets de soie.

Quant à l'Allemagne, ses principales importations sont du cuivre (1 million), du riz (0,8) et de l'huile de poisson (0,3 million de yens).

Voici le chiffre total des exportations du Japon à destination de ces différents pays en 1899 et en 1900 :

	1899	1900
Etats-Unis.....	63.919.270	52.566.395 yens.
France.....	29.247.837	19.150.423 —
Angleterre.....	11.270.771	11.262.997 —
Allemagne.....	3.796.927	3.555.614 —

* * *

IMPORTATIONS AU JAPON

Si nous passons aux importations de ces mêmes pays au Japon, leur classification par ordre d'importance est ainsi modifiée :

	1899	1900
Angleterre.....	44.836.994	71.638.220 yens.
Etats-Unis.....	38.215.894	62.761.196 —
Allemagne.....	17.613.191	29.199.696 —
France.....	5.768.180	8.095.819 —

S'il est vrai que les pays étrangers avec lesquels un autre pays entretient des relations d'affaires ont pour lui, *au même titre que ses colonies*, d'autant plus de valeur qu'ils offrent des débouchés plus larges à son commerce et à son industrie, c'est bien, malgré ce que nous disions plus haut, l'Angleterre qui, somme toute, profite plus qu'aucune autre nation, de ses relations avec le Japon, et au contraire la France qui en profite le moins. En effet, tandis que la balance du commerce est considérablement en faveur de l'Angleterre dont les ventes au Japon excèdent de plus de 33 millions de yens les achats — ce qui se présente également pour l'Allemagne — la disproportion des échanges est énorme pour les Etats-Unis et unique en ce qui concerne la France. L'écart entre nos achats et nos ventes au Japon n'est pas de moins de 23 millions et demi de yens, à notre détriment.

Considération aggravante, nous n'importons guère au Japon que des objets fabriqués : à vrai dire un seul article d'importance, la mousseline de laine, et peu ou pas de matières premières. Or, par suite des progrès constants de l'industrie, le Japon tend à restreindre de plus en plus ses importations aux seules matières premières.

Dès maintenant le Japon achète beaucoup plus de matières premières que de produits ouvrés. De même ses produits naturels, qui autrefois ne s'exportaient qu'à l'état brut, sont travaillés pour l'exportation par les nombreuses manufactures qui fonctionnent dans tout le pays, principalement à Osaka, le plus grand centre industriel du Japon. Le rapport entre les produits bruts et les produits manufacturés, qui était de 241 % en 1889,

descendait à 101,77 en 1898 pour les marchandises exportées. Pour les marchandises importées, ce rapport passait de 634,9 %, en 1889, à 241,6 % en 1898. Non content de s'affranchir de plus en plus de l'importation européenne, le Japon, « dans son orgueil un peu imprudent de nation mégalomane, prétend venir même faire concurrence aux Occidentaux sur leurs propres marchés (1) ».

Plus favorisés sont donc les pays qui ont la ressource de pouvoir importer au Japon autre chose que des produits manufacturés. Tel est le cas de l'Angleterre qui importe du coton (4,9 millions de yens), du fer (2,3 millions), du charbon (0,9 million) et des Etats-Unis qui importent surtout du coton (16,4 millions), du pétrole (5,4). L'Allemagne n'importe en quantité notable comme matière première que de la laine brute, pour 1 million de yens.

Afin de serrer la question de plus près, nous avons relevé dans les statistiques de trois années récentes, 1898, 1899, 1900, les chiffres des importations de toute nature, de France au Japon. Nous avons pu de la sorte établir une liste des articles dont l'importation accuse depuis plusieurs années un progrès ou un recul, ou bien reste stationnaire.

Cette liste est des plus instructives. On en pourra facilement déduire dans quel sens pourraient être faits des efforts utiles et sur quels points spéciaux doit porter l'attention de nos industriels et de nos commerçants, soit en vue de maintenir des positions acquises, soit afin de regagner du terrain perdu.

Il y a progression plus ou moins accusée pour les articles suivants :

Industrie cotonnière : fils, coton imprimé, mouchoirs.

Industrie lainière : Laine et filés, flanelle, serge, draps, demi-laine, mousseline de laine.

Soieries : satin, peluche et velours de soie.

Objets manufacturés : montres, pendules et accessoires ; appareils pour la lumière électrique, téléphones, fils télégraphiques, câbles sous-marins.

Machines : pour l'industrie minière et la fabrication du papier.

Produits ouverts : caoutchouc, carton, papier à cigarette, liège.

Produits chimiques : phosphore, chlorate de potasse, couleurs d'aniline, bois de campêche.

Chapellerie. — *Cuir et peaux*. — *Lait condensé*.

Sont, au contraire, en diminution :

Industrie cotonnière : velours de coton, shirting.

Industrie lainière : couvertures de lit.

Produits ouverts : papier de luxe.

Industrie du bâtiment : ciment, vitrerie, peinture, fer en barres ou en lingots.

Machines : locomotives, rails, machines pour l'industrie textile, outils agricoles, clous, fils de fer, tubes de cuivre, acier, bicyclettes.

Vins et alcools.

Restent à peu près stationnaires ou sont d'importation irrégulière :

La toile ;
Les cocons et fils de soie ;
Les tours ;
Les appareils photographiques ;
Le sucre raffiné.

Il est particulièrement à regretter qu'en un temps où le Japon développe de façon prodigieuse son industrie, nous ne coopérons pas pour une part plus grande à la fourniture des innombrables machines et instruments qu'il est obligé d'importer d'Europe pour se constituer un matériel réunissant les derniers perfectionnements.

De 1898 à 1900, voici quel a été le recul de nos importations pour les diverses catégories de machines :

	1898	1900
Locomotives	21.320	»
Machines pour filatures.....	81.819	12.374 yens.
— pour tissage.....	47.402	32.485 —
Chaudières et machines à vapeur.	1.357	149 —
Machines et outils agricoles....	9.710	6.227 —
Bicyclettes, etc.....	3.036	202 —
Total.....	166.633	51.437 yens.

Au moins aurions-nous dû maintenir notre rang pour l'importation des vins et alcools. Mais là encore nous sommes en retard sur les années précédentes. Nos importations d'alcool passent de 36.474 yens à 9.056 ; nos vins, de 2.592.215 litres, représentant 296.930 yens, à 455.120 litres, d'une valeur de 88.656 yens. Nous abandonnons de ce fait à l'Italie une suprématie ancienne, qui portait à la fois sur la quantité et la qualité des vins, pour ne plus garder qu'un minime avantage quant à la fourniture des vins fins. Les importations d'Italie ont, en effet, passé de 9.165 litres, soit 3.273 yens, en 1898, à 541.725 litres d'une valeur de 64.856 yens, en 1900. Pour les alcools, nous continuons à être largement dépassés par l'Allemagne, la Hollande et les Etats-Unis.

La France se trouve en définitive n'avoir de supériorité sur les autres pays que pour l'importation des marchandises suivantes : *mousseline de laine* (près des 2/3), *bois de campêche* (environ les 2/3) et *papier à cigarette* (près de la moitié). Encore faut-il négliger les deux derniers articles qui ne représentent l'un que 220.000, l'autre que 120.000 yens. Voici une statistique détaillée du premier produit :

	Mousseline de laine.	
	1899	1900
France	2.832.664	4.746.741
Suisse.....	1.067.874	1.547.532
Allemagne.....	402.201	1.020.065
Belgique.....	37.396	39.862
Italie.....	1.747	10.750
Grande-Bretagne.....	9.050	29
Autres pays.....	»	9
	4.350.932	7.364.988

Il est à noter que nous avons (en dehors de l'industrie locale du Japon) deux concurrents sérieux en Europe, la Suisse et l'Allemagne.

(1) SIEGFRIED : Le développement économique et social au Japon. *Musée social*, mars 1901.

L'Angleterre n'a jamais tenté d'effort dans ce sens, malgré les exhortations répétées de ses consuls.

Pour nous résumer, il n'est plus à démontrer que le Japon est en mesure d'offrir à notre commerce extérieur des débouchés considérables, et malgré la concurrence que nous font sur ce marché l'Angleterre et les États-Unis, nous devrions aspirer non seulement à maintenir notre position actuelle, mais encore à l'améliorer. Nos efforts doivent tendre à conserver la suprématie dans l'article unique où nous avons été jusqu'ici bons premiers, et à augmenter notre chiffre d'affaires en ce qui concerne les marchandises que nous importons au Japon en quantités variables, depuis nombre d'années. Il y a lieu enfin d'examiner la possibilité d'importer au Japon quelques articles nouveaux.

A défaut de matières premières (c'est-à-dire *lourdes*), que notre pays ne produit pas — ce qui explique en partie l'infériorité de notre marine marchande — nous pouvons espérer importer au Japon des quantités toujours plus grandes d'objets de luxe pour lesquels nos fabricants sont justement renommés. L'objet cher, qui représente un petit volume, doit suppléer en partie chez nous à l'objet lourd, dont la quantité seule fait la valeur et qui exige des moyens de transport autrement puissants que ceux dont nous disposons actuellement. Pour l'horlogerie, la bijouterie, le bibelot, les étoffes riches, la mode (qui, au train dont vont les choses, ne tardera pas à s'implanter au Japon avec la tyrannie qu'elle exerce ailleurs), nous devrions être les fournisseurs attitrés du Japon.

Nous devrions surtout nous tenir plus exactement au courant de la vie économique de ce riche pays et profiter de ce qu'il s'organise, et sera encore longtemps tributaire de la vieille Europe, pour tâcher de lui fournir une notable partie de l'outillage dont il a besoin.

Il s'agit enfin pour nos commerçants de s'organiser d'une façon plus rationnelle. « Je l'ai maintes fois répété, écrivait (1) récemment encore un de nos consuls au Japon, M. P. de Lucy Fossarieu, tant que notre commerce en ce pays ne sera pas organisé sur des bases analogues à celles qui ont si puissamment contribué au développement du commerce allemand dans ces dernières années, nous n'avons pas à espérer de le voir jamais réaliser aucun progrès sérieux. Mais on peut affirmer qu'il ne dépend que de nous de prendre sur ce marché une place beaucoup plus large; et avec l'organisation, que j'ai préconisée ailleurs, de syndicats de fabricants représentés ici par des voyageurs entreprenants et actifs, par une ou deux maisons pourvues de capitaux solides, on pourrait s'attendre à voir notre commerce d'importation, en dehors même des mousselines de laine, décupler en trois ou quatre ans. »

A côté des rapports de nos consuls, qu'on accuse souvent à tort de défendre peu énergiquement les intérêts de nos nationaux, et dont on ne lit point assez les travaux, il n'est pas sans intérêt de parcourir les rapports des consuls étrangers. On y pourra trouver des renseignements pratiques comme les suivants, qui sont empruntés à un récent rapport du consul d'Autriche-Hongrie à Yokohama :

Pour nouer des relations d'affaires, il est de l'intérêt des exportateurs d'envoyer, en même temps que leurs offres, leurs catalogues et prix courants, ces derniers toujours en livres sterling, francs ou marks, et les catalogues rédigés surtout en anglais.

Les prix doivent toujours être établis en comprenant le coût, l'assurance et le fret jusqu'au port de livraison.

Il y a lieu de remarquer, en outre, que le meilleur système d'ouvrir aux marchandises un marché au Japon, ou de développer ce marché, est de faire visiter le pays par des représentants capables, dignes de confiance et possédant complètement la langue anglaise, lesquels auraient pour mission d'étudier sur place les besoins du pays et d'entrer en relations avec des maisons sérieuses. Comme preuve de l'efficacité de ce système, on peut citer le fait que, l'année dernière, quelques-uns de ces voyageurs sont venus au Japon et ont obtenu de bons résultats.

En raison de la situation financière actuellement critique au Japon, il est indispensable, avant de traiter des affaires avec les maisons de commerce de ce pays et spécialement avec des maisons indigènes, de prendre des informations exactes sur leur solvabilité.

En principe, on ne peut pas conseiller d'entrer en relations directes d'affaires avec les Japonais, lors même que la maison japonaise dont il s'agirait serait connue comme une maison tout à fait sérieuse et digne de confiance. Pour nouer des relations d'affaires avec les Japonais, il faut toujours agir avec la plus grande circonspection si on ne veut pas courir le risque de perdre ses marchandises (1).

Nous avons vu quelle était, commercialement et moralement parlant, la position respective des divers pays vis-à-vis du Japon. Nous avons indiqué, chemin faisant, certaines causes de notre infériorité contre lesquelles nous ne pouvons rien, notamment la nature de nos exportations, restreignant à la fois notre commerce et contrariant le développement de nos moyens de transport. Nous avons montré également la possibilité de modifier, dans un sens favorable à notre commerce et à notre industrie, nos relations d'affaires avec le Japon. Il ne semble pas téméraire de tirer de ce rapide aperçu une conclusion relativement optimiste en notre faveur. Par les efforts intelligents et renouvelés de nos commerçants mieux au courant des demandes locales et des procédés en usage, si nous savons surtout tirer avantage de la situation particulière que nous crée en Asie la possession d'un vaste empire, il est permis d'espérer que nous pourrions contre-balancer, dans l'esprit des Japonais, l'admiration exclusive que certains d'entre eux professent pour la Grande-

(1) *Berichte der K. u. K. Oesterreich. Ung. Consular Aemter*, 1901.

(1) *Moniteur officiel du commerce*, 14 avril 1898.

Bretagne et les Etats-Unis. Il est de toute nécessité qu'à côté des Anglais et des Américains, qu'on estime là-bas plus que le reste du monde, nous reprenions sans tarder une place plus digne de notre histoire et de nos traditions. Sachons montrer que, malgré le superbe dédain des *hommes nouveaux* comme M. Shirasu, ni notre fortune, ni notre civilisation, ni notre amitié ne sont choses négligeables.

L. COQUET.

L'INSURRECTION AU SEU-TCHOUAN

Notes d'un témoin.

Nous recevons d'un de nos amis la très intéressante lettre suivante qui nous apporte des détails vécus, et vraiment dramatiques, sur les déplorables événements dont le Seu-tchouan a été récemment le théâtre.

Tchen-tou, octobre 1902.

Je vous écris de la capitale du Seu-tchouan où j'ai dû me rendre il y a plus d'un mois. La situation est devenue subitement très critique. Tout le plateau de Tchen-tou est en proie à une véritable anarchie, due au succès incroyable qu'a eu dans cette région la propagande des Boxeurs. Les mandarins, soit faiblesse et impéritie, soit secrète connivence, se sont laissés déborder, et le mal s'est étendu avec une rapidité foudroyante, entassant partout cadavres et ruines.

L'agitation couvait sourdement, il y a assez longtemps : vous devez vous rappeler que je vous l'avais signalée. Elle aurait sans doute pu être réduite à quelques petites manifestations isolées ; mais, comme on a permis aux fauteurs de troubles d'opérer impunément, bientôt on n'a plus été maître du mouvement. Encore devons-nous nous estimer heureux qu'il reste circonscrit autour de la métropole provinciale.

C'est en mai que les premiers troubles ont commencé. Jusqu'au mois de juillet, les désastres se sont succédé, demeurant pourtant sporadiques et sans grande gravité. Tout à coup, en juillet, plusieurs districts ont pris feu à la fois, et en quelques semaines, pour ne parler que des chrétiens (la partie de la population la plus éprouvée, à cause du caractère xénophobe du soulèvement), près de 1.500 personnes avaient été massacrées, quantité de maisons brûlées, rasées de fond en comble après pillage, et les récoltes saccagées. C'est une perte énorme pour la Mission du Seu-tchouan nord-occidental, dirigée par Mgr Dunard. Le dommage matériel, à ce jour, est au moins de 3 millions de francs, sans compter les compensations à réclamer pour les personnes tuées ou disparues.

Plusieurs districts, au nord-est de Tchen-tou principalement, sont occupés par des bandes de brigands qui marchent avec les Boxeurs. Les

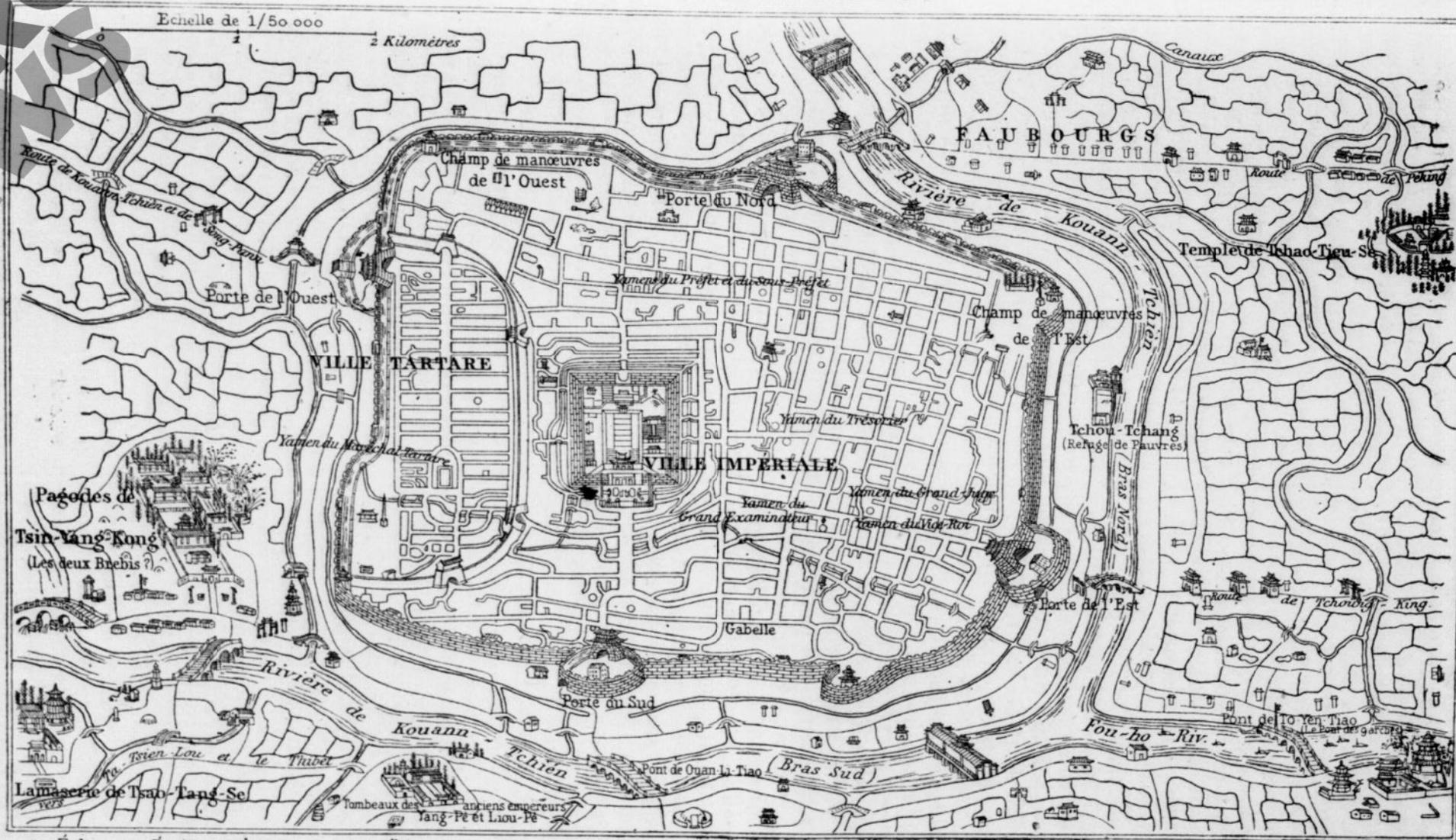
chrétiens ne peuvent rester chez eux pour relever les ruines de leurs demeures et travailler à leurs champs : tels qui ont tenté de réoccuper leurs propriétés ont été immédiatement mis à mort. Ces districts sont donc en pleine rébellion et les autorités locales ont désarmé devant les bandits. Dans le reste du pays, cependant très troublé aussi, les choses ne vont point si mal, en ce sens que les mandarins y conservent un semblant de pouvoir. Ils ne réussissent point, toutefois, à empêcher les pillages et les massacres. Tous les jours, on nous en annonce de nouveaux. Le comble est que, dans la ville même de Tchen-tou, la sécurité est des plus précaires.

Notre consul, M. Bons d'Anty, partit précipitamment de Tchoung-king à la nouvelle que les Français, en résidence ici, étaient sérieusement exposés. De son côté, le lieutenant de vaisseau Hurst, qui, chargé d'une mission sur le haut Yang-tseu, commande les deux stationnaires placés dans nos eaux, avait reçu le même avis, alors qu'il se trouvait sur le Min, fleuve de Tchen-tou, en tournée d'hydrographie. Il planta là sa chaloupe, ses compas et ses lunettes, et gagna Tchen-tou le plus vite qu'il put, accompagné de trois matelots et emportant un canon Maxim. Il précéda ici de deux jours M. Bons d'Anty, quoique ce dernier ait fait lui aussi grande diligence. Malgré une chaleur atroce qui rendait le trajet fort pénible, il parcourut, en effet, en neuf journées, une distance que l'on franchit ordinairement, en marchant bien, en douze jours. Mais le lieutenant Hurst était dans le voisinage immédiat de la capitale, tandis que notre consul s'en trouvait éloigné de 500 kilomètres au moins ! Il est arrivé épuisé, rendu. Pendant la seconde moitié du voyage, il avait essuyé alertes sur alertes. Les brigands occupaient la route, toutes les villes étaient acquises aux Boxeurs. Dès Tchoung-king, on lui avait donné 100 soldats pour traverser un pays où l'on se promène d'ordinaire la canne à la main ; cette escorte, déjà si forte, fit la boule de neige à mesure qu'il avançait, et en entrant à Tchen-tou, il avait avec lui 500 hommes de troupes, dont deux compagnies d'élite de la garde personnelle du vice-roi, sans compter les petits mandarins, messagers, satellites, etc., qu'on lui avait envoyés pour lui rendre les honneurs. C'est assez vous dire l'état de la contrée. On nous a raconté que, dans un gros bourg de la plaine, M. Bons d'Anty n'avait pu passer qu'entre une double haie de soldats qui bordaient toute la longue rue de la localité, tandis que d'autres refoulaient les Boxeurs et empêchaient toute démonstration dans l'intérieur de cet endroit. Un autre marché, traversé par le consul avant d'arriver aux portes de Tchen-tou, fut, pendant la nuit même qui suivit son arrivée, le théâtre d'une émeute sanglante.

D'ailleurs, depuis plus d'un mois, nous entendons continuellement la fusillade, ponctuée de coups de canon ou de coulevrine, qu'échangent Boxeurs et soldats ; c'est surtout la nuit que ce bruit parvient à nos oreilles.

Vers le 8 septembre, le lieutenant Hurst est

PLAN DE TCHENG-TOU-FOU



☞ Églises ou Établissements français des "Missions étrangères"

Reproduction d'une carte chinoise

CLICHÉ COMMUNIQUÉ PAR M. MARCEL MONNIER

Extrait de son ouvrage *l'Empire du Milieu*, (Paris, Plon et Nourrit).

alle reprendre le commandement de sa flottille. Nous aurions bien voulu le garder plus longtemps, mais l'état des eaux faisait prévoir une forte baisse, à courte échéance, et il a dû regagner son bord, de façon à être bien sûr qu'il n'y aurait pas d'échouage et pour garder à notre disposition nos bateaux de guerre qu'il faudra peut-être faire marcher cet hiver si les choses ne prennent pas une meilleure tournure.

Le commandant est donc parti, emmenant ses matelots, remportant son joli petit canon, au grand désespoir de nos missionnaires qui voyaient en M. Hurst le palladium de la cause française. Et voici que le 15 et le 16 septembre nous avons eu de très vives alertes. Sans un concours de circonstances vraiment providentiel, nous y passions tous, je n'exagère nullement.

L'impunité, et peut-être aussi certains encouragements secrets venus d'en haut, avaient sans doute enhardi les Boxeurs, car ils ne craignirent pas de pénétrer en ville le 15 au matin et d'y appeler la population aux armes, en proférant, contre nous et contre les chrétiens, des cris de mort. En même temps, des chefs de la secte se présentaient chez le vice-roi pour lui demander l'autorisation de nous exterminer, de détruire nos résidences, etc. On les éconduisit, avec la plus suave politesse, du reste! Quant aux énergumènes qui couraient les rues, réclamant notre peau, on les laissa faire pendant plus de trois ou quatre heures. Si ces individus n'avaient point été de misérables vagabonds raccolés pour sonder le terrain, connaissant mal les aîtres de la cité, et de plus, saouls d'opium et d'alcool, hallucinés par une décoction de haschich, ils auraient sûrement marché tout droit sur les maisons des missionnaires, les églises, le consulat, bien reconnaissable à l'immense drapeau français qui en décore le portail. Aux missions, il y avait quelques soldats; au consulat, pas un seul; on y envoya une demi-compagnie de troupes d'élite, dans la soirée de ce même jour, alors que le péril était passé. C'est bien chinois! Ces gardes sont, d'ailleurs, de braves gens, qui n'ont pas froid aux yeux. On leur a promis une bonne gratification s'il faut en venir aux mains avec les Boxeurs, tout en les avertissant que ceux qui flancheraient au feu recevraient immédiatement une balle de revolver dans les parties les plus vitales de leur individu. Grâce à ces énergiques encouragements, ils font très bonne contenance.

Pour revenir à la journée du 15 septembre, les habitants ne répondant pas aux excitations des Boxeurs, les mandarins jugèrent que le coup avait raté et qu'ils pouvaient, sans danger pour eux-mêmes, intervenir afin de rétablir l'ordre. Ils lancèrent donc les troupes, jusque-là consignées dans leurs casernes et dans leurs camps, à la poursuite des Boxeurs. Des engagements meurtriers se produisirent au centre de la ville. Quantité de passants inoffensifs se trouvèrent pris entre deux feux et périrent dans ces échauffourées. Pas mal de Boxeurs jonchèrent le sol. Beaucoup de soldats furent tués ou blessés. Nous pûmes nous rendre compte des pertes éprouvées des deux côtés, car,

pendant plusieurs jours, on laissa les cadavres, dépouillés par les mendiants, étendus sur le pavé. Il y avait dans le nombre une femme, prophétesse qui marchait en tête des Boxeurs, intoxiquée par des stupéfiants, ou, qui sait, hypnotisée. Les corps des Boxeurs tués par les soldats étaient décapités : c'était aussi le cas pour la femme dont je viens de parler.

On avait fermé les portes de la cité et on fit la chasse aux rebelles, tout le jour. Le sang coula à flots, comme bien vous pensez. La population, fort effrayée, restait soigneusement enfermée dans le fond des maisons, toutes les boutiques hermétiquement closes. Ce jour-là, je parcourus au grand trot la ville avec le lieutenant Marquis, officier d'infanterie de marine attaché à la mission Hurst, que le commandant avait laissé ici, et le médecin de la légation, M. le Dr Erchinger, du cadre colonial. La cité, semée de cadavres sur les principales voies, avait l'air d'une nécropole : à tous les carrefours, sur les places publiques, des piquets de soldats. Devant le palais du Gouverneur général de la province, deux mitrailleuses en batterie enfilèrent les rues qui conduisent au palais. Un bataillon campé sur la place complétait la défense avancée. A l'intérieur du palais étaient massés plus de 1.500 hommes.

Les mandarins ont eu tellement peur que, depuis ce jour mémorable, ils ne sortent qu'avec des escortes armées. On ne rencontre par les rues que des processions de baïonnettes. C'est au fond très amusant au point de vue du pittoresque.

Le 16 septembre avait été désigné par les Boxeurs pour procéder à une extermination générale des Européens et des chrétiens, dans toute la province. Nous étions prévenus de longue date. Nous espérions cependant que l'aventure de la veille avait fait échouer ce beau projet. Nous fûmes détrompés dès le lever du soleil, et nous n'eûmes que le temps de sauter du lit, de nous couvrir à la hâte de quelques vêtements et de courir aux armes. Nos soldats avaient déjà pris leurs dispositions. Ils s'étaient placés eux-mêmes aux points à défendre, leurs fusils chargés et leurs cartouchières bien garnies. Un piquet occupait la rue et commençait à tirer sur les gens, affolés par l'émeute, qui se portaient de notre côté. M. Bons d'Anty, toujours calme et admirable de sang-froid, dut organiser leur zèle; il fit poser quelques sentinelles par le lieutenant Marquis et partit en reconnaissance. L'échauffourée était déjà terminée. Les Boxeurs, s'apercevant que les habitants ne faisaient toujours pas cause commune avec eux, et qu'au contraire les soldats les attaquaient, se dispersèrent; ils eurent pour successeurs, pendant un moment, des mendiants et des vagabonds qui profitèrent du désarroi jeté par le passage de la bande, pour dévaliser les étalages. Mais bientôt tout rentra dans l'ordre.

Le soir, seulement, à la tombée de la nuit, il y eut encore une forte panique, parce que la muraille de la ville s'était écroulée, à la hauteur de la porte de l'Est, sous la violence des pluies qui tombaient depuis plusieurs jours. Les Boxeurs

firent mine d'escalader la brèche; mais on leur opposa du monde en quantité suffisante et ils se bornèrent à manifester de loin. Ils ne nous en tinrent pas moins éveillés toute la nuit.

Nous avons eu encore quelques vives émotions depuis lors; mais ce n'étaient que des incidents sans la moindre importance au fond. En somme, c'est surtout le 15 que nous l'avons échappé belle. Si les Boxeurs avaient eu le courage d'opérer eux-mêmes et l'intelligence de préparer leur coup de main en étudiant la topographie de la ville, nous étions perdus. Tout le monde s'accorde à dire, d'ailleurs, que nous devons un fameux cierge au Dieu de la Chine. Sans ces averses continuelles, d'une violence inouïe, il y aurait eu une foule énorme dans les rues le 15 et le 16, surtout ce dernier jour qui coïncidait avec la célébration de l'une des plus grandes fêtes de la Chine. Il est vraisemblable, aussi, que la population de la ville, qui nous voyait circuler en grande pompe depuis une quinzaine, qui avait remarqué les honneurs exceptionnels qu'on nous rendait, les fréquentes visites que nous rendaient les plus hauts mandarins, réfléchit que tout cela cachait quelque chose et qu'il ne ferait pas bon de s'attaquer à de pareils personnages. L'impression de tous les Missionnaires, leur conviction absolue — ils ne cessent de nous le répéter — est que, sans nous, ils essayaient un épouvantable désastre. Beaucoup de mandarins chinois nous ont dit également que la seule présence de notre consul avait été la sauvegarde des étrangers et des chrétiens qui vivent dans Tchen-tou.

Les divers événements que je viens de vous narrer n'ont eu, en effet, aucune conséquence fâcheuse, ni pour nous, ni pour nos protégés. Mais la ville en a beaucoup souffert. Le 16 septembre, par exemple, était jour d'échéance. Or, comment aller toucher des effets et des loyers dans une ville en effervescence, dont plusieurs quartiers sont parcourus par des émeutiers? La plupart des négociants et des propriétaires ont donc renoncé à effectuer leurs rentrées, tombant à cette date. Mais, depuis, les débiteurs et les locataires font la sourde oreille à leurs réclamations, prétendant ne plus rien devoir: la coutume chinoise leur donne, du reste, raison sur ce point.

La situation continue à être mauvaise. Nos efforts ne tendent qu'à l'empêcher d'empirer, car, pour l'améliorer, ce sera l'affaire de beaucoup de temps, et cela demandera infiniment de patience et de fermeté de la part des mandarins chargés de rétablir l'ordre. Nous avons, depuis quelques jours, un vice-roi. C'est un homme jeune (il a une quarantaine d'années à peine) et il nous arrive du Chensi, précédé d'une brillante renommée qui le décrit comme un administrateur hors ligne, un homme éclairé, énergique et juste, etc. Il est déjà venu au consulat, et l'empressement qu'il a mis à rendre à M. Bons d'Anty sa visite est de bon augure. Il nous a produit à tous la meilleure impression. Nous allons le voir à l'œuvre.

Vous comprenez que, dans les conjonctures actuelles, les problèmes économiques sont relé-

gués au second plan. Ce qui nous préoccupe avant tout, et même nous absorbe parfois complètement, c'est la question politique. Je vous parlerai donc ultérieurement de nos affaires industrielles, minières, commerciales, etc. Tous les malheurs qui viennent de s'abattre sur la province ne sont guère faits, n'est-ce pas, pour favoriser nos entreprises. Tant de ruines ont été accumulées que les ressources locales vont s'en ressentir et perdre toute élasticité. D'autre part, les sommes que nous devons réclamer forcément aux Chinois vont grever le budget provincial et le feront peser plus lourdement sur le malheureux contribuable, à qui on réclame toujours trois ou quatre fois le montant des recettes réellement encaissées par le Trésor. Ces nouvelles exigences, dont on aura bien soin de dire que c'est nous qui les imposons, nous créeront naturellement plus d'inimitiés que de sympathies. Comment accueillera-t-on ensuite nos ingénieurs, lorsqu'ils se présenteront dans l'intérieur du pays pour y délimiter des périmètres et y faire des études? Vous voyez d'ici tout le mauvais côté du cercle vicieux dans lequel nous tournons depuis si longtemps: persécution, indemnité — indemnité, persécution. Voilà ce que l'on ne sait pas assez en France. A quelle solution s'arrêter cependant? Nos Missions représentent un groupe fort important d'intérêts français que nous ne pouvons laisser périliter. C'est donc le *modus vivendi* qu'il faut changer, d'accord avec les autorités indigènes. Je reviendrai d'ailleurs sur cette question pour vous la développer à loisir.

JAPONAIS ET RUSSES EN CORÉE

Le Mikado considère la Corée comme une province du Japon. Nous avons montré dans notre Bulletin de novembre que presque tout le commerce coréen se trouvait en mains japonaises. Il nous a paru intéressant de grouper tous les faits de détail qui nous ont semblé le mieux caractériser la politique japonaise à l'égard de la Corée:

En janvier 1902, on annonçait que le gouvernement japonais avait, malgré la défense de la cour de Séoul, commencé à installer des stations de télégraphie sans fil sur la côte.

Les Japonais de Fousan cherchaient, à la même époque, à obtenir l'autorisation de s'adonner à l'agriculture dans tout l'Empire coréen.

En août, nous apprenions que le Japon avait ouvert un bureau de poste à Kunsan, bien que ce port ne fût pas ouvert au commerce.

Le directeur des Postes au Japon, qui s'était rendu lui-même en Corée, désirait, en outre, obtenir du gouvernement la concession des lignes télégraphiques Séoul-Gensan et Séoul-Pjenjau. Ces nouvelles lignes, qui sont, paraît-il, absolu-

ment nécessaires au commerce japonais, ont été mal accueillies en Corée et l'empereur a protesté énergiquement contre cette nouvelle demande.

Cela n'arrêtera peut-être pas le gouvernement du Mikado qui a fait, à la même époque, annoncer à Séoul qu'il installait des troupes de police à Masampo. Il avait profité de ce que des bandes de brigands s'étaient montrées autour de ce port pour débarquer aussitôt des soldats.

D'ailleurs, des officiers japonais d'état-major ont été vus, pendant le mois de juillet, dans la province de Tschun-tschau qu'ils ont explorée en tous sens.

En septembre, des troubles avaient éclaté à Yenham, à Sunjan et Kotjan dans la province de Tchelas. A Yenham particulièrement, l'opinion était très hostile aux étrangers; deux négociants japonais avaient été assassinés. Le Mikado avait fait réclamer aussitôt l'exécution des coupables et une indemnité pour les familles des victimes.

A la suite de ces événements, le gouvernement de Tokyo a obtenu l'établissement à Masampo d'une concession *exclusivement japonaise* et d'une superficie de 16 hectares. Voici maintenant qu'on annonce que M. Kato, conseiller japonais au ministère de l'Agriculture de Séoul, a proposé au gouvernement coréen de négocier près de la Dai-ichi-Ginko, qui a des succursales à Séoul, Tchemoulpo, Fousan et Wensan, un emprunt de 2 millions de yens, à condition que cette banque ait le droit de faire lever ses impôts par les agents dans les provinces du sud de la Corée.

Cette nouvelle, qui a été connue à Tchemoulpo vers le milieu d'octobre, n'a pas encore été démentie.

Il est curieux de constater que la Dai-ichi-Ginko, en prévision sans doute de cet arrangement, avait émis quelque temps auparavant des billets de banque de 4, 5 et 10 yens. Si l'emprunt négocié par M. Kato a lieu, ce sera donc très probablement en papier que la cour de Séoul sera payée.

On disait d'ailleurs, à la même époque, que le gouvernement russe avait fait savoir au gouvernement coréen que les fonctionnaires russes au service de la Corée n'accepteraient pas que leurs traitements leur fussent servis en billets de la Dai-ichi-Ginko.

On comprend, en effet, après ce qui vient d'être dit sur les tentatives japonaises, que le ministère des Affaires étrangères de Saint-Petersbourg suive avec la plus grande attention tout ce qui se passe dans la presqu'île coréenne et qu'il ait déjà pris, et qu'il soit résolu à prendre, toutes les contre-mesures qui lui paraîtront nécessaires; c'est ainsi que le gouvernement de Séoul et l'ambassadeur russe M. Pawlow ont signé, au début de l'année 1902, une convention d'après laquelle le gouvernement coréen s'engageait à ne pas céder, sous une forme quelconque, à une puissance étrangère (ni même à une société et à une personne étrangère), les côtes de l'île de Koje et de Corée jusqu'à Tchemoulpo.

D'autre part, le dernier courrier d'Extrême-

Orient nous apporte la nouvelle que M. Waeber, ambassadeur extraordinaire de Russie près de la cour de Séoul, est arrivé à Séoul et qu'il compte y rester jusqu'au printemps 1903, époque à laquelle de très grandes fêtes seront données par l'empereur. Il a été reçu, le 17 octobre, par le souverain avec lequel il a eu une longue audience et qui a donné un banquet en son honneur.

Il convient de rappeler que M. Waeber était ambassadeur à Séoul à l'époque où Séoul fut pris par les Japonais et où le palais était occupé par les troupes du Mikado. L'empereur et le prince héritier de Corée s'enfuirent dans une chaise à porteur chez M. Waeber, qui les reçut de la façon la plus cordiale et leur offrit l'hospitalité pendant plus d'un an.

Il est inutile d'ajouter que M. Waeber possède toute la confiance et toute l'amitié de la cour de Séoul. Son voyage ne pouvait donc passer inaperçu.

R. M.

FORMOSE

SOUS L'ADMINISTRATION JAPONAISE EN 1901

Voilà près de sept ans que Formose est soumise à l'occupation japonaise, et si, jusqu'ici, il eût semblé un peu prématuré de rechercher les résultats obtenus — résultats qui n'auraient pu être que partiels et incomplets — il est permis aujourd'hui d'examiner et de juger l'œuvre administrative de l'île. Le gouvernement impérial, d'ailleurs, comme le peuple lui-même, paraît depuis quelque temps s'intéresser particulièrement à cette colonie, qui, en dehors de son rôle économique, peut être appelée, par sa position géographique même, à servir, à un moment donné, les ambitions politiques plus ou moins latentes du Japon sur les Philippines, le Fo-kien et le Tonkin. L'activité qu'y déploie le général baron Kodama qui, il y a quelques mois, remettait à l'empereur le portefeuille de la guerre pour se mieux consacrer à ses fonctions de gouverneur général, suffirait à justifier ce réveil d'attention et de curiosité à l'égard des choses de Formose.

* *

LE CLIMAT

Le climat de Formose est loin d'être aussi sain que celui du Japon même, mais il n'est pas absolument insupportable, et, dans tous les cas, l'initiative individuelle arrive à en atténuer les rigueurs par des procédés en quelque sorte artificiels. La chaleur de l'été y est torride et accablante, mais heureusement mitigée par de nombreuses ondées. De terribles cyclones sont à

redouter, surtout sur la côte occidentale, aux époques de changement des moussons.

* * *

LA POPULATION

La grande variété de population est une des caractéristiques de Formose. On y rencontre deux sortes d'aborigènes, les uns tout à fait primitifs, les autres un peu plus avancés en civilisation : les Chinois, à demi civilisés, qui, sous la dénomination générale d'*indigènes*, constituent le principal facteur de la population ; les Européens et Américains en assez grand nombre ; enfin les Japonais, qui sont les maîtres de l'île, ou du moins des côtes. D'après les statistiques de 1899, la population de Formose se décompose comme suit :

Japonais.....	33.120	—	8.327 foyers
Indigènes (aborigènes compris).....	2.725.041	—	572.176 —
Total.....	2.758.161	—	580.497 —

Dans ces chiffres ne figurent pas les troupes casernées dans l'île. Quant au nombre exact des aborigènes purs, il est difficile de le préciser, mais il doit être estimé, selon l'opinion générale, à 100.000 individus et 20.000 familles. Les Chinois formosans sont, pour la plupart, des descendants d'immigrés du sud de la Chine : leurs coutumes et leurs pratiques religieuses sont les mêmes que celles de cette contrée, et plusieurs d'entre eux sont encore familiarisés avec l'écriture chinoise.

* * *

ADMINISTRATION POLITIQUE

Lorsque Formose passa, à la fin de la guerre de 1894-1895, sous la souveraineté du Japon, il se manifesta une grande anxiété au sujet de la nouvelle administration du pays, non seulement parmi les indigènes et les résidents étrangers de l'île, mais encore parmi les pionniers japonais qui s'y trouvaient déjà installés. Ceux-ci, croyant voir, dans les nouvelles institutions, un danger pour leurs intérêts privés, donnèrent libre cours à leurs revendications, et il n'est pas étonnant dès lors que le nouveau gouvernement de l'île se soit attiré, au début — tandis que sa ligne de conduite n'était pas encore nettement tracée ni ses règles d'administration bien établies — des critiques et des attaques violentes.

A la tête du gouvernement de Formose se trouve le Gouverneur Général, doublé, depuis l'établissement de l'administration spéciale militaire, d'un Gouverneur Civil placé sous ses ordres et responsable de l'administration civile. Quatre gouverneurs généraux se sont déjà succédé à Formose, ainsi que trois gouverneurs civils : les trois premiers ont occupé leurs fonctions, chacun pendant un temps assez court, de six à quinze mois environ. C'est au mois de mars 1898 que le général baron Kodama, le quatrième et actuel

gouverneur général, est entré en fonctions, appelé en même temps à assumer aussi la charge de gouverneur civil. Cette stabilité au pouvoir semble avoir fait tomber définitivement les doutes qu'avaient fait naître, chez beaucoup de Japonais, les fréquents changements du début dans le personnel des hauts et petits fonctionnaires, sur l'aptitude du gouvernement impérial à établir dans l'île une administration efficace et durable.

A vrai dire, les prédécesseurs du général Kodama n'avaient jamais eu de plan bien défini, et, à l'arrivée du gouverneur actuel, Formose se trouvait plutôt dans le désordre. Aussi a-t-il dû modifier presque complètement, et cela avec une grande énergie, tout le système administratif, se proposant, avant tout, comme programme : une meilleure distribution des districts administratifs ; l'encouragement de l'industrie ; la fondation d'établissements d'instruction et l'adoption de mesures sanitaires ; la réduction du nombre, jusqu'alors exagéré, des fonctionnaires, et aussi des règles pour assurer la sécurité et la stabilité dans leurs charges aux agents éclairés et vigoureux de l'administration supérieure ; enfin toutes les réformes nécessaires dans toutes les branches, sans avoir à heurter inutilement les usages traditionnels des indigènes, déjà si facilement enclins à la révolte.

La répression des mouvements des rebelles a toujours été, en effet, une source de grandes difficultés pour l'administration de Formose, et depuis l'établissement du système militaire on n'avait eu recours, pour arriver à un résultat, qu'à la force brutale des armes. Le baron Kodama, au contraire, a pensé que le meilleur moyen était de les amener, par la mise en pratique d'une politique administrative bienveillante, à se soumettre d'eux-mêmes et à revenir ainsi à leurs paisibles occupations. Cette politique n'a pas tardé à montrer ses effets : plusieurs rebelles sont venus librement à composition ; par eux il a été facile de connaître les idées et la situation générale des autres, et il a été ainsi possible de prendre des mesures désormais mieux calculées pour la pacification des révoltés. Cette douceur néanmoins a été reprochée au général Kodama par bon nombre de Japonais et d'étrangers ; mais si les soulèvements des rebelles n'ont encore lieu que trop souvent, il ne paraît pas qu'ils soient devenus plus fréquents ni surtout plus dangereux que par le passé.

* * *

INSTRUCTION PUBLIQUE

Afin de préparer le bien-être du peuple formosan et de lui permettre de jouir des bénéfices d'une administration éclairée, il était nécessaire, avant tout, de faire prévaloir la langue japonaise dans l'île entière et aussi d'avoir des agents japonais familiarisés avec la langue des indigènes. C'est ainsi que, dans l'année qui suivit la cession de Formose au Japon, il fut fondé à Taipeh une *Ecole centrale de Langage*, dont le double but était

d'apprendre le japonais aux indigènes et la langue indigène aux Japonais. Cette école est divisée en deux sections : *Ecole normale* et *Ecole des Langues*. La section de l'Ecole normale forme des étudiants japonais au professorat, pour l'enseignement des enfants indigènes dans les écoles primaires, et pour l'enseignement aux enfants japonais, dans les écoles normales et primaires, de la langue locale. Le nombre de ces étudiants est actuellement de 43. La section des langues comprend encore, de son côté, deux branches : l'une pour l'étude du japonais par les étudiants indigènes, l'autre pour l'étude du formosan par les étudiants japonais, et toutes les deux, elles ont en vue la préparation des jeunes gens aux carrières publiques et privées de Formose. Quelques étudiants indigènes des cours supérieurs de la section des langues y ont reçu une instruction technique, élémentaire relative au service des chemins de fer et des télégraphes, et cette expérience a été pleinement couronnée de succès.

Il y a actuellement 91 étudiants en langue japonaise, 16 dans la section des chemins de fer et télégraphes, et 25 en langue formosane. Bon nombre de ceux qui furent élèves des différentes sections de l'*Ecole centrale de Langage* rendent aujourd'hui de grands services dans les diverses situations qu'ils occupent dans l'île.

Trois écoles annexes dépendent encore de l'*Ecole centrale des Langues* : la première, avec 251 élèves pour l'instant, est pour l'instruction des petits indigènes, et sert, en même temps, comme école-type de l'enseignement élémentaire dans Formose, et aussi à fournir à la section de l'Ecole normale des étudiants, aspirants au professorat; la seconde, pour les jeunes Japonais, comprend un cours primaire d'une durée de six ans (339 élèves), un cours supplémentaire de deux années (27 élèves) et un cours moyen de cinq ans (77 élèves) avec un nombre total de 443 élèves; enfin la troisième qui donne aux jeunes filles indigènes une instruction élémentaire et l'enseignement des travaux manuels, comprend 131 élèves.

En outre de cet enseignement central, il existe de nombreuses et importantes institutions scolaires : ainsi Taipei, Taichu et Tainan ont chacun une *Ecole normale ordinaire* où les élèves, tous indigènes, sont appelés à remplir, après en être sortis, les fonctions de professeurs auxiliaires dans les écoles primaires d'enfants indigènes, tandis que les étudiants de la section de l'Ecole normale de l'*Ecole centrale de Langage* sont destinés à être professeurs principaux ou spéciaux dans ces mêmes écoles primaires. Les Ecoles normales comprennent 298 élèves — 49 à Taipei, 124 à Taichu et 80 à Tainan.

Des écoles primaires pour les jeunes Japonais sont établies dans les centres où la population japonaise est agglomérée; elles sont au nombre de 11 avec 1.342 élèves. Quant aux écoles primaires pour les jeunes indigènes, elles sont distribuées sur tous les points de l'île, au nombre de 121, avec 16.034 élèves.

Enfin, Formose compte deux écoles des langues, avec leurs dépendances au nombre de 11, pour l'enseignement du japonais aux aborigènes : 20 professeurs et 555 élèves.

* * *

SITUATION SANITAIRE

Nous l'avons dit plus haut, Formose est un pays d'une salubrité douteuse; mais des mesures énergiques d'assainissement ont été prises, depuis quatre ou cinq ans, par les autorités japonaises et ont mis quelque peu en déroute, à Taipei particulièrement, les innombrables moustiques et insectes qui l'infestaient. Les rues de la capitale sont purifiées par un nouveau système d'écoulement des eaux et de nombreux puits artésiens y donnent aux habitants, ainsi qu'à Tamsui et Kelung, une excellente eau potable.

Les fonctionnaires japonais à Formose sont logés dans les résidences officielles construites tout récemment avec le plus grand souci de l'hygiène. Grâce à ces précautions, le pourcentage des malades et des décès s'est abaissé dans une notable proportion, comme l'indique le tableau ci-dessous (1) :

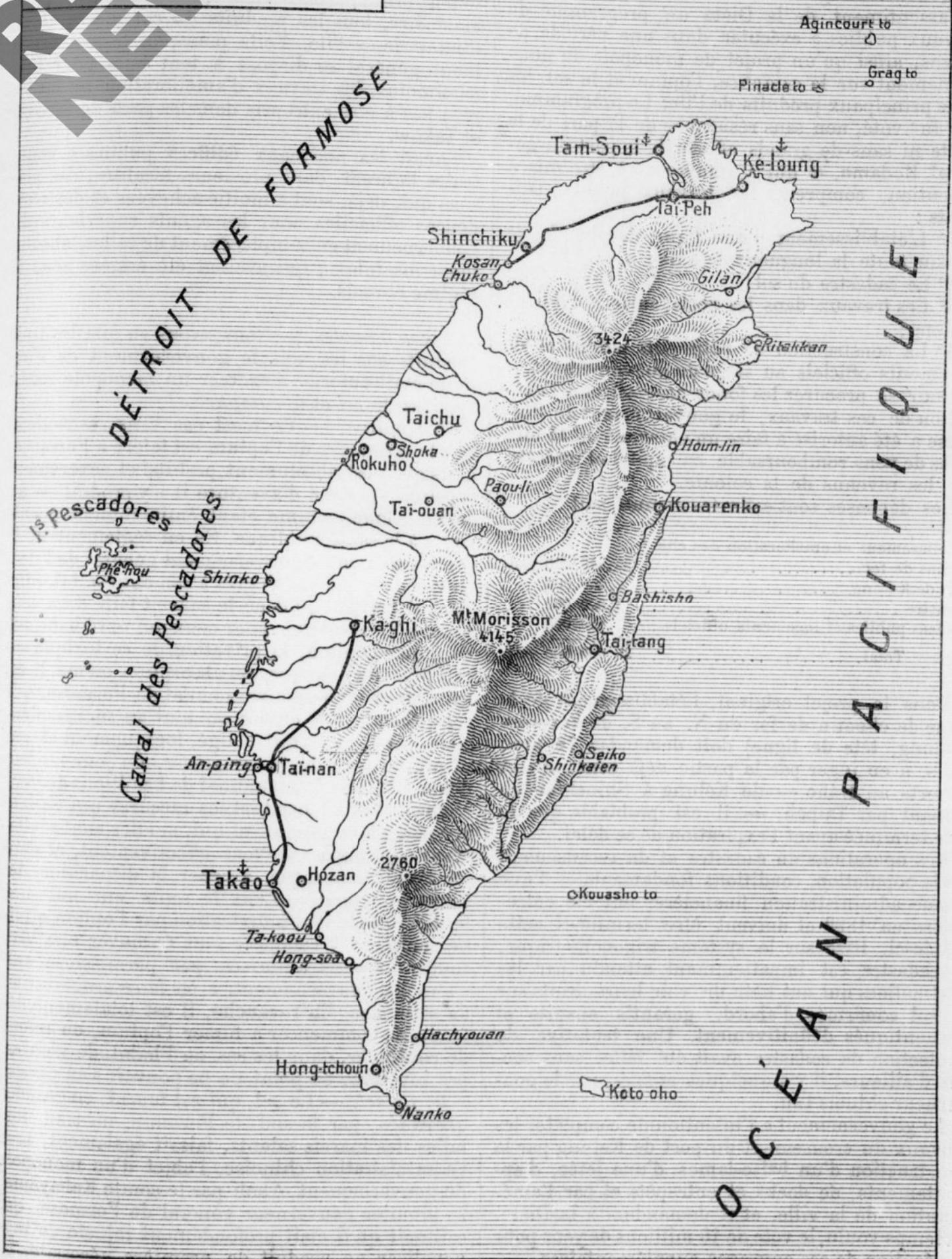
ANNÉES	Nombre des fonctionnaires	Nombre des malades	Nombre des décès	Nombre des malades %	Nombre des décès %
1896	558	1.579	26	283.00	4.73
1897	6.016	18.258	126	303.49	2.09
1898	8.392	17.824	83	210.01	0.99
1899	7.704	17.360	105	225.34	1.96
1900	9.469	20.962	104	220.68	1.10

La maladie la plus redoutée des Japonais à Formose et celle qui fait le plus de victimes est le kaké ou béri-béri; on constate assez souvent des cas de peste et de choléra.

Il a été construit 11 hôpitaux à Formose, depuis l'occupation japonaise. Celui de Taipei est le plus important et le plus confortable : il est desservi par des médecins, qui sont d'anciens étudiants de l'université de Tokyo et des universités d'Europe. En outre des médecins des hôpitaux, il existe 72 médecins officiels sur le territoire de l'île, payés par le gouvernement pour donner leurs soins aux populations. Il y a aussi, à Taipei, une école de médecine où se forment les médecins indigènes : le nombre actuel de ces indigènes, qui y étudient aux frais du gouvernement, est de 100 et 4 d'entre eux sont sur le point de prendre leur diplôme de docteur.

(1) Si le nombre des malades est plus élevé que le nombre des fonctionnaires, c'est qu'un individu peut tomber malade plus d'une fois dans l'année. Ce serait donc une diminution de plus de 75 0/0 dans les décès en cinq ans.

ILE DE FORMOSE
(TAÏ-OUAN)



* * *

ADMINISTRATION FINANCIÈRE

Les travaux publics. — En décembre 1898, le gouverneur général, baron Kodama, présenta à l'assentiment de la Diète un programme de travaux publics à exécuter dans une période de 20 ans, ainsi qu'un projet de monopole du gouvernement sur le camphre, l'opium et le sel, les trois principaux produits de l'île. Le programme, qui fut voté, non sans résistance de la part de la Diète ni sans de grands efforts de la part du général Kodama, et qui a commencé à être mis à exécution, comprend les travaux publics suivants :

1° L'établissement d'une ligne de chemin de fer sur toute la longueur de l'île ;

2° Le cadastre du sol ;

3° Les travaux dans les ports, surtout celui de Kelung ;

4° La construction de bâtiments publics et de logements officiels au siège du gouvernement.

Pour se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux, le gouvernement de Formose a été autorisé à faire un emprunt de 35 millions de yens remboursable, en capital et intérêts, sur les revenus de la colonie.

Les dépenses sont estimées comme suit :

Etablissement et amélioration des chemins de fer.....	20.840.000 yens
Port de Kelung.....	2.000.000 —
Cadastre.....	3.000.000 —
Edifices publics et logements officiels..	1.200.000 —
Total.....	35.000.000 yens

Dans le projet original, l'établissement de la ligne de chemin de fer du N. au S. de Formose (Kelung, tête de ligne) doit demander 40 ans ; mais, à en juger par la partie déjà construite et ouverte au trafic — de Kelung à Shinchiku en passant par Taipeh, — il est probable qu'elle sera terminée avant l'expiration de ce délai.

Les opérations du cadastre et du recensement de la population, conditions fondamentales d'une bonne administration financière, ont été entreprises en 1899 et doivent être terminées cette année-ci. Basé sur le système trigonométrique, le cadastre est impatientement attendu par les particuliers qui ont hâte de voir leurs droits sur le sol confirmés d'abord, garantis ensuite et authentiqués définitivement. Une tentative de confection de cadastre avait été faite, sans succès d'ailleurs, il y a quelques années, par le gouverneur chinois Liu.

Le gouvernement a l'intention de compléter les travaux du creusement du port de Kelung par la construction d'un brise-lames, d'une jetée, d'apontements, de docks et entrepôts et par l'amélioration de la ville, et il demandera à la Diète, en temps voulu, le vote de 10 millions de yens pour l'exécution de ces ouvrages supplémentaires.

Si l'on s'en rapporte simplement au chiffre atteint par Kelung dans ses importations et ses

exportations, chiffre qui le place bien au-dessous de Tamsui et d'Anping, on pourra trouver que les travaux projetés sont hors de proportion avec son importance actuelle. Mais Kelung est destiné, par sa situation même, à devenir, avant longtemps, le port principal de Formose, et à centraliser, pour ainsi dire, tous les produits du commerce et de l'industrie de l'île. Voilà pourquoi le gouvernement général se dispose à tant faire pour lui ; néanmoins, les travaux d'amélioration ne tarderont pas à être entrepris dans les ports de Tamsui et Takow.

Parmi les nouveaux édifices publics à construire figurent, dans plusieurs localités, des prisons qui, déjà, sont à moitié achevées et des résidences officielles pour les agents supérieurs du gouvernement en remplacement de celles, absolument insalubres, qui avaient été érigées sous le régime chinois.

Les monopoles. — Nous avons vu que les trois produits sur lesquels le gouvernement de Formose était autorisé à exercer un monopole sont : l'opium, le sel et le camphre.

1° *L'opium.* — Ce n'est pas sans restrictions que le commerce de l'opium est toléré à Formose, alors qu'il est absolument prohibé et sévèrement réprimé — quand d'aventure il s'y produit — au Japon même, comme étant éminemment pernicieux à la santé publique. En réglementant la consommation, le gouvernement général de l'île a en vue d'arriver par degrés à son entière interdiction. Il prétend qu'il ne le saurait faire d'un seul coup, prétextant que, pour ceux qui ont l'habitude de fumer l'opium, la privation de ce toxique serait plus nuisible que son absorption même. Il est heureux, pour le gouvernement de Formose, que cette théorie soit fondée ou tout au moins plausible, car il se verrait obligé, logiquement et par sa propre sévérité, de renoncer, du jour au lendemain, à un revenu annuel de 4 millions de yens environ. Voici cependant les mesures qui règlent la vente de ce produit et qui, si elles sont réellement appliquées, doivent effectivement, et dans un avenir rapproché, amener la disparition des fumeurs d'opium. Ceux-là seuls qui ont une telle habitude de l'intoxication par l'opium qu'ils ne sauraient y renoncer sans éprouver une vive souffrance sont autorisés, par permissions spéciales du gouvernement, à en faire usage à titre de médecine. En revanche, il est totalement défendu de commencer à fumer l'opium, ou même de continuer, dans les cas où l'habitude n'en est pas invétérée au point de ne pouvoir s'en passer.

2° *Le sel.* — Le sel, qui est fourni, en grandes quantités, par le sud de Formose, où sont installés des marais salants, faisait également, sous l'administration chinoise, l'objet d'un monopole du gouvernement. Aboli par le comte Kabayama, le premier gouverneur général de Formose, qui estimait qu'il était profondément injuste de monopoliser un produit de première nécessité, ce monopole fit place à l'industrie privée et au commerce libre ; mais, contrairement à l'attente géné-

rale, les nouveaux résultats furent pitoyables, au point que le prix du sel augmenta, tandis que plusieurs marais salants, faute de soins et d'expérience, se détérioraient et devenaient hors d'usage. Aussi le général Kodama s'est-il empressé de rétablir le monopole du sel sur des bases nouvelles, et la production annuelle est aujourd'hui si grande que Formose peut en exporter une quantité considérable au Japon proprement dit. Le monopole rapporte au gouvernement de 700.000 à 800.000 yens et l'on espère lui faire rendre plus encore dans l'avenir.

3° *Le camphre.* — Formose suffit, pour ainsi dire, comme on le sait, à satisfaire à la demande de camphre du monde entier. Aussi la fabrication de ce produit est-elle, dans l'île, une industrie de premier ordre. Aujourd'hui florissante, elle se trouvait, lorsque la colonie passa aux mains des Japonais, dans une situation très précaire, du fait de l'ignorance et de l'indifférence des producteurs qui coupaient les arbres camphriers à la légère et sans se préoccuper des conséquences fâcheuses pour l'avenir d'un pareil traitement, aussi bien que des industriels, qui employaient des procédés de fabrication rudimentaires et grossiers. La production n'avait rien de réglé et il s'en suivait des hausses et des baisses soudaines. C'est pour protéger les arbres contre l'insatiabilité du producteur, pour améliorer les méthodes de fabrication et asseoir l'industrie camphrienne sur une base stable et solide, que le monopole du camphre a été établi. Il fonctionne précisément de façon que la production ne soit pas supérieure à la demande (5 ou 6 millions de livres par an). Il donne un revenu de 4 millions de yens, ce qui porte le rendement total — profit net — des trois monopoles à 9 millions de yens.

Projet d'indépendance financière. — Au moment où il élaborait son programme général financier et où il établissait les monopoles du gouvernement, le général Kodama formait aussi le projet de soustraire Formose à l'aide pécuniaire de la métropole et de lui assurer ainsi l'indépendance financière. Ce projet a été sanctionné par la Diète, et, en 1910, Formose ne recevra plus aucun subside du dehors et vivra sur les ressources de son propre budget. Jusque-là, ces subsides devront aller en diminuant d'année en année. Ils étaient, en 1896, de 6.900.000 yens; en 1897, de 5.950.000 yens; en 1898, de 3.980.000 yens, en 1899, de 3.000.000 de yens, et nous savons, par une étude précédente du budget en cours, qu'ils ne s'élèvent plus, cette année-ci, qu'à 2.458.762 yens. La possibilité d'assurer à Formose son indépendance financière résulte, pour le gouvernement général, de ce que les revenus de l'île ont toujours été, depuis 1898, où ils furent inférieurs de 2.000.000 de yens, supérieurs aux prévisions budgétaires. En 1899, celles-ci furent de 9.060.000 yens et les revenus réels furent de 10.150.000 yens; en 1900 et 1901, ils se sont élevés à 15.200.000 yens et 14.000.000 de yens, alors qu'on n'avait jamais compté que sur 9.500.010 yens et 9.690.000 yens;

enfin, les revenus attendus de l'exercice actuel doivent s'élever à 16.350.000 yens, et on espère qu'ils atteindront d'ici trois ou quatre ans à 20.000.000 de yens.

*
*
*

COMMERCE

Le commerce de Formose porte d'abord sur les trois produits monopolisés, l'opium, le camphre et le sel, puis sur le thé. On fait à Formose trois récoltes de thé par an : l'une au printemps, l'autre en été et la troisième en automne. Le thé de la deuxième récolte est très estimé : cependant on lui préfère en Europe et en Amérique celui de la troisième, sa couleur étant plus claire. Les plantations se trouvent particulièrement dans le nord de l'île. Elles expédient leurs produits principalement à Amoy dans la province chinoise de Fo-kien. L'exportation diminue malgré tout chaque année. Elle était :

En 1898, de.....	6.246.098 yens
— 1899, de.....	5.308.327 —
— 1900, de.....	4.831.812 —

On attribue cette baisse continue à la cherté des moyens de production qui ne permettent pas de lutter contre la concurrence sur le marché d'Amoy.

Le riz est au contraire de plus en plus cultivé. Cependant son exportation n'a pas augmenté, ceci résulte de l'accroissement constant de l'immigration chinoise dans l'île. D'ailleurs ce riz est moins blanc et moins bon que celui de la Chine. Il ne vaut pas non plus celui du Japon. Il en fut exporté cependant, en 1900, 760.040 piculs (1 picul égale 60 kilog. 473) représentant une valeur de 2.276.314 yens (1).

Les autres produits de l'île les plus importants sont l'indigo, qui est excellent, la houille assez médiocre, mais néanmoins employée comme combustible sur les voies ferrées, le soufre exploité particulièrement dans le nord de Formose et enfin le sucre.

Le commerce des sucres augmente chaque année d'importance. C'est dans le sud ouest de l'île qu'on cultive principalement la canne à sucre. Ces plantations sont assez mal dirigées et les raffineries ne donnent pas encore de très bons produits. La plus grande partie des sucres bruts sont exportés au Japon, les raffinés sont dirigés sur les différents ports de la côte chinoise.

On a exporté :

	Sucre brun	Sucre blanc
En 1899...	24.869.444 kins (2)	et 5.194.789 kins
— 1900...	9.305.674 —	2.782.678 —

La loi sucrière de 1896 a été abrogée le 30 septembre 1901. La nouvelle loi en vigueur depuis le 1^{er} octobre 1901 a fixé l'impôt d'exportation à 15 sen (3) par 100 catties de sucre brun et à

(1) La plupart de ces chiffres sont empruntés à l'excellent rapport pour 1901 du consul d'Autriche à Yokohama.

(2) Le kin égale 600 grammes.

(3) Le sen égale 0 fr. 026.

56 sen par 100 cattles de sucre raffiné. Cependant, comme ces taxes avaient produit sur le marché la plus mauvaise impression, le gouvernement japonais s'est décidé à accorder différentes primes à l'industrie sucrière. C'est ainsi qu'une raffinerie a reçu une subvention de 40 000 yens, à charge d'abandonner à l'Etat le 1/10 de ses bénéfices. Ces mesures nous paraissent bien compliquées. Il nous semble qu'il aurait été bien préférable de réduire les droits à l'exportation. Cette solution eût mis un peu de simplicité et de logique dans la question. Il est vrai, d'autre part, que le gouvernement japonais peut, avec le système actuel, favoriser l'industrie nationale au détriment des subventions de l'industrie étrangère. Il est possible qu'il ait surtout visé à ceci, en embrouillant à plaisir les taxes sucrières.

Les résultats généraux de l'activité économique de Formose sont consignés dans les tableaux suivants :

MOUVEMENT GÉNÉRAL
(en yens)

	1900	1899
Exportation.....	10.532.464	11.092.623
Importation.....	13.570.663	14.365.092
Totaux.....	24.102.827	25.365.711

PART DES DIFFÉRENTES PUISSANCES
DANS L'IMPORTATION

	1900	1899
Angleterre.....	1.398.430	1.093.117
Allemagne.....	94.343	91.225
Turquie.....	85.951	»
Belgique.....	7.748	1.607
Suisse.....	6.014	3.724
Autriche-Hongrie....	4.347	6.192
France.....	2.890	4.590
Indo-Chine.....	102.346	2.404.659
Chine.....	5.995.493	6.299.751
Amérique.....	1.518.634	992.864
Australie.....	414.613	52.785

On remarquera la faiblesse de notre importation à Formose et la baisse extraordinaire qu'a subie celle de l'Indo Chine. Nous n'avons malheureusement pu trouver une indication précise sur cette diminution qui coïncide avec les troubles de la Chine.

Le commerce tend à se faire de plus en plus sous pavillon japonais. La part des vapeurs anglais et allemands a sensiblement diminué dans le mouvement des ports de Formose.

MOUVEMENT DES VAPEURS

	1900		1899	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
Japon.....	80	72.770	49	36.820
Angleterre..	78	58.776	133	108.848
Allemagne..	2	1.451	29	25.347

Presque tous les services entre le Japon et Formose d'une part et Formose et la côte chi-

noise de l'autre sont assurés par les deux compagnies japonaises de navigation *Nippon Yusen Kaisha* et *Osaka Shosen Kaisha*.

Elles ont chacune trois départs entre Kobé et Kelung. C'est l'*Osaka Shosen Kaisha* qui fait le cabotage : c'est elle également qui a organisé les lignes suivantes :

Kobé-les Pescadores-Takao (2 fois par mois); Tamsui-Amoy-Swatow-Hongkong (1 fois par mois; Anping-Hongkong (directement).

Avec retour :

Hongkong-Swatow-Amoy-Anping (1 fois par mois).

En 1900, une compagnie anglaise a également organisé un service entre Hongkong et Formose.

Les autres compagnies de navigation qui ont des agences à Tamsui sont :

La *China Navigation Co Ltd.*

La *Canadian Pacific S. S. Co.*

L'*Indo-China S. N. Co.*

L'*Occidental et Oriental S. S. Co.*

La *Tokyo Kisen Kaisha.*

**

CONCLUSION

Depuis que Formose est aux mains du Japon, la métropole a déboursé pour elle, jusqu'à la fin de la dernière année fiscale (31 mars 1901), 450 millions de yens, y compris les dépenses militaires. Mais, en revanche, celle-ci a rapporté au Japon 40 millions de yens, de sorte que, tous comptes faits, la colonie n'a coûté au gouvernement impérial que 110 millions de yens. Et si l'on considère que les revenus de Formose doivent être estimés à la somme de 14 à 20 millions de yens, on peut dire que l'Etat a placé cet argent au taux de 15 à 20 0/0. Il faut également tenir compte des importations du Japon même dans Formose, importations qui s'élèvent à 15 millions de yens environ et qui doivent rapporter à la métropole, si l'on calcule les profits à 10 0/0, 1.500.000 yens, ce qui, en fin de compte, réduit de moitié le subside de 2.459.000 yens qu'elle fournit cette année-ci à la colonie.

Ces résultats sont à l'honneur de Formose et de son administration, et ils semblent prouver combien il serait inexact de continuer à prétendre, comme on l'avait fait jusqu'ici, que cette colonie n'est rien qu'un fardeau embarrassant pour le Japon. Mais si, considérée en elle-même ou seulement vis-à-vis de la métropole, Formose nous semble être dans une condition plutôt enviable, l'étude de son commerce extérieur en 1901, tel qu'il ressort des statistiques officielles, nous montrera qu'elle a encore beaucoup à faire pour arriver à la prospérité vraie, c'est-à-dire à cette situation à laquelle aspirent les individus comme les nations sages, où l'on peut disposer de moyens supérieurs à ses besoins, où les dépenses n'excèdent pas les bénéfices.

ASIE FRANÇAISE

Un hommage à M. Doumer. — L'Union Coloniale française a, le mercredi 10 décembre, en un banquet que présidait M. Doumergue, ministre des Colonies, décerné sa grande médaille d'or à l'ancien gouverneur général de l'Indo-Chine. M. Doumer se trouve être le troisième titulaire de cette distinction, les deux premiers ayant été M. Etienne et le regretté docteur Ballay. M. Chailley-Bert, secrétaire général de l'Union Coloniale française, a expliqué que l'Union avait voulu honorer l'œuvre accomplie par M. Doumer dans son gouvernement de l'Indo-Chine et qui a été caractérisée par quatre faits principaux : la constitution de l'unité indo-chinoise, les réformes financières qui ont enfin mis le budget en excédent, la mise en train d'un plus grand plan de travaux publics et les encouragements donnés à toutes les œuvres d'expansion française en Extrême-Orient. M. Doumer a remercié en reportant une partie de l'honneur qui lui était fait à ses collaborateurs, à M. Etienne et aux ministres qui lui ont donné leur appui, MM. Trouillot et Guillain.

Au Conseil supérieur de l'Indo-Chine : discours de M. Beau. — Peu de jours après son arrivée en Indo-Chine, M. Beau a eu l'occasion de prendre la parole à l'ouverture de la session du Conseil supérieur du travail, qui s'est tenue à Saïgon le 18 octobre. Voici le texte *in extenso* du discours que le gouverneur général a prononcé en cette circonstance :

Messieurs,

Lorsque j'appris à Pékin que le gouvernement de la République m'avait choisi pour le représenter en Indo-Chine, ma première pensée fut de venir prendre immédiatement possession de mes fonctions et de me mettre sans retard au travail avec vous ; mais, à la réflexion, il me parut indispensable de connaître d'abord les vues du Gouvernement sur les principales questions que nous aurons à étudier et à résoudre. Je me sentais, d'ailleurs, d'autant plus libre de retarder la prise de possession de mes fonctions, que l'intérim du gouvernement général était confié à un homme d'expérience éprouvée, auquel je tiens à adresser ici tous mes remerciements pour la distinction avec laquelle il a rempli les délicates fonctions d'intérimaire.

Messieurs, je viens de passer deux mois en France, parlant de l'Indo-Chine avec tous ceux qui s'intéressent à elle et peuvent lui être utiles, et je rapporte de ces entretiens la meilleure impression. Je ne parlerai pas de l'accueil fait à votre nouveau gouverneur général. Partout j'ai rencontré la plus absolue confiance et les plus sincères encouragements.

Tout d'abord, il m'a été donné de constater dans les milieux politiques et coloniaux l'affermissement du principe, si nécessaire au développement des colonies, de l'indépendance aussi large que possible de leurs gouvernements vis-à-vis des administrations métropolitaines, et je n'ai pas besoin de démentir qu'il ait jamais été question de restreindre les pouvoirs confiés au gouverneur général,

pouvoirs dont le maintien est indispensable au bon fonctionnement de l'organisme puissant qu'est devenue l'Indo-Chine sous la direction de mon éminent prédécesseur.

Aucune colonie, Messieurs, ne jouit en France d'une popularité aussi grande que l'Indo-Chine ; on a confiance dans son avenir, on la considère de plus comme le joyau de notre empire colonial. Cette confiance, Messieurs, n'est pas platonique ; elle s'est traduite sous mes yeux par le magnifique succès de la dernière émission de 70 millions, émission qui a pu être faite à des conditions meilleures encore que celles de notre premier emprunt de 50 millions.

Messieurs, nous avons à justifier la confiance que la France met en nous ; certes, la situation de l'Indo-Chine est solide et pleine de promesses ; toutefois nous sommes en présence de difficultés passagères, mais assez graves pour mériter toute notre attention et tout notre effort. Vous n'ignorez pas la situation budgétaire : la baisse de la piastre et la sécheresse, qui a compromis la récolte dans certaines régions, ont arrêté le mouvement ascendant des recettes du budget de 1902, qui avait été établi sur des prévisions très optimistes avec une augmentation de plus de 3 millions de piastres. Mais les ressources de ce pays sont telles que, malgré les causes de déficit que j'ai indiquées, nous sommes fondés à espérer que l'exercice de 1902 se soldera en excédent.

Le budget de 1903, établi sur des prévisions plus serrées et ne comprenant que les augmentations indispensables à la marche des services, nous fera retrouver les excédents des années précédentes. La principale cause des mécomptes actuels est dans nos diverses régies, dont le fonctionnement est encore défectueux. Je consacrerai tous mes soins à l'amélioration de ce service, qui est la base du budget général. Outre les mesures à prendre pour diminuer la contrebande, il faudra que la régie se préoccupe de plus en plus d'offrir à la consommation des produits de qualité supérieure et conforme au goût du public qu'elle sert.

Je compte sur le concours absolu de tous les services, fonctionnant dans un dévouement commun à la prospérité du pays, pour produire à bref délai les résultats financiers que nous attendons et qui sont indispensables au paiement de nos charges. Mais notre ambition ne doit pas se borner à l'équilibre budgétaire. Un pays comme l'Indo-Chine doit toujours regarder l'avenir et le préparer. Un grand programme de travaux publics destinés à donner à la colonie un vaste réseau de voies ferrées est actuellement en voie d'exécution ; mais il ne faut pas nous dissimuler que, pendant une période assez longue, ces chemins de fer, qui deviendront plus tard une source de profits, seront pour un certain temps encore une charge pour le budget. Or, Messieurs, ce que nous devons nous efforcer de créer, c'est de la matière imposable ; et nous parviendrons à ce but par un ensemble de mesures dont vous aurez plus tard à examiner le détail et dont je me borne aujourd'hui à indiquer l'orientation générale.

Quand on considère les richesses encore latentes que renferme l'Indo-Chine, le programme apparaît très simple. Le premier point consiste à développer les travaux d'assèchement et d'irrigation permettant la mise en valeur de terres nouvelles. Le second point est d'assurer à ces terres nouvelles une main-d'œuvre suffisante.

Le problème de la main-d'œuvre, aussi bien la main-d'œuvre indigène que la main-d'œuvre étrangère, sera des premiers à résoudre en s'inspirant de l'exemple des autres pays et en respectant les règles de justice sans lesquelles il nous sera impossible d'établir un régime durable.

Les richesses minières sont la ressource d'avenir de l'Indo-Chine. Il serait prématuré de les escompter dès maintenant ; peut-être dans l'avenir la concession et l'exploitation des mines pourront-elles devenir le gage de

travaux d'utilité publique dont l'Etat aurait quelquefois avantage à se décharger sur des Sociétés, comme l'expérience en a été si heureusement faite par la Tunisie, qui doit à des combinaisons de ce genre plus de 600 kilomètres de chemin de fer et deux grands ports de mer.

Enfin il faudra assurer à nos produits des débouchés extérieurs. De tout mon pouvoir je faciliterai les entreprises de navigation avec les pays d'Extrême-Orient et dans le même ordre d'idées, je voudrais simplifier le plus possible toutes les formalités douanières qui peuvent entraver l'essor du commerce.

La question des ports francs, si nécessaires dans le pays de transit qu'est l'Indo-Chine, mérite également d'être étudiée.

L'unité indo-chinoise est faite; les résistances ont été brisées. L'œuvre était nécessaire; il fallait qu'elle aboutisse. Mais, sans toucher en rien au principe de l'unité indo-chinoise, j'estime qu'il importe au développement du pays et à sa bonne administration d'introduire dans cet organisme une certaine décentralisation et de rendre aux divers pays de l'Union autant d'autonomie que le permettront et le respect de l'unité indo-chinoise et la nécessité inéluctable d'assurer au budget général les ressources croissantes, dont dépendent la défense du pays et sa mise en valeur.

Je ne puis songer à examiner en ce moment les divers aspects de cette importante question. Il en est un point, cependant, sur lequel il me paraît possible de donner rapidement satisfaction aux divers intérêts.

Je veux parler de cette question du domaine, tant discutée depuis deux ans. Mon intention, après étude de la question, serait de maintenir les prescriptions générales relatives au domaine et spécialement au domaine forestier, dont le bon aménagement constitue une des réserves de la colonie, mais d'en rendre la propriété aux différents pays de l'Union.

Cette restitution procurerait des ressources relativement considérables aux budgets locaux qui pourraient dès lors participer à des dépenses qui ne leur incombent pas actuellement, telles par exemple que le paiement dans chaque pays d'un service local des travaux publics continuant à dépendre, au point de vue technique, du service général.

Une grande bienveillance à l'égard du personnel de tous les services, dont les droits doivent être respectés; une sollicitude très attentive à tous les degrés de la hiérarchie pour cette population indigène si laborieuse, si docile et si patiente; une appropriation, chaque jour plus étudiée, des impôts aux traditions et aux facultés des indigènes; enfin la résolution très ferme d'attendre les augmentations nécessaires de nos recettes, non d'impôts nouveaux ou majorés, mais simplement de la mise en valeur d'un admirable pays dont les ressources exploitées par les capitaux industriels des colons, sont, vous en êtes convaincus comme moi, à la hauteur des charges, quelles qu'elles soient, que nous aurons à subir.

Au-dessus de tous les intérêts particuliers doit planer l'idée de notre patrie qui compte sur nous pour que l'œuvre de civilisation, dont elle a assumé la charge en Extrême-Orient, soit à la hauteur de ce qu'on est en droit d'attendre de la force, de la richesse et du génie de la France.

Je compte, Messieurs, sur le concours unanime de tous ceux qui comprennent la grandeur de cette tâche pour m'aider à mener à bien l'œuvre que le gouvernement de la République m'a fait l'honneur de me confier.

Parmi les décisions prises par le Conseil supérieur, nous signalerons les suivantes :

Au sujet de l'application de l'acte Torrens au Tonkin, le chef du service judiciaire a exposé

les résultats des observations auxquelles a donné lieu l'exposé de la question. Conformément aux conclusions de la commission, le projet a été accepté à l'unanimité.

Pour les caisses d'épargne, il ressort de la discussion du Conseil que cette création serait tout à fait inopportune et injustifiée, alors que la caisse d'épargne de Saïgon vient de vendre son immeuble pour pouvoir subsister cette année, et qu'elle se trouve à la veille d'une liquidation définitive qui semble la meilleure solution.

M. Fourès a fait remarquer, d'autre part, que cette création grèverait, dès l'an prochain, onéreusement le protectorat et ne servirait qu'à de nouvelles sinécures. Qui, dans ce pays, dit-on, sera tenté de placer son épargne à 2 1/2 0/0? Le président de la Chambre de commerce d'Haïphong, M. d'Abbadie, a déclaré se désintéresser du projet, qui, par 28 voix contre 2, a été repoussé.

Quant à l'appel des réserves indigènes, le général en chef a demandé que l'an prochain les grandes manœuvres fussent remplacées par un appel général des réserves indigènes qui durerait 8 jours. Cette proposition a été adoptée.

Trois autres vœux ont, en outre, été adoptés à l'unanimité, savoir :

1° L'augmentation du nombre des médecins;

2° La création d'arsenaux distincts pour la Cochinchine et le Tonkin;

3° L'assainissement des casernements du cap Saint-Jacques qui sont édifiés de telle façon que le paludisme y règne actuellement.

Enfin le général en chef a émis le vœu que la solde des troupes indigènes cesse à la fois d'être fixée en francs et d'être comptée au taux de 2 fr. 50 la piastre. Le général a demandé que la solde soit fixée en piastres, ce qui a été adopté.

La réorganisation de la justice en Indo-Chine. — Un décret, en date du 1^{er} décembre dernier, a apporté quelques modifications au régime de la justice en Indo-Chine. Voici les raisons qui ont amené le ministre des Colonies à prendre l'initiative de ces modifications :

Au cours de ces dernières années, les inconvénients résultant de la divergence des vues qui ont inspiré les décrets des 17 mai 1895, 15 septembre 1896 et 8 août 1898 se sont fait sentir en plus d'une circonstance, et il a paru qu'il y aurait un intérêt de premier ordre à assurer le fonctionnement de la justice en Indo-Chine avec plus d'uniformité. Il a été facile de constater que l'étendue exagérée du ressort des deux tribunaux de Hanoï et de Haïphong, dont la compétence territoriale couvre la totalité du Tonkin, entraînait de sérieuses difficultés, tant au point de vue de la répression des délits et contraventions de tout ordre, que de la solution des litiges civils ou commerciaux. Le meilleur remède à cette situation serait de restreindre aux provinces qui se trouvent matériellement dans le rayon d'attraction de ces deux villes le ressort de leurs tribunaux réguliers et, par voie de conséquence, d'investir les administrateurs civils ou militaires dans les provinces plus éloignées d'attributions judiciaires plus importantes, ainsi qu'il a été disposé pour le Cambodge par le décret du 6 mai 1898.

Cette mesure n'aurait d'ailleurs pour conséquence

aucune diminution de l'importance des deux tribunaux réguliers du Tonkin, et leur laisserait à juger à peu près le même nombre d'affaires, les provinces distraites de leur ressort ne pouvant actuellement, vu l'éloignement et la difficulté des communications, soumettre à leur décision qu'un nombre très restreint de litiges. D'autre part, elle permettrait ultérieurement de préparer l'installation de nouvelles juridictions régulières dans les régions où cette création semblerait justifiée.

En outre, il y a lieu de se préoccuper de régler, au point de vue des intérêts européens, la situation des nouveaux territoires du Laos, en ce qui touche la distribution de la justice.

Voici, d'autre part, quelques-uns des articles du nouveau décret :

ARTICLE PREMIER. — Dans toute l'étendue des territoires du Tonkin, de l'Annam et du Laos, la juridiction française est seule compétente en matière civile ou commerciale, toutes les fois qu'un Européen, un sujet français ou un étranger quelconque sera partie ou en cause. Les tribunaux français connaîtront aussi de toutes les affaires civiles ou commerciales entre indigènes lorsque ceux-ci réclameront cette juridiction. Il sera fait application, en ce cas, de l'article 18 du décret du 17 mai 1895. La procédure à observer, en matière civile et commerciale, devant tous les tribunaux français entre indigènes et assimilés, sera celle appliquée aux Annamites devant les juridictions de la Cochinchine.

ART. 2. — Dans les mêmes régions, les administrations civiles ou militaires des provinces qui ne sont pas comprises dans le ressort des tribunaux de Haïphong, de Hanoï et de Tourane sont investies des attributions dévolues aux juges de paix à compétence étendue de la Cochinchine, tel es qu'elles sont définies par les décrets des 17 mai 1895, 16 octobre 1896 et 12 juillet 1897.

En cas d'absence ou d'empêchement de l'administrateur, chef de la province, il sera remplacé dans ses fonctions judiciaires par le fonctionnaire qui lui est adjoint.

Le ressort des tribunaux de province ainsi établi a les mêmes limites que la circonscription administrative.

ART. 9. — La cour d'appel de l'Indo-Chine continuera à connaître des appels de tous jugements en premier ressort rendus en toutes matières par tous les tribunaux français du Tonkin, de l'Annam et du Laos. Les appels seront portés devant la cour siégeant à Saïgon, ou devant la troisième chambre siégeant à Hanoï, suivant les limites qui seront déterminées par arrêté du gouverneur général.

ART. 10. — L'appel et le pourvoi en annulation, en matière civile, commerciale, correctionnelle et de simple police, seront formés dans les délais et conditions spécifiés aux décrets des 17 mai 1895 et 12 juillet 1897.

ART. 11. — Les attributions tutélaires et conciliatrices confiées au juge de paix par la loi française seront exercées par les présidents des tribunaux de première instance, de paix et de provinces du Tonkin, de l'Annam et du Laos. Ces tribunaux jugeront aussi en dernier ressort les contraventions de police.

ART. 12. — La cour criminelle du Tonkin siège tous les trois mois à Hanoï, sans préjudice des dispositions des articles 48, 49, 50 et 150 du décret du 17 mai 1895 dont les dispositions seront appliquées dans toute l'étendue des protectorats de l'Indo-Chine.

ART. 13. — La cour criminelle de Hanoï connaît de tous les crimes commis sur les territoires urbains de Hanoï, de Haïphong et de Tourane, quelle que soit la nationalité ou l'origine des accusés. Elle connaît également de tous les crimes commis au Tonkin et en Annam par les Européens, les étrangers ou assimilés, par les indigènes de

Cochinchine ou par les sujets annamites de complicité avec ceux-ci ou à leur préjudice.

ART. 14. — L'instruction criminelle et la législation applicables dans tous les cas où les inculpés sont Annamites ou Asiatiques assimilés, sont déterminées par les articles 47 à 62 inclusivement, 96, 97 et 98 du décret du 17 juin 1889 et 110 et 111 du décret du 17 mai 1895. Lorsqu'il s'agira de crimes, de délits et de contraventions commis par des Européens et assimilés ou par des Annamites ou Asiatiques de complicité avec des Européens et assimilés, devront être observées les prescriptions des sections I et II du titre V chapitre II et des articles 70 à 77 inclusivement, 110, 111 et 112 du décret du 17 mai 1895.

ART. 15. — La cour criminelle de Saïgon et celle de Hanoï connaîtront, suivant les limites qui seront déterminées par arrêté du gouverneur général, des crimes commis au Laos par les différentes catégories de prévenus énumérés à l'article 13.

ART. 16. — En matière civile, commerciale et correctionnelle, lorsqu'il s'agit de jugements des tribunaux de provinces du Laos, les débats devant la cour d'appel de l'Indo-Chine pourront avoir lieu et l'arrêt être rendu hors la présence des parties.

ART. 17. — Il n'est rien modifié aux dispositions concernant les juridictions instituées au Tonkin et en Annam hors des territoires urbains de Hanoï, de Haïphong et de Tourane pour le jugement des affaires civiles, commerciales et criminelles intéressant exclusivement les sujets annamites. Il en est de même sur tout le territoire du Laos pour les tribunaux indigènes.

M. François à Hanoï. — M. François, consul général au Yunnan, a dû arriver à Hanoï vers le 15 novembre.

Il vient pour conférer avec M. Beau, gouverneur général, et il a saisi la double occasion de l'arrivée du nouveau chef de la colonie et de l'ouverture de l'Exposition pour entreprendre ce voyage.

La direction des douanes de l'Indo-Chine. — M. Crayssac, inspecteur de 1^{re} classe des colonies, a été nommé directeur des douanes et régies d'Indo-Chine en remplacement de M. Frézouls, réintégré dans les cadres de l'inspection.

La baisse de la piastre en Indo-Chine. — L'adoption de l'étalon d'or par le Siam, mesure que nous signalons plus loin, a subitement mis en pleine lumière, en France, une question qui préoccupait déjà depuis un certain temps notre colonie d'Indo-Chine : celle de la baisse continue de la piastre (1). On a nommé une commission qui doit rechercher le moyen de remédier à la situation que la baisse continue de l'argent et l'adoption de plus en plus générale de l'étalon d'or font à l'Indo-Chine, qui en est encore à la monnaie d'argent. La commission instituée par le ministre des Colonies, d'accord avec son collègue des Finances, a déjà commencé ses travaux. Le problème qu'elle a à résoudre ne laisse pas que d'être délicat ; mais il importe qu'une solu-

(1) Nous avons dans divers *Bulletins* signalé cette baisse et donné même un tableau des variations de cours de cette monnaie.

tion intervienne assez promptement, car le budget indo-chinois, qui est établi en piastres et qui a de très importants paiements à faire en or, souffre largement de la baisse continue de la piastre, baisse qui nuit aussi d'ailleurs aux transactions commerciales. Nous reviendrons du reste sur cette question.

Les concessions territoriales en Cochinchine. — La réglementation des concessions territoriales a donné lieu, depuis quelques années, en Cochinchine, à de vives polémiques. Voici comment s'est exprimé, à ce sujet, M. de Lamothe, le lieutenant-gouverneur, dans son discours d'ouverture de la session du Conseil colonial, le 27 septembre dernier :

Vous avez été frappés, longtemps avant moi, des abus, des dangers mêmes qui pourraient surgir de l'institution de véritables *latifundia*, d'une contenance dépassant parfois 1.000 hectares, en faveur de personnes qui sont loin de disposer des ressources nécessaires pour les mettre en valeur. Il en est résulté que des terres de premier ordre ont été soustraites à la culture pendant de longues années alors que, concédées aux défricheurs indigènes par parcelles d'étendue modérée, elles auraient été rapidement transformées en rizières productives. En exécution d'un vœu émis par vous l'an dernier (séance du 2 novembre 1902), j'ai adressé plusieurs circulaires aux administrateurs, leur prescrivant d'apporter le plus grand soin à l'instruction des demandes de concession et les invitant à tenir rigoureusement la main à l'exécution des conditions exigées des concessionnaires, notamment en ce qui concerne les délais réglementaires de mise en valeur. J'ai également décidé d'interdire l'octroi de concessions, dans les provinces où ils sont en service, aux fonctionnaires qui détiennent à un titre quelconque, vis-à-vis des populations indigènes, une part de l'autorité publique. J'aurais voulu mieux faire et préparer la refonte et la codification des règlements régissant les concessions territoriales; mais plusieurs raisons, parmi lesquelles il faut compter l'incertitude qui règne encore sur la solution définitive de la question du domaine, m'ont empêché de faire aboutir ce projet.

SIAM

L'étalon d'or au Siam. — Le Siam, devant la baisse continue et très rapide en dernier temps du métal-argent, s'est décidé à supprimer la frappe libre de l'argent et à adopter l'étalon d'or sur la base de 17 ticaux par livre. La mesure a soulevé quelque émotion et les maisons de banque ont protesté.

CHINE

Le commerce de la Chine pendant le 2^e trimestre de 1902. — Nous recevons le rapport de la Douane chinoise pour le 2^e trimestre de 1902. Il contient des chiffres qu'il importe d'expliquer.

Le commerce de l'Empire, comparé à celui de la période correspondante de 1901, semble avoir été, durant ce trimestre, singulièrement prospère, paraissant accuser une augmentation nette de 24 0/0. Il convient de remarquer que le nouveau

règlement douanier, en vigueur depuis le mois de novembre de l'année dernière, a majoré l'ancien tarif de 33 0/0. Tous les ports dont le chiffre d'affaires n'a pas crû de 33 0/0 ont par conséquent perdu pendant les trois mois d'avril, mai et juin.

Comme il fallait s'y attendre, le rétablissement de la paix dans l'Empire a surtout influé sur le transit du Nord de la Chine. Les cinq ports de Niou-tchang, Tsing-ouang-taou, Tien-tsin, Tche-fou et Kiao-tcheou ont fourni les chiffres suivants pendant le 2^e trimestre de ces cinq années :

1898	1899	1900	1901	1902
—	—	—	—	—
(en 1.000 taëls)				
721	877	826	689	1.287

soit une augmentation d'environ 86 0/0, en 1902, sur l'année 1901 et de 45 0/0 sur l'année 1899.

Ces résultats n'ont pas été obtenus par les ports du Yang-tseu et par ceux du Sud. Presque tous sont en baisse sur la période correspondante de 1901, si l'on tient compte de l'observation que nous faisons précédemment, relativement à l'élévation des tarifs douaniers.

Au reste, le tableau suivant donnera le détail des affaires de chacun des ports ouverts au com-

PORTS	1901	1902 (en taëls)	Augmentation ou diminution pour 100
Niou-tchang.....	241.542	383.585	+ 58,8
Tsing-ouang-taou.....	—	11.007	—
Tientsin.....	194.271	555.840	+ 180,9
Tche-fou.....	224.998	278.583	+ 28,2
Kiao-tchéou.....	27.686	49.025	+ 77
Tchoung-king.....	104.983	90.063	- 14,2
I-tchang.....	183.447	95.794	- 91
Chasi.....	2.395	3.401	+ 41
Yo-tchéou.....	1.391	2.572	+ 85
Hankéou.....	660.873	650.152	- 1,6
Kiukiang.....	340.322	358.730	+ 5,4
Wu-hu.....	171.292	91.364	- 46,7
Nanking.....	46.746	41.913	- 10,3
Chinkiang.....	258.657	246.610	- 4,5
Changhai.....	2.046.209	3.086.964	+ 50,8
Fou-tchéou.....	12.287	11.874	- 3,4
Hang-tchéou.....	114.636	132.415	+ 11,6
Ning-po.....	161.230	179.868	+ 11,5
Wen-tchéou.....	19.726	29.417	+ 49,2
Santuaou.....	107.787	105.032	- 2,5
Fou-tchéou.....	237.748	207.264	- 12,9
Amoy.....	173.339	178.176	+ 2,8
Swatow.....	390.615	371.266	- 5,2
Canton.....	529.871	699.845	+ 32,5
Samshui.....	25.897	28.961	+ 11,8
Kongmoun.....	9.495	10.442	+ 10
Kumchuk.....	4.070	5.960	+ 46,1
Wu-tchéou.....	76.921	64.732	- 15,9
Pakhoï.....	36.345	37.960	+ 4,5
	35.381	33.574	- 5,3
TOTAUX.....	6.440.160	7.992.394	+ 24,1

merce. On trouvera dans la 3^e colonne l'augmentation ou la diminution pour 100, par rapport au 2^e trimestre de 1901. Il reste entendu, — et

nous insistons une dernière fois sur ce point, — que tous les ports dont l'augmentation n'est pas de 33 0/0 ont eu un mouvement d'affaires plus faible en avril, mai, juin 1902 que pendant ces mêmes mois en 1901.

L'action allemande en Chine. — La Compagnie Hambourg-Amérique organisera cet hiver la ligne Changhaï-Tsingtao-Tché-fou-Tsing-ouang-tao. Elle profitera pour cela de l'interruption qui se produira dans la navigation de Tong-kou, où aboutit actuellement sa ligne Changhaï-Tsingtao-Tché-fou.

D'autre part nous apprenons la nomination d'un ingénieur consultant auprès du consulat général d'Allemagne à Changhaï. Ce fait est important à signaler, car l'ingénieur pourra être fort utile à ses nationaux par les études préliminaires qu'il sera à même de faire et les conseils qu'il pourra donner.

L'action américaine. — Les Etats-Unis tendent actuellement à accaparer le commerce du coton en Chine. Les grands négociants américains cherchent la base d'une entente qui leur permettrait d'organiser, sur toutes les places d'Extrême-Orient, un service perfectionné de renseignements.

D'autre part la *Chinese American commercial Co* qui vient d'être constituée, le 13 août dernier, au capital de 1 million de dollars, a l'intention d'installer en Chine des magasins d'échantillons pour produits américains. Des maisons analogues seront fondées aux Etats-Unis afin de permettre aux marchandises chinoises d'être examinées sur place par le public américain. L'un des fondateurs de la nouvelle société est le consul général chinois de San-Francisco; il a l'intention de diriger lui-même les opérations de cette vaste entreprise commerciale, aussitôt qu'il sera relevé de ses fonctions.

Il ne faut pas douter que cette action énergique ne produise à bref délai des résultats appréciables.

A ce propos nous ne saurions trop attirer l'attention de notre grand commerce sur les moyens employés par les négociants étrangers. Ainsi que le faisait très justement remarquer le consul autrichien à Yokohama, dans son rapport pour l'année 1901, il est impossible aux commerçants d'Europe de nouer des relations utiles en Extrême-Orient s'ils ne sont avisés par câblogrammes de toutes les fluctuations qui se produisent sur les différents marchés. Il est donc nécessaire que toutes les maisons de commerce, qui désirent exporter en Chine et au Japon, s'entendent préalablement avec des maisons établies en Chine et au Japon même. Ces maisons servent d'intermédiaires aux entreprises européennes, qui ne peuvent entretenir sur place des bureaux et des magasins.

Les maisons, qui agissent ainsi, établissent entre elles un code télégraphique conventionnel. Les renseignements par câblogrammes coûtent ainsi relativement peu. Le service des paiements

se trouve également très simplifié. Nous pensons que cette idée, qui a déjà été mise en pratique avec beaucoup de succès à l'étranger, mérite d'être examinée attentivement par nos négociants.

L'action anglaise. — Les Anglais avaient obtenu la nomination d'un conseiller au bureau des Mines, mais le gouvernement chinois paraît s'être ravisé et le fonctionnaire déjà désigné pour occuper ce poste s'est arrêté sur le chemin de Pékin.

L'Angleterre, qui avait paru se désintéresser de Pakhoï, y a envoyé depuis peu un agent très actif, M. Little.

L'action autrichienne. — Depuis le 1^{er} avril, Tientsin a un consulat autrichien. Le titulaire en est le vice-consul, D^r Bernauer.

Tché-fou a reçu également un vice-consulat dont la direction a été confiée à M. von Babo.

L'action japonaise. — Le projet de budget du Japon pour le nouvel exercice prévoit l'installation de trois nouveaux consulats à Canton, Ningpo et Swatow.

Le corps consulaire japonais en Chine se répartit actuellement de la manière suivante : 1 consul général à Changhaï, 1 consul à Hongkong, Tientsin, Tchéfou, Suchou, Kouang-tchéou, Chasi, Amoy, Tching-king, Niou-tchang, Hankéou et Fou-tchéou.

On peut juger par ce fait que la pénétration japonaise en Chine continue activement.

L'action russe. — La nouvelle de l'*Agence Reuter* d'après laquelle une nouvelle escadre russe est partie pour l'Extrême-Orient, a impressionné assez vivement les colonies allemande, anglaise et japonaise.

On sait que cette escadre, commandée par le contre-amiral Stackelberg, ne comprend que des navires de construction moderne. Ce sont le *Pobjada*, le *Retwisan*, jaugeant l'un et l'autre 12.700 tonnes, les croiseurs *Pallada*, *Diana*, *Bojanin*, *Bogatyr*, de 6.630 tonnes chacun et deux autres bâtiments de moindre tonnage.

La Russie entend également agir en Extrême-Orient au point de vue économique.

Diverses correspondances nous signalent qu'elle fait les plus grands efforts pour attirer le commerce des thés vers le chemin de fer de Mandchourie. On cherche à y arriver en procédant méthodiquement à l'amélioration des relations par chemin de fer.

Les caisses de thé seront amenées de Dalny ou de Port-Arthur par trains rapides jusqu'à Angara et Irkoutsk. Ces trains composés de 25 à 30 wagons spéciaux seront surveillés par des agents spécialement chargés de ce service.

A Angara et à Irkoutsk seront construits de grands magasins, où les caisses de thé seront conservées par les soins de la douane. Ces caisses

ne payeront pas de droits dès leur arrivée. Les droits ne seront acquittés qu'au fur et à mesure que le thé sortira des magasins.

Conseils commerciaux. — Dans un rapport récent, le consul américain de Niou-tchang signalait toute l'importance du commerce des bois en Chine.

Les dernières entreprises industrielles, la construction des chemins de fer, l'exploitation des mines par exemple, ont rendu ce marché très actif. Il ne faut pas oublier en effet que la Chine est complètement déboisée.

A l'heure actuelle il n'existe pourtant dans toute la Chine que deux scieries mécaniques, l'une à Fou-tchéou et l'autre à Niou-tchang.

Le rapport que nous citons, en cela d'accord avec beaucoup d'autres, fait donc ressortir tout l'intérêt qu'il y aurait à créer de nombreuses scieries pouvant travailler à bon marché. Ces entreprises seraient très rémunératrices.

D'autre part, le consul général de Changhaï indique, dans son rapport du 15 mai dernier, qu'un très grand besoin d'instruments agricoles se fait sentir dans la province.

Seraient assurés d'un placement facile et avantageux : les charrues en bois, les herses, les faucilles (au lieu de faux), les machines à battre en bois, les machines à décortiquer le riz, les meules de moulins, les machines à bluter la farine, les pioches, les râteaux, les pompes transportables.

Il est bien entendu que tous ces articles importés ne devraient pas être quelconques, mais imiter aussi exactement que possible ceux qui sont déjà en usage dans le pays.

La fraude commerciale en Chine. — Le Consul américain de Changhaï attire l'attention des négociants sur le fait très regrettable suivant :

Lorsqu'une maison des Etats-Unis est parvenue à introduire un article dans l'Empire du Milieu, la fraude s'organise aussitôt. C'est ainsi que cet agent diplomatique fut obligé de faire de très vives représentations près des trois vice-rois, dont les provinces font partie de son ressort, pour empêcher que l'importation des cigarettes américaines ne fût ruinée par les contrefaçons qui encombraient les marchés chinois.

Il est très curieux de constater que cette concurrence déshonnête est particulièrement faite par les Japonais. C'est le consul d'Autriche à Changhaï qui l'affirme dans son rapport pour 1901. Il a constaté par exemple que des maisons japonaises vendaient le savon, dit de Liverpool, quatre fois moins cher que les maisons qui détiennent le produit. La marchandise livrée est à l'avenant du prix demandé.

Le Japon n'a pas signé, en effet, la convention commerciale de 1898, qui lie la France, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et les Pays-Bas, et d'après laquelle ces pays se sont mutuellement garanti en Chine l'inviolabilité de la propriété commerciale. Toute fraude, prévue par cet accord,

relève du tribunal consulaire de la partie plaignante.

Il est regrettable que les alliés n'aient pas songé à demander à la Chine d'établir une législation qui eût mis fin à cet état de choses.

Le tarif des douanes. — *L'Echo de Chine* a publié l'information suivante que nous croyons devoir reproduire :

« D'après un télégramme de la Légation de la République à Pékin, le commerce français est avisé que, provisoirement et en attendant la signature du tarif spécifique des douanes chinoises par la France, un accord est intervenu qui soumet les marchandises de provenance française au droit de 5 p. 100 *ad valorem* avec jouissance de la fixation la plus réduite concédée aux autres puissances signataires du nouveau tarif.

Un désastre à Amoy. — Le port d'Amoy, dont le transit diminue chaque année, a subi un nouveau désastre. Le 3 octobre dernier, vers 6 heures du matin, un épouvantable incendie éclatait dans le quartier commerçant. La sécheresse et un vent très violent favorisant les flammes rendirent impuissants tous les efforts qui furent faits pour se rendre maître du feu. Ce n'est que vers 7 heures du soir que l'incendie commença à diminuer.

Les dégâts causés par ce sinistre alourdiront sensiblement le marché. Plus du tiers de la cité chinoise est détruite; les magasins et les docks des maisons Jardine, Matheson et C^{ie}, Douglas Lapraick et C^{ie}, les docks des maisons Boyd et C^{ie}, Tait et C^{ie} ont été la proie des flammes.

Ce ne fut qu'au prix des plus grands efforts qu'on put protéger les maisons avoisinantes et les bâtiments de la douane ainsi que les maisons Pasedag et C^{ie}, Thomson et C^{ie}, Moalle et C^{ie}, Butterfield et Sivre.

Les dégâts sont évalués à plusieurs millions de dollars.

Rappelons qu'il y a juste deux ans, le 9 octobre 1900, un incendie avait déjà détruit 120 maisons et magasins et un nombre considérable de marchandises. L'étendue de ce désastre a été malheureusement surpassée par celle du sinistre du 3 octobre dernier.

Le directeur des chemins de fer. — S. E. Cheng, directeur des chemins de fer, des télégraphes et des entreprises de navigation à vapeur, qu'on avait pu craindre voir éloigner de ses hautes fonctions sous prétexte d'un deuil — le bruit en avait couru — est maintenu à son poste.

La mort de Tao-Mou. — Tao-Mou, gouverneur général du Liang-kouang, est mort à Canton, le 10 octobre.

Très âgé et très fatigué par les dernières années de sa carrière, il avait demandé tout récemment à être relevé de son poste et il s'appretait à retourner dans le Tseu-kiang. La mort ne lui a pas permis de revoir sa province natale.

Il était né en 1830, dans le district de Wonchiang, dans le Tseu-kiang. Après avoir conquis ses premiers grades, les hasards de la vie administrative l'avaient amené à Pékin. Le désordre qui régnait dans les différents services, la vénalité des hauts dignitaires, le décidèrent à quitter la capitale de l'Empire. Il garda, toute sa vie, des ennemis acharnés à la cour et n'y revint jamais pour longtemps.

Il passa successivement par le Kansou où il devint taotai de Lan-tchéou, par le Tchili, où il fut envoyé en 1885 en qualité de juge provincial, par le Chen-si dont il fut trésorier général en 1888. Nommé plus tard gouverneur général de la lieutenance du Chen-kan (Chen-si et Kansou), ce fut lui qui, pendant les derniers troubles, reçut la cour à Sian-fou. L'entourage de l'impératrice, qui n'avait pas oublié son premier passage à Pékin ni son attitude au moment du coup d'État en 1898, intrigua pour que Tao-Mou fût envoyé à Canton en place de Li-Hong-Tchang.

Dans sa nouvelle lieutenance des deux Kouang, il avait su se gagner l'estime des colonies étrangères.

JAPON

La situation politique au Japon. — La situation politique est actuellement assez embrouillée au Japon. Les courtes dépêches que nous recevons d'Extrême-Orient ont besoin d'être brièvement commentées pour être comprises.

Aussitôt, après que les élections, dont nous avons donné le résultat dans notre Bulletin de novembre, furent terminées et dès qu'on sut que le parti constitutionnel, dont le marquis Ito est le chef, restait maître de la majorité, on crut en Europe que le cabinet Katsura, que le parti impérialiste de la Chambre haute avait mis au pouvoir, allait démissionner. Cette opinion vient de ce qu'on ne connaît pas exactement le mécanisme parlementaire du Japon. Nous en jugeons généralement d'après nos mœurs politiques. Dans nos pays d'Occident, un ministère auquel des élections législatives enverraient une majorité hostile s'empresserait d'abandonner les affaires.

Au Japon, la situation est toute différente. On y considère encore les ministres comme des mandataires directs de l'empereur que leurs fonctions mettent au-dessus des querelles de partis.

On se souvient, en particulier, que le ministère actuel a, dès son arrivée aux affaires, déclaré qu'il prétendait avant tout gouverner au-dessus des fractions.

Ceci est possible, en effet. Le régime parlementaire existe au Japon depuis trop peu de temps pour que les Chambres puissent représenter une force souveraine en face des mandataires du Mikado, ses ministres, qui sont tous choisis et nommés par lui.

D'ailleurs la situation politique est encore dominée par les questions de personnes. Le respect du souverain qui a, de son plein gré, donné au pays une constitution, la reconnaissance que l'on garde aux hommes d'État qui ont contribué à fonder le Japon moderne, sont des facteurs politiques importants. On observe au Japon le phénomène à peu près unique au monde d'hommes actuellement séparés, mais se souvenant encore du temps où il s'agissait simplement d'édifier l'État et non de soutenir telle ou telle politique de cabinet. Ces hommes sont prêts à s'entraider, le cas échéant. Ils forment ce qu'on appelle le *genro*, c'est-à-dire le groupe intangible des *vieux chefs politiques*. L'opinion publique y a rangé le marquis Ito, le maréchal Oyama, le comte Inouyé, le marquis Saionji et le maréchal Yamagata, l'homme le plus influent de la Chambre haute et l'ami personnel du comte Katsura.

Il ne faut donc pas attacher une importance trop grande aux déclarations des différents membres des partis parlementaires qui ont déclaré à différentes reprises leur opposition à la politique du cabinet. D'ailleurs, ainsi que le *Times* nous l'apprend par une dépêche du 5 décembre de Tokyo « le comte Okuma (chef du parti progressiste) et le marquis Ito sont d'accord » ; si cela ne signifie pas une fusion des partis, comme le remarque le *Times*, il importe néanmoins de ne pas méconnaître l'importance de ce fait.

Nous ne nions pas toutefois la possibilité d'une crise, car le cabinet actuel a à résoudre les problèmes les plus graves ; mais nous avons tenu à nous expliquer sur la situation réelle des partis au Japon.

Ces réserves faites, nous reconnaissons volontiers que les questions les plus difficiles devront être résolues par le gouvernement. Celle relative à l'expansion navale, semble ne pas devoir soulever de grandes contradictions. On sait que le baron Suyematsu, du parti constitutionnel, s'est prononcé, pour des raisons financières, contre une nouvelle augmentation de la flotte, mais, comme l'annoncent très justement le correspondant du *Times* dans une lettre du 10 octobre parue à Londres le 27 novembre, cette opinion n'a rencontré aucun partisan.

« On a annoncé, il y a quelques mois, disait-on dans cette correspondance, que le gouvernement japonais avait décidé d'élaborer un troisième plan de constructions navales, car les deux premiers, établis après la guerre de 1894-1895, sont maintenant entièrement exécutés. Depuis ce moment cette question a été beaucoup discutée au Japon et tout le monde s'est prononcé dans un sens affirmatif. Cependant, aussitôt après la conclusion de l'alliance anglo-japonaise, certains milieux s'étaient montrés disposés à reculer toutes nouvelles dépenses, puisque, en vertu du traité, le Japon n'aurait à affronter qu'une seule puissance avec ses propres forces, et sa marine actuelle est pour cela amplement suffisante. Les partisans de cet ajournement invoquaient comme second argument que l'Angleterre avait surtout besoin des

forces de terre du Japon, car elle pourrait aisément être maîtresse de la mer; mais il lui serait difficile de débarquer 200.000 hommes sur un point de la côte d'Extrême-Orient et c'est là le rôle du Japon. Cependant cette manière de voir n'eut pas grand succès. On estima, au contraire, que le Japon devait redoubler d'efforts pour augmenter ses forces de terre et de mer, afin de demeurer toujours un allié précieux. Aussi on cessa bientôt de discuter l'opportunité d'un nouveau plan de construction et l'on s'occupa uniquement de savoir quel serait ce plan et où l'on prendrait l'argent.

« Pour le premier point les hésitations furent courtes, le Japon devait avoir une flotte égale aux flottes réunies de deux puissances européennes, l'Angleterre exceptée naturellement. Ces deux puissances étaient évidemment la Russie et la France. La flotte de guerre du Japon compte 259.593 tonnes, soit, déduction faite des non-valeurs 180.000 tonnes seulement. L'escadre russe compte 157.000 tonnes, l'escadre française 57.000, soit en tout 214.000.

« L'escadre russe comprend un certain nombre de non-valeurs, de sorte que l'avantage, dans la pratique, resterait dès maintenant au Japon. Mais la France et la Russie se remuent. D'après leur programme actuel, elles auront en 1907, en Extrême-Orient, de 350.000 à 360.000 tonnes, soit 300.000 tonnes pratiquement à mettre en ligne. Il faut donc que le Japon augmente sa flotte de 120.000 tonnes qui seront constituées par quatre cuirassés à construire en Angleterre, six croiseurs de première classe, à construire en Angleterre, en Allemagne et en France, et un certain nombre d'unités de second ordre, qu'il construira lui-même. Rien d'officiel jusqu'à présent, la Diète devant être la première informée, mais on peut considérer la chose comme à peu près certaine. »

Nous ne pensons pas le moins du monde que le Japon soit menacé par la France et la Russie; nous croyons plutôt que le Japon fait bénévolement le jeu de l'Angleterre en Extrême-Orient et que toutes les mesures prises par les gouvernements de Paris et de Saint-Petersbourg pour accroître leurs forces navales dans le Pacifique sont de pures mesures de précaution, impérieusement nécessitées par les armements incessants du Mikado.

Tous les gouvernements japonais subissent, tour à tour, l'influence néfaste de ce chauvinisme outrancier qui a déjà affaibli et qui ruine le pays. C'est pourquoi l'une des plus grosses difficultés que le cabinet actuel aura à résoudre sera celle de la situation financière. « Pour exécuter le nouveau projet naval, on songe surtout à un impôt foncier, écrit le correspondant du *Times*. Depuis la guerre de 1894-1895, la Diète a voté trois augmentations d'impôts représentant en tout 90 millions de yens, parmi lesquels 9 millions résultant d'une augmentation de l'impôt foncier ratifiée avec beaucoup de peine en 1898 par la Chambre des représentants.

« Celle-ci vota en effet une augmentation moindre que celle demandée par le gouvernement et ne devant durer que jusqu'en 1903. Il faudra donc proroger cet impôt pour que les 9 millions de yens soient encore disponibles l'année prochaine. »

Cet impôt atteint surtout la petite propriété qui semble devoir disparaître: les statistiques officielles prouvent, en effet, que le nombre des paysans diminue et que celui des ouvriers augmente sans cesse. Le Japon évolue avec une rapidité inquiétante vers les misères du prolétariat occidental. Mais, pour l'instant, la vaine appréhension d'une guerre avec la Russie entraînera aisément le pays à de nouveaux sacrifices.

Quoi qu'il en soit, et pour toutes les raisons que nous venons d'exposer, nous sommes en droit de conclure, croyons-nous, que si la situation politique n'a pas au Japon l'extrême gravité qu'on lui attribue dans certains milieux, la situation financière serait digne de toute l'attention du gouvernement; car nous estimons que les seuls dangers véritables qui doivent menacer, dans un avenir assez prochain, l'empire du Mikado, seront en grande partie des dangers intérieurs, causés par la mauvaise gestion financière. En ce sens, nous ne saurions trop approuver M. Matsura, qui a prétendu, dans une réunion, que les réformes financières et administratives devaient occuper presque exclusivement le Parlement pendant la législature actuelle.

Le vœu de M. Matsura sera-t-il exaucé? Il nous sera permis d'en douter, étant donné l'état d'esprit qui règne actuellement au Japon. Nous croyons devoir répéter cependant que si, présentement, la situation politique n'est pas très grave, bien qu'une crise ministérielle soit en somme possible, il n'en sera certainement pas de même dans quelques années, lorsque les gouvernements successifs auront affaibli l'Empire par leur chauvinisme maladif.

Il pourrait se faire qu'on s'aperçût alors, avec le baron Suyematsu, que « le Japon ressemble à une famille qui s'est construit un véritable palais et qui ne sait comment en supporter les frais d'entretien ».

Le Japon et la civilisation étrangère. — Les deux directeurs du service des chemins de fer près du ministère des Voies de communications, MM. Naito et Kobayashi, ont été chargés par leur gouvernement d'étudier les chemins de fer étrangers.

Arrivés en août en Angleterre, ils sont partis le 30 novembre de Berlin pour Saint-Petersbourg. Ils ont visité successivement Moscou, Odessa, Constantinople, Budapest, Vienne, et sont revenus à Berlin vers le 20 décembre. Après un séjour de deux semaines en Allemagne, ils retourneront au Japon, après avoir successivement parcouru la Russie, l'Italie, la France, la Belgique, l'Angleterre et l'Amérique.

D'autre part, le ministère japonais du Commerce et de l'Industrie a envoyé M. Yamaguchi

en Amérique et en Europe pour y acheter différents types de machines à tisser. M. Yamaguchi a fait des acquisitions en Amérique, à Chemitz, à Mulhouse, en Suisse et à Lyon. Les nouvelles machines seront expérimentées aux écoles de tissage de Kyoto, Fukui, Yonesawa, Toyama, Kirin et Ashikaga.

Nous souhaitons vivement que les spécimens de machines françaises qui sont partis au Japon ouvrent à notre industrie nationale des débouchés nouveaux.

Progrès de la marine marchande japonaise. — Nous empruntons au rapport du consul allemand de Yokohama pour 1901 les détails intéressants qui suivent.

La compagnie de navigation *Osaka Shosen Kaisha* a reçu livraison, en octobre et en novembre 1901, de ses nouveaux bâtiments, le *Daitei Maru* et le *Daikichi Maru* destinés à naviguer sur le Yang-tseu (1). Le premier est destiné au service Changhaï-Hankéou, le deuxième à la ligne Hankéou-Itchang.

Il est intéressant de constater quels progrès extraordinaires cette compagnie a faits sur le Yang-tseu. Son pavillon n'y flottait, en 1897, que sur deux vapeurs démodés. Actuellement, au contraire, elle dispose d'une flotte de cinq bâtiments neufs, construits tout exprès pour la navigation fluviale et représentant environ 11.000 tonnes.

La même compagnie doit recevoir le 31 décembre 1902, pour sa ligne de Corée, un nouveau steamer de 1.150 tonnes. Tous ces navires ont été construits au Japon.

De son côté, la *Nippon Yusen Kaisha* a pris livraison du vapeur de 3.147 tonnes, *Kumano Maru*, lancé le 1^{er} juin 1901, en Angleterre. Il a été affecté à la ligne australienne de la Compagnie. Le *Jyo Maru*, construit récemment au Japon et jaugeant 3.918 tonnes, fait le service entre Hongkong et Seattle. Trois bâtiments d'un plus petit tonnage, le *Hidaka Maru* (455 tonnes), le *Tokachi Maru* (688 tonnes) et le *Teshio Maru* (688 tonnes), ont été armés par un chantier de Kobé pour la ligne de Yéso. Un quatrième vapeur complétera sous peu la flottille de cette ligne.

La même compagnie a déjà commandé, pour sa ligne d'Europe et pour celle du Nord de la Chine, deux nouveaux steamers de 6.300 et de 1.900 tonnes.

La grande innovation, pour 1901, de la *Nippon Yusen Kaisha* a été l'établissement d'un service de cabotage autour de l'île de Yéso. C'est à cette ligne, comme nous le disons plus haut, que sont affectés les trois navires jaugeant 455 et 688 tonnes. Le rapport de la société annonce que, malgré la dépression qui s'est fait encore sentir en 1901, la compagnie est en mesure de distribuer un dividende de 12 0/0.

Le président de la *Nippon Yusen Kaisha* a, d'autre part, annoncé aux actionnaires dans l'assemblée générale de la société que les besoins du

service exigeaient que la compagnie construisît, d'ici 1907, 16 nouveaux bâtiments de 700 à 6.000 tonnes évaluées ensemble à 10 millions de yens. Pour couvrir ces frais, il a proposé et fait adopter par l'assemblée la création d'un fonds spécial pour constructions neuves, auquel on doit affecter par an 500.000 yens.

Une troisième compagnie de navigation, la *Tokyo Kisen Kaisha*, se montre également très active. Elle assure, avec la *Pacific Mail Steamship Company* et l'*Occidental and Oriental Steamship Company*, un service bimensuel entre Hongkong et San-Francisco. Elle entretient déjà dans ce but trois grands vapeurs. Elle a cependant l'intention de commander dès le commencement de 1903 deux nouveaux grands paquebots de 10.000 tonnes chacun. Les plans de ces navires sont depuis longtemps dressés. Ils seront commandés soit en Amérique, soit en Europe. Les rapports, que fera à ce sujet un ingénieur de la compagnie envoyé spécialement en mission à l'étranger, trancheront cette question. De plus, cette société a l'intention d'établir une ligne entre Hongkong et Manille, qui desservirait en même temps Singapour et Java. Comme amorce de ce nouveau service, le vapeur *Rosetta* fait déjà la navette, depuis décembre 1900, entre Hongkong et les Philippines.

Enfin on sait que depuis janvier 1902 une ligne japonaise subventionnée fait le service entre Tsuruga (N.-O. du Japon) et Wladivostok.

Etrangers au Japon. — Pendant l'année 1901, 14.440 étrangers sont arrivés au Japon :

3.967	étaient	Chinois.
3.222	—	Anglais.
2.189	—	Américains.
1.433	—	Russes.
1.122	—	Allemands.
607	—	Français.

Le choléra au Japon. — D'après les statistiques officielles, le nombre des cas de choléra au Japon a été le suivant pendant l'été dernier, jusqu'au 1^{er} septembre :

	Cas.	Cas mortels.
A Tokyo.....	5	4
Kyoto.....	19	1
Osaka.....	201	40
Hyogo.....	43	14
Nagasaki.....	98	31
Nara.....	2	—
Shimane.....	5	—
Okayama.....	1.602	1.315
Hiroshima.....	47	—
Yamaguchi.....	155	—
Wakayama.....	3	—
Tokushima.....	4	—
Kagawa.....	1.025	—
Ehime.....	141	—
Kochi.....	2	1
Fukuoka.....	788	452
Oita.....	81	9
Kumamoto.....	11	4
Saga.....	98	59
Kagoshima.....	1	—
Shiga.....	1	—

Soit au total 4.329 cas, dont 1.650 suivis de mort.

(1) *Bulletin* de novembre 1902, p. 501.

Commerce du Japon en juin et en juillet 1902 (en yens).

MOIS	IMPORTATION	EXPORTATION	TOTAL
Juin.....	21.023.905	16.031.029	37.076.934
Juillet.....	20.338.169	18.371.129	38.709.298

Part respective des grandes puissances, du Siam et de l'Indo-Chine (en yens).

MOIS	FRANCE	ANGLETERRE (métropole)	ALLEMAGNE	ÉTATS-UNIS	CHINE	SIAM	INDO-CHINE FRANÇAISE
Juin. <i>Exp. vers</i>	694.845	1.044.200	400.054	4.741.127	3.444.316	3.538	41.379
<i>Importations de</i>	365.507	3.781.314	1.970.695	2.860.315	3.530.286	210.217	602.246
TOTAUX....	1.060.352	4.825.514	2.370.749	7.601.442	6.974.602	213.755	643.625
Juillet. <i>Exp. vers</i>	1.044.977	1.159.194	237.137	6.075.577	3.647.129	3.758	5.875
<i>Importations de</i>	411.589	4.497.765	2.126.105	3.220.663	3.278.161	179.385	599.973
TOTAUX....	1.456.566	5.656.959	2.363.242	9.296.240	6.925.290	183.143	605.848

Un typhon au Japon. — Des nouvelles précises nous sont parvenues sur le typhon et le raz de marée du 20 septembre dernier. Bien que le désastre n'ait pas été aussi considérable qu'on l'avait pensé tout d'abord, on n'en a pas moins à déplorer de nombreux accidents de personnes et de très grands dégâts matériels.

A Nikko, le lieu de pèlerinage très connu, la rivière est montée presque subitement de 10 mètres. Le fameux pont rouge a été emporté, 55 bâtiments ont été détruits parmi lesquels l'hôtel Futamiya, les temples Gaman, Dainichido, Tachiki; 50 personnes se sont noyées.

A Kanuna, 60 maisons se sont écroulées, la mairie et l'école sont détruites, 40 personnes se sont noyées.

A Shimogawara, 30 personnes sont mortes.

La catastrophe a été surtout épouvantable à Ashio, dans la mine de cuivre. Toute la mine a été inondée, 300 ouvriers se sont noyés, 500 maisons ont été emportées.

Le raz de marée s'est particulièrement fait sentir à Odawara où une centaine de personnes ont péri.

On estime que la récolte de tabac a subi un dommage variant de 20 à 50 0/0 suivant les endroits.

On sait maintenant pourquoi le Daiya Gawa, qui passe à Nikko, a grossi si rapidement. Cette rivière sort du lac de Chuzenji que surplombe le Nantai-san. Une partie de cette montagne s'est écroulée dans le lac et a fait monter subitement le niveau de la rivière. Ce désastre a été si imprévu qu'une centaine de personnes ont été

surprises dans la vallée du Daiya Gawa et ont été noyées.

Les éboulis du Nantai-san forment maintenant une île au milieu du lac de Chuzenji.

Un désastre industriel au Japon. — Les Aciéries impériales (Seitetsu-Sho) installées dans l'île de Kiou-Siou ont donné des résultats financiers absolument désastreux. Le directeur, M. Wada, et l'ingénieur en chef, M. Ohana, ont été relevés de leurs postes. Quelques ateliers chôment déjà depuis plusieurs mois. On attribue cet insuccès à l'inhabileté des ouvriers.

Bien qu'il ait déjà dépensé plus de 20 millions de yens pour les aciéries, on dit que le gouvernement japonais a l'intention de s'en débarrasser coûte que coûte.

Les Aciéries impériales avaient été ouvertes le 18 novembre 1901. De graves objections avaient été formulées au sujet de leur établissement, au moment de la discussion du projet de loi qui devait en autoriser la construction. On avait très justement fait remarquer qu'il serait difficile à la nouvelle usine de se procurer les matières premières dont elle aurait besoin.

L'île de Kiou-Siou possède bien des gisements de charbon; mais il fallait se procurer à grands frais les minerais de Hanyang près de Hankhen et ceux de Corée.

Les aciéries de Yawata-mura au nord de l'île de Kiou-Siou devaient surtout fournir les bâtiments neufs de la flotte et le matériel des chemins de fer.

L'usine avait été construite sur les plans d'in-

généralistes allemands. Presque toutes les machines venaient d'Allemagne; 14 ingénieurs japonais, secondés par 10 ingénieurs allemands, dirigeaient l'établissement qui comprenait également 140 employés, 72 mécaniciens et environ 2.200 ouvriers.

Les aciéries couvraient un espace de 592.997 tsbô; les ateliers annexes occupaient une superficie de 86.500 tsbô. La puissance totale des moteurs électriques et hydrauliques ainsi que des moteurs à vapeur était de 10.000 chevaux-vapeur.

Des quais avaient été spécialement aménagés dans le port de Wakamatsu situé près de Yawata-mura. Une voie ferrée reliait ce port et les aciéries.

Et dans ce vaste établissement de l'île de Kiou-Siou, que le Mikado voulait faire aussi grand que le Creusot, que les fonderies Krupp, les machines se sont déjà arrêtées! Il en est ainsi de beaucoup d'espérances japonaises. Elles sont souvent trop hâtives pour devenir des réalités.

L'industrie du verre au Japon. — L'industrie du verre a pris, depuis quelques années, une extension considérable. Cependant on n'est pas encore parvenu à fabriquer de glaces. On croit que le gouvernement a l'intention de demander prochainement au Parlement un crédit de 2 millions de yens pour fonder une fabrique de glaces modèle et la subventionner pendant cinq ans (300.000 yens par an).

Nous pensons cependant que l'importation des glaces restera longtemps encore très rémunératrice. Elle s'est chiffrée :

En 1897, à.....	488.090 yens.
— 1898	669.776 —
— 1899	1.256.576 —
— 1900	952.919 —
— 1901	1.084.835 —

L'Exposition d'Osaka. — De nouveaux renseignements nous parviennent sur l'exposition d'Osaka.

Actuellement sont inscrits les exposants suivants :

	Section des machines.	Divers.
Japonais.....	19	31
Anglais.....	8	41
Allemands.....	4	17
Autrichiens.....	6	42
Américains.....	4	2
Sujets britanniques des Indes.....	—	4
Australiens.....	—	1
Français.....	—	2
Hollandais.....	—	2
Italiens.....	—	3
Turcs.....	—	1
Russes.....	—	1

De nombreux congrès seront tenus pendant la durée de l'exposition. Pour tous renseignements sur ces congrès, s'adresser à M. C. Pfoundes, kita no machi, à Kobé.

CORÉE

Le parti libéral en Corée. — Onze membres du parti progressiste coréen ont été arrêtés parce qu'ils étaient soupçonnés de vouloir ouvrir un cercle politique à Tchemoulpo, dans le but de provoquer des réformes dans l'Empire.

M. Issando, membre du Club des indépendants, a été également incarcéré. On l'accusait d'entretenir des relations avec des révolutionnaires réfugiés au Japon. Soumis à la torture, il a avoué qu'un grand nombre de hauts fonctionnaires, retraités ou en activité de service, avaient formé une société secrète dans le but d'introduire des réformes dans le pays.

Il convient de rapprocher de cette arrestation celle de plusieurs professeurs et de plusieurs élèves de l'école allemande de Séoul, accusés d'avoir fondé un club réformiste, et jetés en prison en janvier dernier.

Japonais en Corée. — Au 1^{er} avril 1902, le nombre des Japonais établis en Corée était le suivant :

	HOMMES	FEMMES	TOTAUX	NOMBRE DE FAMILLES
Fousan.....	3.857	3.167	7.024	1.389
Seoul.....	1.478	1.187	2.665	688
Chumang-ho...	214	159	373	102
Knousan.....	285	195	480	171
Pyongyang....	121	78	199	64
Hassan.....	174	103	277	87
Tchemoulpo....	2.602	2.121	4.723	1.070
Mokoudo.....	527	391	918	245
Gensan.....	791	649	1.440	365
Joshin.....	34	29	63	24
TOTAUX.....	40 083	8.079	18.162	4.205

Les Coréens en Sibérie. — On estime à 60.000 le nombre des Coréens vivant en Sibérie; 30.000 d'entre eux y sont fixés et 30.000 y émigrent pendant les mois d'été.

Cette émigration périodique provient surtout des onze districts voisins de la frontière. Cette partie de la Corée, qui compte environ 200.000 habitants, fournit à elle seule 25.000 travailleurs à la Russie.

L'émigration coréenne a été particulièrement considérable à l'époque des troubles en Chine, le gouvernement russe ayant, à cette époque, chassé tous les coolies chinois employés à la construction du chemin de fer.

Depuis, le courant a repris son niveau normal : 8.000 ouvriers coréens travaillent dans les mines d'or. Leurs salaires y varient selon leurs aptitudes et leur endurance. En moyenne ils gagnent environ 7 francs par jour.

Les ouvriers agricoles sont concentrés autour de Nikolisk et à Nikolisk même. Ils reçoivent de 20

à 30 francs par mois, et sont logés et nourris. Quelques propriétaires leur donnent de 30 à 50 francs en les logeant simplement. Les émigrants qui ne s'adonnent pas trop à la boisson, reviennent au pays avec un petit pécule qui les fait vivre facilement pendant les mois d'hiver : 4 à 5 francs par mois leur suffisent chez eux.

Les femmes de ces émigrants profitent du bon marché de la vie et du départ de leurs maris pour mener, pendant les mois d'été, une vie de paresse et de débauche.

Les 30 000 Coréens établis en Sibérie sont principalement au service de la Compagnie de l'Est des chemins de fer chinois qui en occupe 15.000, au salaire de 2 fr. 75 par jour. Beaucoup de Coréens travaillent également au transsibérien où ils sont payés 1 fr. 25. On trouve, à Vladivostok seul, près de 5.000 Coréens qui y sont employés à différents travaux. Beaucoup ne gagnent que 75 centimes ; très peu reçoivent 2 fr. 50.

Les maçons coréens de Vladivostok et des environs ne sont payés que 1 fr. 50 par jour.

Ce contact permanent d'une partie de la population coréenne avec les Russes n'est pas sans avoir une certaine importance.

ASIE RUSSE

Le retour de M. Paul Labbé. — M. Paul Labbé, qui nous envoya plusieurs lettres d'Irkoutsk sur le commerce français et les richesses de la Sibérie, est rentré à Paris vers la fin de septembre, après seize mois d'absence, rapportant à nos musées des collections scientifiques de la plus haute importance. Il a rendu compte de sa mission à la Société de Géographie : le ministre de l'Instruction publique s'était fait représenter à cette conférence, et M. Raffalovich, conseiller d'Etat actuel de la Russie, agent commercial de Russie à Paris, était venu pour représenter la Russie.

On sait que le voyage de M. Paul Labbé était le quatrième entrepris par lui en Asie Russe. Parti en mai 1901, il consacra l'été de cette même année à l'étude de la colonisation en Transbaïkalie, et des conditions de la vie des indigènes ; il vécut alors dans les lamaserias bouddhiques et même chez une des incarnations de Bouddah.

En automne, M. Paul Labbé s'occupa de compléter les notes prises dans son précédent voyage sur la région du fleuve Amour. Il passa en hiver trois mois au Japon, où il étudia la question des pêcheries japonaises sur les côtes russes. Les Japonais, dont les richesses sont le mûrier, le riz, l'indigo, fument leurs champs avec des harengs pressés qu'ils pêchent et préparent dans l'île russe de Sakhaline. C'est par millions de kilogrammes que

les harengs sont expédiés au Japon. Si les Russes rendaient plus difficiles ou impossibles les pêches japonaises, une crise économique de la plus grande importance ruinerait le Japon. La question des pêcheries peut provoquer les événements les plus graves, elle peut amener une entente comme elle peut aussi être la cause d'une guerre entre les deux pays.

Après avoir traversé la Mandchourie, M. Paul Labbé étudia la région du Baïkal et les peuples chamanistes, et à ce sujet, il pense avoir rassemblé des documents uniques et des renseignements précieux au point de vue scientifique.

Les chemins de fer de l'Asie Russe en 1900. — Le gouvernement russe vient de publier les résultats de l'exploitation de tout le réseau russe, européen et asiatique, en 1900. Nous avons donné, l'année dernière, les chiffres relatifs à la seule Sibérie pour l'exercice 1899 (1). Ceux que nous avons sous les yeux ne sont malheureusement que des chiffres globaux, comprenant tout le réseau asiatique.

La longueur des voies ferrées en exploitation dans la Russie d'Asie à la fin de 1900 était de 7.103 verstes, auxquelles il faut ajouter 869 verstes sur lesquelles les rails étaient posés, mais qui n'étaient pas encore officiellement ouvertes à la circulation.

Sur ce réseau, 402 gares et haltes étaient établies.

Le nombre des locomotives était de 1.007, dont 14 seulement affectées au service des voyageurs. Le matériel roulant comprenait en outre 1.484 wagons de voyageurs, 74 wagons à bagages et 15.675 wagons de marchandises.

Le nombre des trains qui ont circulé sur le réseau a été de 86.784.

Le déficit que nous avons signalé pour l'année précédente, loin de s'atténuer, s'est sensiblement accru, l'augmentation des dépenses dépassant celle des recettes. Voici, au reste, les résultats de l'exploitation pour les trois dernières années connues :

	Dépenses d'exploitation.	Recette brute.
1898.....	20.984.000 roubles	20.043.000 roubles
1899.....	26.112.000 —	24.528.000 —
1900.....	33.776.000 —	31.754.000 —

Le déficit annuel a donc été en 1898 de 941.000 roubles, en 1899 de 1.584.000, et en 1900 de 2.022.000.

Le mouvement des chemins de fer de l'Asie Russe dans les trois premiers mois de 1902. — Le mois de janvier est un mois de transactions faibles. Il marque en 1902 un progrès peu important sur le mois correspondant de 1901. Voici, en roubles, les chiffres des recettes brutes :

(1) Voir le Bulletin de décembre 1901, p. 401.

LIGNES	Janvier 1901.	Janvier 1902.
De Transbaïkalie (1).....	220.399	310.497
— Sibérie.....	927.694	801.398
— Asie centrale.....	1.050.436	1.337.710
— Oussouri.....	203.217	153.263
Total des lignes de l'Asie Russe.....	2.401.766	2.608.858

Il est remarquable que le progrès porte uniquement sur la ligne d'Asie Centrale (Transcaspien) qui est tout à fait distincte des trois autres, et sur la ligne de Transbaïkalie dont la longueur s'est accrue, ce qui a naturellement augmenté son chiffre d'affaires. Les deux autres lignes Oussouri et Transsibérien (de Tchéliabinsk au lac Baïkal) sont en décadence, ce qui est particulièrement remarquable pour le Transsibérien.

Le mois de février a donné comme recette brute les résultats suivants, en roubles :

LIGNES	Février 1901.	Février 1902.
De Transbaïkalie.....	369.295	349.258
— Sibérie.....	1.306.451	1.342.902
— Asie centrale.....	1.147.897	1.219.685
— Oussouri.....	171.745	143.506
Total de toutes les lignes de l'Asie russe.....	2.995.358	3.655.351

Dans le léger progrès que marque cette année, nous voyons la ligne de Transbaïkalie, malgré sa longueur accrue, perdre toute son avance, et au contraire la ligne de Sibérie se trouver en progrès d'une année sur l'autre.

Les résultats précédents additionnés donnent, du 1^{er} janvier au 1^{er} mars 1902, les résultats suivants :

LIGNES DE	1 ^{er} JANVIER 1 ^{er} MARS	1 ^{er} JANVIER 1 ^{er} MARS	PAR VERSTE		PROGRÈS OU DIMINUTION %
	1901	1902	1901	1902	
Transbaïkalie	589.694	659.755	537	459	- 14,5
Sibérie.....	2.234.125	2.450.300	713	686	-- 3,8
Asie centrale.	2.198.333	2.557.395	1.067	1.234	+ 15,6
Oussouri.....	374.972	296.719	461	365	- 20,8
TOTAL...	5.397.124	5.664.219	760	760	

Les mêmes phénomènes se reproduisent au mois de mars : la ligne de Sibérie rattrape l'avance perdue en janvier ; mais le mouvement reste inférieur en 1901 sur la ligne de Transbaïkalie et, d'autre part, la décadence facile à prévoir de la ligne de l'Oussouri paraît irrémédiable.

LIGNES	Mars 1901.	Mars 1902.
De Transbaïkalie.....	319.114	269.613
— Sibérie.....	1.577.571	2.314.440
— Asie centrale.....	1.463.006	1.311.023
— Oussouri.....	205.505	175.779
Total.....	3.265.196	4.070.855

(1) La longueur de la ligne de Transbaïkalie officiellement ouverte au public est la seule qui ait varié d'une année à l'autre. Elle a passé de 1.097 verstes en 1901 à 1.436 en 1902.

Ce qui donne au total, pour les trois premiers mois de 1902, le tableau suivant :

LIGNES DE	1 ^{er} JANVIER 1 ^{er} AVRIL	1 ^{er} JANVIER 1 ^{er} AVRIL	PAR VERSTE		PROGRÈS OU DIMINUTION %
	1901	1902	1901	1902	
Transbaïkalie	908.808	929.367	828	647	- 21,8
Sibérie.....	3.811.696	4.464.740	1.216	1.425	+ 17,2
Asie centrale.	3.361.339	3.868.417	1.631	1.866	+ 14,4
Oussouri.....	580.477	572.548	745	663	- 7,2
TOTAL...	8.662.320	9.735.072	1.219	1.306	+ 7,1

En somme, deux lignes se distinguent nettement des autres, la ligne du Transcaspien et la ligne sibérienne jusqu'au Baïkal. Toutes deux sont en progrès très net ; de plus, toutes deux ont un rendement par verste relativement assez considérable.

Au contraire, les deux lignes de la Sibérie orientale, ligne de Transbaïkalie et ligne de l'Oussouri, sont en décadence : ce qui se justifie à la rigueur pour la ligne de l'Oussouri par ce fait qu'elle est détachée maintenant et divergente du tronc principal du Transsibérien, et pour la ligne de Transbaïkalie par ce fait que les événements politiques de 1900 lui avaient donné une importance toute momentanée ; mais ce qui cependant paraît donner raison à ceux qui parlent d'une « crise dans la Sibérie orientale ».

L'impulsion donnée à la marine marchande. — Il semble utile de signaler ici le vigoureux effort que fait en ce moment le gouvernement russe pour développer la marine marchande. Cet effort sera la caractéristique du règne de Nicolas II.

Jusqu'à ces dernières années, en effet, la marine marchande de la Russie souffrait d'un défaut complet d'organisation. Les différents services qui la concernent étaient partagés entre le ministère des Finances et le ministère des Voies de communication. Il n'existait en Russie rien qui ressemblât aux sociétés, associations ou syndicats d'armateurs qui existent dans les autres pays.

Or, ceci a de grandes conséquences. Ces armateurs isolés se contentaient d'acheter des bateaux construits à l'étranger. Ils avaient ensuite à supporter les frais très lourds de l'assurance. Il n'existe pas, en effet, en Russie, de sociétés d'assurances mutuelles maritimes, comme il y en a tant dans les ports de la Méditerranée et de l'Océan.

En conséquence, l'armateur, et avec lui le négociant qui affrète le navire, sont contraints de s'adresser à un assureur. L'assureur russe prend plus cher que les compagnies d'assurances étrangères. C'est donc à celles-ci qu'il faut recourir. Mais elles-mêmes suivent, pour les bateaux qu'elles assurent, la division en classes telle

qu'elle est fixée par les registres les plus accrédités, le *Lloyd's Register*, le *Norddeutsche Lloyd*, le *Bureau Veritas*, l'*American and Foreign Shipping* et le *Registro Italiano*. Il y a tout intérêt à être rangé dans la première classe, où la prime à payer est proportionnellement la moins forte. Mais les registres n'y rangent que les bateaux construits sous la surveillance immédiate d'agents par eux désignés : ce qui est un désavantage de plus pour la construction russe.

Le personnel qui monte ces navires n'était pas davantage soumis à une organisation, comme il l'est en Angleterre, en Italie, en France. Or, ceci a une répercussion non seulement sur la qualité du personnel naviguant, mais sur les assurances elles-mêmes; en effet, quand la moralité et la capacité des capitaines ne leur sont garanties par rien, les compagnies d'assurances surélèvent la prime.

Depuis son avènement, l'empereur Nicolas II a pris une série de mesures pour mettre fin à cet état de choses, et il a montré un souci de la marine marchande que l'on n'avait pas vu chez un souverain russe depuis Pierre I^{er}.

En ce qui concerne la construction des navires, il a aboli la loi qui frappait de droits les navires appartenant à des Russes, mais construits à l'étranger. Il a créé une école centrale spéciale qui donne à Saint-Petersbourg l'enseignement technique nécessaire pour la construction des navires.

En ce qui concerne l'instruction, il a fait établir, dans diverses parties de l'Empire, des cours spéciaux destinés à préparer les futurs officiers de pont.

En ce qui concerne la direction générale à donner à la marine marchande, il a commencé par créer deux organes, un *Conseil de la marine marchande* et un *Comité des ports russes*, fonctionnant tous deux sous le contrôle du ministre des Finances.

Il s'est aperçu que cette organisation était elle-même insuffisante; et tout récemment, dans les premiers jours de décembre, il vient de créer, sous le nom de *Direction générale de la navigation et des ports de commerce*, un véritable ministère de la Marine marchande, auquel sont attribués les pouvoirs précédemment répartis entre le ministère des Voies de communication et le ministère des Finances, et à la tête duquel a été placé le grand-duc Alexandre Mikhaïlovitch.

Le *Novoié Vremia* du 7 décembre définit ainsi le rôle dévolu à cette direction :

Le nouvel organe administratif est revêtu de pouvoirs très étendus : c'est dans le ressort de la direction générale que passent le conseil pour les affaires de la navigation de commerce, le comité pour les affaires des ports et la section de la marine marchande, avec toutes les institutions qui en dépendent, ainsi que le service des chantiers et des docks. en ce qui touche spécialement les constructions navales pour la marine marchande. Comme le fait ressortir le texte de l'oukase, « le directeur général jouira des droits et aura les obligations qui sont actuellement du ressort du ministre des Finances pour ce qui concerne la navigation et les ports de commerce, et

du ressort du ministre des Voies de communication pour ce qui est du service technique des ports ».

Le directeur général soumettra à la ratification du pouvoir suprême le projet de statut et les cadres de la direction générale soumise à ses ordres, ainsi que les projets relatifs aux changements à introduire dans les lois existantes sur la marine marchande et les ports de commerce, qui seront provoqués par le nouveau mode de leur direction.

Cette nouvelle centralisation a été accueillie très favorablement par la presse russe: elle a parlé de « l'ère nouvelle » qui allait s'ouvrir pour la marine. Il faut ajouter que le gouvernement ne borne pas son effort à des essais administratifs. On doit, pour se faire une idée exacte de la rénovation qu'il poursuit, y ajouter toute une série de mesures pratiques, qui dénotent un plan suivi : réorganisation de la Flotte Volontaire, établissement de services directs entre les ports russes et les ports persans de la Caspienne, Leucoran et Euzeli (*Novoié Vremia* du 8 décembre); les négociations entreprises avec la *Compagnie russe de navigation* par l'établissement de services non seulement réguliers, mais fréquents entre Odessa et les ports du golfe Persique, etc...

TURQUIE

Nouvelles du Levant. — On sait quelle attention le Bulletin porte aux événements qui intéressent le prestige et la situation privilégiée de la France en Turquie d'Asie. Nos dernières réflexions sur les atteintes indéniables, portées à notre protectorat religieux par les représentants du gouvernement italien et par notre propre faiblesse, sont encore présentes à tous ceux qui ont le souci de conserver à la grandeur nationale au dehors tous ses éléments de force.

Aussi, sans revenir sur l'opinion pessimiste que les faits récents ont trop justifiée, sommes-nous heureux d'enregistrer aujourd'hui des nouvelles de meilleure apparence.

C'est le 15 novembre dernier que M. Boppe, le nouveau consul français à Jérusalem, a été installé officiellement. Sa réception au Saint-Sépulcre a eu lieu suivant le cérémonial accoutumé et réservé au représentant de la France. A cette occasion, le provicaire custodial a prononcé un discours dans lequel il a insisté sur les liens indissolubles qui unissent la Custodie au gouvernement français.

Ce discours nous paraît devoir être souligné. Il n'y a pas d'illusions à se faire sur les sentiments véritables de la Custodie de Terre-Sainte, dont les sympathies italiennes ne paraissent guère douteuses. Mais, en raison précisément de ce fait, nous voulons trouver, dans les paroles qu'aurait prononcées le provicaire custodial, une portée plus haute que celle qu'elles auraient tenue de la seule personnalité de l'orateur. Presque au lendemain des manifestations désobligeantes auxquelles

a donné lieu le pèlerinage italien et que nous avons rapportées ici même, ne peut-on y voir le désir de diminuer la déplorable impression qui a été produite? Il est certain qu'en se laissant associer à ces manifestations, le cardinal Ferrari s'inspirait plus des tendances du Quirinal que de celles du Vatican. Inversement, il est permis de supposer que l'intervention du Vatican n'est pas étrangère à l'attitude, d'ailleurs absolument correcte et légitime, que la Custodie vient de prendre pour la réception du consul français.

En dépit du mauvais vouloir de certains religieux italiens de Terre-Sainte, et malgré les ambitions peu déguisées des agents du gouvernement royal, le Saint-Siège reste donc attaché aux droits protecteurs de la France. Des renseignements personnels, que nous pouvions avoir, nous permettaient de l'affirmer au moment même où notre influence semblait le plus battue en brèche, et nous nous plaisions à retrouver la trace de cette tendance dans le fait qui vient d'être relaté.

Elle apparaît plus clairement encore par la nomination du P. Druse, carme français, à l'archevêché de Bagdad.

Le P. Druse a été sacré à Rome par le cardinal Golti, préfet de la Propagande, le jour même où M. Boppe était reçu au Saint-Sépulcre. Il est juste de constater que l'ancien archevêque de Bagdad était également un religieux français. Mais, dans certaines circonstances, la conservation d'un avantage est aussi appréciable que l'acquisition d'un avantage nouveau. D'ailleurs, la ville de Bagdad est devenue le centre le plus important de la Mésopotamie et de toute la Turquie d'Asie orientale. Le développement incessant des relations économiques dans cette contrée, la construction projetée du grand chemin de fer qui doit relier l'Europe au golfe Persique, le point de départ et l'aboutissement des routes de caravanes qui vont dans le sud de la Perse ou en viennent, sont autant de causes qui font de cette cité une véritable capitale. La remise des intérêts catholiques entre les mains d'un prélat français ne saurait, dès lors, y être un événement indifférent, surtout pour qui connaît l'utilité primordiale de l'action religieuse en Orient.

Qu'il y ait dans ces procédés du Saint-Siège le souci de mieux assurer l'influence du catholicisme, en mettant à son service les qualités très particulières que l'on rencontre, plus que chez d'autres, chez le religieux français, rien n'est moins contestable, ni, assurément, plus légitime. Nul ne saurait s'étonner que les chefs de l'Église s'inspirent, avant tout, dans leurs choix, de cette considération, qui n'est pas étrangère à l'attachement du Pape pour le protectorat de la France. Mais si, du même coup, ce souci aboutit à servir nos intérêts nationaux, il importe de savoir le reconnaître.

Quelle que soit sa raison d'agir, la papauté nous est restée jusqu'à ce jour, au point de vue de notre situation en Orient, l'appui le plus fidèle et le plus utile. Les dernières dépêches nous en donnent une nouvelle preuve. Il en a été ainsi même

en face de l'opposition de certains clans du monde ecclésiastique que nous avons vus à l'œuvre, et de la pression de certaines exigences internationales, non dissimulées. Nous nous devons à nous-mêmes, pour notre influence en Orient, de ne pas perdre de vue les avantages de cette bonne volonté et la nécessité de la conserver.

Les capitaux français en Turquie d'Asie.

— Le *Mémorial diplomatique* publie, à titre de document, un résumé des rapports adressés au ministre des Affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de la République sur la fortune française à l'étranger. Nous croyons intéressant d'extraire, de ce résumé, ce qui concerne la Turquie d'Asie :

Les capitaux, réunis par les maisons de commerce françaises en Turquie d'Asie, dépassent 30 millions de francs.

Sur ce chiffre, 22.500.000 francs sont absorbés par les maisons françaises de Smyrne : celles-ci sont au nombre de 45, bazars, maisons d'exportation (tapis, réglisse, opium) et d'importation (charbon, farine, drogues et mercerie).

Les maisons françaises en Palestine, tout aussi nombreuses, mettent en œuvre des capitaux beaucoup moins importants. Elles s'occupent de branches variées : céramique, ciments, droguerie, clouterie, quincaillerie, articles de Paris, cordonnerie, épicerie, conserves alimentaires, vins fins, liqueurs, tissus riches, cotonnades, nouveautés, mercerie.

Les autres maisons françaises que l'on trouve dans la partie asiatique de l'empire ottoman font le commerce du pétrole, du fer, des alcools, des céréales, sésames, gommes, huiles, soies, des vers à soie, des matériaux de construction, des meubles, etc.

Les propriétés françaises en Turquie d'Asie représentent 54 millions de francs. Les biens des communautés religieuses entrent dans ce chiffre pour plus d'un tiers, et ceux de l'alliance universelle israélite pour une fraction presque aussi importante.

Les biens de nos nationaux se trouvent disséminés sur tout le territoire asiatique de l'empire ottoman, mais on les rencontre principalement dans la Palestine et dans la circonscription de Smyrne, qui restent, comme pour le commerce, les deux grands centres d'influence de nos capitaux.

Les capitaux engagés dans les banques, ainsi que divers crédits ouverts aux entreprises industrielles et commerciales, donnent un total de 8 millions; de plus, les banques de Lyon font annuellement environ 10 millions de crédit au commerce sur la place de Brousse.

Les entreprises des ports de Beyrouth et de Smyrne représentent ensemble 20.500.000 francs de capital français.

Des capitaux importants, environ 202 millions de francs, ont été engagés par la France dans les chemins de fer construits ou en construction dans l'Asie Mineure, et notamment dans les entreprises suivantes :

1° Mondania à Brousse, ligne livrée à l'exploitation en 1892 : capital français, 3.400.000 francs ;

2° Mersine-Adana, ligne ouverte au trafic en 1886 ; longueur, 67 kilomètres : capital français, environ 4 millions ;

3° Beyrouth-Damas-Hauran, société constituée en 1892 ; ligne à voie unique et à crémaillère : capital français, 61.250.000 francs ;

4° Tramways libanais, devant relier Tripoli, Beyrouth

et Saïda; quelques sections sont livrées à l'exploitation : capital français, 3.750.000 francs.

5^e Jaffa à Jérusalem, société constituée à Paris en 1889; ligne de 87 kilomètres à voie étroite unique, inaugurée en 1892 : capital français, 14 millions.

6^e Smyrne et Cassaba, compagnie nouvelle constituée en 1894 : le capital français engagé est d'environ 116 millions.

Nous avons environ 30 millions dans les entreprises minières, parmi lesquelles il faut signaler la Société des mines de charbon d'Héraclée, dont le capital et les obligations représentent presque les deux tiers de ce chiffre.

C'est à une dizaine de millions que s'élèvent, en dehors des crédits mentionnés plus haut et des entreprises des ports et quais de Beyrouth et de Smyrne, les industries françaises en Turquie d'Asie : minoteries, tanneries, huileries, boulangeries, filatures de soie, manufactures de coton et fabriques de farine.

Pour clore le tableau des intérêts français en Turquie d'Asie, il faut mentionner les compagnies d'assurances, les bureaux de poste français, les nombreux emplois confiés à nos compatriotes.

Au total, les intérêts français s'élèvent, pour la Turquie d'Asie, à 354 millions de francs.

Ces indications, dans leur brièveté et la netteté de leurs chiffres, donnent une idée précise de ce qu'est notre situation économique dans l'Asie Mineure. Ils corroborent les renseignements plus détaillés, mais plus épars, que nous donnons ici même assez souvent, sur l'exploitation des voies ferrées, ou la situation commerciale des principaux ports ou marchés. Si à ce chiffre de 354 millions pour la Turquie d'Asie, on ajoute celui de 318 millions, auquel on évalue les intérêts français dans la Turquie d'Europe, on arrive, pour l'ensemble de l'empire ottoman, au total respectable de 672 millions. Encore ces 672 millions ne représentent-ils que les capitaux français commerciaux, industriels ou immobiliers. On sait que nous avons de plus, dans les fonds d'États, une part considérable d'environ 1.500 millions. C'est donc plus de 2 milliards d'argent français, qui, sous une forme ou sous une autre, participent à la vie économique et financière de l'empire ottoman. Personne ne méconnaîtra qu'une telle participation est de nature à nous donner, si nous savons en faire état, par elle seule et en dehors même des droits ou des traités, une influence déterminante dans les affaires politiques.

Le commerce de Damas en 1900 et 1901.

— Le dernier rapport commercial de notre consulat à Damas vient de paraître. Ainsi que nous l'avons fait pour la plupart des principaux marchés de l'Asie Mineure, nous devons en extraire tous les renseignements utiles. Toutefois la ville de Damas est loin d'être aussi ouverte aux relations internationales que des ports comme Smyrne et Beyrouth. Bien que située dans une région où domine l'influence française, elle ne présente même pas pour la France le même intérêt économique.

Damas, dont la population atteint environ 165.000 habitants, parmi lesquels 90.000 musulmans, est surtout un foyer de l'islamisme, au

point de vue politique, et un centre agricole, au point de vue commercial.

Les routes qui conduisent à la Mecque s'y rencontrent, et la ligne du Hedjaz, qui doit relier un jour ou l'autre Constantinople, la capitale du commandeur des Croyants, au tombeau du Prophète, y a son point de départ.

D'un autre côté l'industrie n'y compte que quelques tissages, il est vrai très réputés, des cuivres ouvrés, et la fabrication de meubles sculptés et incrustés de nacre. Les autres industries sont peu importantes. Damas est plus célèbre par ses jardins délicieux, qui en font une magnifique oasis autour de laquelle existe une province où la culture est encore quelque peu rudimentaire, mais où la terre, presque partout arrosée par une eau abondante, est d'une incontestable fertilité naturelle.

Les grandes cultures sont : le blé, entièrement utilisé sur place, l'orge exportée en partie en Egypte et en Angleterre, et, dans les terres irrigables, le maïs. Les jardins de Damas produisent beaucoup de fruits et de légumes, des abricots, des noix, des amandes, des olives; on y cultive également le chanvre, la vigne et le mûrier.

Les années 1900 et 1901 n'ont rien présenté d'exceptionnel pour la situation commerciale de cette ville dont nous venons d'indiquer les éléments principaux. Les exportations en Europe sont restées faibles, et le chiffre des importations, comme la position respective des pays importateurs, demeure sensiblement identique à lui-même.

La France n'occupe guère que le quatrième rang comme pays importateur. Les principaux articles qu'elle fournit sont, en toute première ligne, les articles de soierie. Elle a aussi une part importante dans l'importation des chapeaux, des produits pharmaceutiques, de la parfumerie, des conserves alimentaires, du sucre, et des matériaux de construction. Il est à peine besoin de parler des quelques caisses de vin fin que nous achètent les hôtels et les débitants, et dont le placement, bouteille par bouteille, est des plus difficiles.

Les mêmes remarques, qui ont été faites pour les autres grandes villes de l'Asie Mineure, s'imposent en ce qui concerne les relations commerciales avec Damas. L'article bon marché, le grand nombre d'échantillons, la connaissance du goût local quelquefois bizarre, sont autant de conditions pour réussir. Il est indispensable d'en tenir compte si nous voulons conserver notre clientèle dans l'achat des soieries, en présence surtout des efforts faits par l'Italie, l'Autriche et l'Allemagne, à cet égard.

D'autre part, il est de la plus haute importance que le commerçant soit exactement informé de la qualité morale de l'acheteur et de sa solvabilité. On ne saurait être trop renseigné sur ce point.

Enfin, dernier trait commun entre Damas et les autres marchés de l'Asie Mineure, il n'y a pas à y chercher des emplois dans les maisons

de commerce. Les employés indigènes, élevés dans les écoles françaises, se contentent de salaires minimes et sont assez nombreux pour toutes les places. Dans cet ordre d'idée, il convient de signaler que de nombreux individus d'origine algérienne sont venus s'installer dans la province de Damas, avec l'espoir, rarement réalisé, d'exercer un métier ou de trouver une situation. Les uns ont dû regagner l'Algérie, et la plupart des autres vivent assez misérablement de l'agriculture.

Sous ces réserves, Damas n'en est pas moins une ville dont le développement intéresse la France. Nous y possédons des établissements et des écoles qui constituent des centres d'influence précieux. La ligne Beyrouth-Damas-Hauran, dont nous avons fait connaître antérieurement la situation économique, est une entreprise française.

A tous ces titres, aussi bien qu'en raison de son extension actuelle, la ville de Damas méritait de figurer dans notre revue commerciale des principales cités de la Turquie d'Asie.

ARABIE

A Koueït. — Le sultanat de Koueït continue à être l'objet des préoccupations internationales et des convoitises anglo-indiennes. Le *Times* a reçu de son correspondant dans cette région une lettre qui n'est pas dénuée d'intérêt. En raison de l'importance que cette ville a prise comme terminus convoité du chemin de fer allemand, suivant sa propre expression, le correspondant anglais l'a visitée en se rendant au golfe Persique. D'après ses constatations, le cheikh Mobarek n'appréhenderait plus l'agression directe des Turcs, par suite du voisinage des vaisseaux anglais. D'autre part les succès des Wahabis contre l'émir du Nedjd, Ibn Raschid, le garantiraient du côté de la terre. Mais le principal danger pour lui serait actuellement les conspirations inspirées sur le territoire turc voisin. C'est ainsi qu'un « raid » aurait été tenté au commencement de septembre par certains de ses anciens partisans. Le raid n'échoua, affirme la correspondance reçue par le journal de la Cité, que grâce à un avertissement donné à temps, et au secours prêté par les marins du capitaine Armstrong, dont un fut tué, et deux, blessés. Le correspondant se plaint ensuite que depuis lors, bien que les auteurs de cet attentat soient connus, le gouvernement turc n'ait rien fait pour les punir ou empêcher une seconde tentative. Il ajoute qu'il est impossible que le gouvernement anglais puisse tolérer l'impunité pour une conspiration ourdie contre un chef qu'on sait sous protection anglaise, surtout quand il y a eu mort d'un soldat anglais.

On comprendra que ces nouvelles sont aussi sujettes à caution que sont tendancieux les commentaires qui les accompagnent. Que le gouvernement anglo-indien ait le désir, tout en van-

tant l'utilité de la présence des vaisseaux anglais dans les eaux de Koueït, de faire renaître un incident nouveau et plus heureux pour ses ambitions que celui de l'an dernier, nul n'en doutera sérieusement. La correspondance envoyée au *Times* paraît bien rédigée dans cet esprit. Mais il est peu probable qu'à Londres on soit disposé à tenter une aventure d'un côté où l'Allemagne et la Russie regardent avec tant d'attention.

Le journaliste anglais remarque d'ailleurs, en terminant, cet intérêt grandissant que l'Allemagne et la Russie apportent aux choses de Koueït. Il signale le passage de deux consuls russes venus pour rendre visite à Mobarek ; mais « leurs espoirs dit-il, de faire impression sur lui avec les avantages supérieurs de l'amitié russe et de sa protection ont été sans succès ».

Nous ignorons les pensées de l'encombrant Mobarek. Il est seulement certain que le gouvernement anglo-indien entend maintenir ses prétentions sur Koueït contre les Turcs ; mais il est aussi probable qu'en dépit des correspondants du *Times*, le Foreign Office, sentant derrière les Turcs l'Allemagne et la Russie, a déjà compris la nécessité de mitiger de prudence la témérité ambitieuse de ses agents locaux.

PERSE

Une nouvelle Société russe en Perse. — Nous avons déjà montré, dans plusieurs circonstances, le mouvement intense de pénétration exécuté par la Russie dans le Nord de la Perse, à l'aide de la concession de routes et de voies ferrées. On se souvient notamment qu'un tronçon, déjà fort avancé, se détache de la ligne du Transcaspien, pour relier Meched à Askhabad. A l'ouest de la mer Caspienne, la Russie vient de voir confier, plus récemment à ses nationaux, la construction d'une route de Tauris à Téhéran, par Kazwin. Tauris est déjà en communication avec le réseau russe du Caucase.

Or, d'après des nouvelles venues d'Odessa il y a quelques jours, une nouvelle Compagnie russe, appelée la *Taurida Highway Association* (ces nouvelles sont de provenance anglaise), se serait constituée au capital de 9 millions de roubles pour la réalisation et l'exploitation de la dernière grande route concédée. Cette Compagnie aurait reçu l'approbation du gouvernement de Saint-Pétersbourg.

La nouvelle n'a rien d'invraisemblable, et fût-elle inexacte, elle ne le serait à coup sûr que par anticipation. Mais rien ne fait supposer cette inexactitude. Une voie ferrée jusqu'à Tauris, une route carrossable de Tauris à Téhéran ne tarderont pas à faciliter la pénétration des produits et de l'influence russes au cœur de la Perse. La constitution d'une société nouvelle ne saurait, d'ailleurs, avoir, dans ces matières, une portée limitée. L'expérience a prouvé que l'action de sociétés semblables était partout, dans l'Asie occidentale,

le principal élément de la politique persévérante et des succès méthodiques de la Russie.

Un traité de commerce turco-persan. —

Une entente s'était faite, l'été dernier, sous les auspices de la Russie, entre la Turquie et la Perse pour la conclusion d'une convention douanière sur la base de la nation la plus favorisée. Il s'agissait de modifier, en réalité, le régime douanier établi par les traités d'Erzeroum de 1823 et de 1847 : le but était de frayer la voie à la conclusion d'un traité de commerce.

On annonce aujourd'hui que cette convention provisoire vient d'être sanctionnée par un iradé du Sultan. Les deux parties se réservent le droit de dénonciation en tout temps, mais la convention devra rester en vigueur pendant une année à la suite de la dénonciation de l'une d'elles. Les droits admis jusqu'à la conclusion du traité prévu sont les suivants : 5 0/0 *ad valorem* sur toutes les marchandises ottomanes importées en Perse, et 8 0/0 sur toutes les marchandises importées en Turquie. Il sera perçu en outre, par la Turquie, un droit d'exportation de 1 0/0 sur les denrées exportées de Turquie en Perse.

On n'attend plus que la ratification du Chah pour donner à cette convention toute sa valeur. Elle devra être signée le 23 février 1903, mais le gouvernement persan peut en demander l'application à une date plus rapprochée.

Au point de vue politique, le côté le plus intéressant de cet accord est, assurément, l'intervention officieuse du gouvernement russe, qui montre ainsi, une fois de plus, l'influence de ses conseils à Téhéran comme à Constantinople.

AFGHANISTAN

Affaires d'Afghanistan. — Les affaires d'Afghanistan continuent d'occuper l'opinion anglaise, que n'ont pu, naturellement, calmer les déclarations purement négatives faites sur cette question au Parlement anglais, soit par le sous-secrétaire d'Etat au Foreign Office, lord Cranborne, soit par le secrétaire d'Etat de l'Inde, lord George Hamilton.

Nous avons, dans le précédent Bulletin, relaté quelques-uns des bruits arrivés d'Asie Centrale relativement à l'action que la Russie, en dépit des engagements qu'elle a pris vis-à-vis de l'Angleterre de considérer l'Afghanistan comme hors de la sphère d'influence russe, chercherait à exercer sur Caboul. Plus récemment, une dépêche de Peshawar annonçait que des agents russes, se faisant passer pour des marchands, accablaient les fonctionnaires et les notables de l'entourage de l'émir de cadeaux et de présents de toute sorte.

Jusqu'à quel point ces rumeurs sont-elles fondées ? C'est ce qu'il est assez difficile de déterminer, étant donné le mystère jaloux dont continue de s'envelopper le gouvernement de l'Afghanistan, et l'isolement dans lequel Habibullah, comme son

père Abdurrhaman, tient à demeurer. Ce n'est pas de Caboul que l'on peut s'attendre à recevoir des nouvelles directes. C'est seulement par Saint-Petersbourg ou Londres que l'on peut savoir ce qui se passe sur l'Hindoukouch. Or il ne faut évidemment pas compter que de Saint-Petersbourg viendront sur la politique russe en Asie centrale des révélations dont ne manquerait pas de tirer profit aussitôt la Grande-Bretagne. D'autre part, questionnés à la Chambre des Communes par sir Charles Dilke et M. Kimber, lord Cranborne et lord George Hamilton, ont, ainsi que nous le rappelons ci-dessus, déclaré ne rien savoir. La dernière communication que le gouvernement de l'Inde ait reçu de Caboul remonte au 15 octobre et elle avait trait à certaines difficultés qui se sont produites sur la frontière du Seistan entre l'Afghanistan et la Perse. Depuis lors, aucun message de l'émir n'est parvenu à Simla.

Cependant les journaux russes ne cessent de demander une modification aux accords qui lient leur pays à la Grande-Bretagne dans le sens d'une plus grande liberté d'action accordée au gouvernement du Tsar. Le *Viedomosti*, de Saint-Petersbourg, qui passe sinon pour recevoir des inspirations directes de la chancellerie russe, au moins pour représenter en général l'opinion moyenne de certains cercles officiels, revenant sur la question d'Afghanistan, insistait récemment sur la nécessité qu'il y a à ce que des rapports directs puissent enfin s'établir entre ce pays et le Turkestan russe. Les progrès, ajoutait notre confrère, que la Russie a faits, en Asie centrale, au cours des vingt dernières années rendent impossible le maintien des dispositions surannées qui ne sauraient plus se concilier avec les intérêts majeurs que l'empire du Tsar possède dans cette partie du monde. Cela est fort possible ; mais il n'en est pas moins vrai que les intérêts que l'Angleterre possède, de son côté, dans les mêmes régions, lui font un devoir de faire tous ses efforts pour assurer au contraire le maintien de ces mêmes dispositions. Ce n'est pas d'hier que date ce conflit d'intérêts et le débat actuel, qui, pour l'instant se réduit à un débat de presse n'est qu'un épisode d'une longue et vieille lutte. Il n'en mérite pas moins d'être observé avec l'attention que l'on doit apporter à l'examen de toutes les causes de conflit qui peuvent surgir entre deux grands empires.

ASIE ANGLAISE

Le durbar de Delhi. — Lorsque ces lignes paraîtront, l'Inde sera à la veille de voir s'effectuer, au milieu de cérémonies uniques par leur magnificence et le cadre dans lequel elles auront lieu, le couronnement d'Edouard VII, empereur des Indes. C'est en effet le 1^{er} janvier 1903 que doit s'ouvrir à Delhi le *durbar* où, pour la seconde fois, le souverain anglais recevra ce titre impérial dont Disraëli eut un jour l'idée de rehausser la

majesté de Victoria, et qui est devenu véritablement symbolique de la grandeur et de la puissance qu'ont atteintes à la fin du siècle dernier les possessions de la couronne britannique.

Le gouverneur général, lord Curzon, avait demandé au roi de venir en personne se faire couronner à Delhi. Mais il n'a pas paru possible d'imposer à Edouard VII, quelques mois seulement après la maladie que l'on sait, les fatigues d'un tel voyage, ni d'éloigner de Londres pour plusieurs semaines, en pleine *season*, une des trois personnes de cette trinité constitutionnelle qui s'appelle le Parlement anglais. Edouard VII sera représenté à Dehli par le duc de Connaught, son frère, qui s'est embarqué dernièrement avec la duchesse pour Bombay.

Aux Indes, depuis plusieurs mois, on ne parle que du *darbar* de Delhi, dont le vice-roi veut faire l'apothéose et la glorification de la puissance dominatrice et qui doit dépasser, par son éclat, par le luxe qui y sera déployé, les plus célèbres *darbars* dont l'Inde ait gardé le souvenir.

En raison des facilités de communication qu'offrent les chemins de fer, il est probable que le nombre des assistants sera très élevé. Aussi a-t-il fallu, en prévision de cette affluence, adopter des mesures particulières, pour le maintien de l'ordre, pour l'arrivage des approvisionnements, etc.

Dès la fin de septembre, le service chargé des transports et des approvisionnements s'est installé à Dehli. Il comprend, avec 17 Européens, officiers et fonctionnaires, un millier de coolies, 1.000 chameaux, 7.600 mules, 2.000 buffles, 400 chariots. Par les soins de ce service un marché a été installé afin d'éviter les spéculations. Les vivres seront livrés à des tarifs fixes arrêtés et publiés d'avance. Pour subvenir aux besoins des 16.000 soldats anglais, des 35.000 soldats indigènes, des 27.000 hommes de *suite*, et des 4.000 visiteurs européens qui doivent assister au *darbar*, on prévoit qu'il faudra 30.000 tonnes de provisions. Au bal officiel prendront part 5.000 invités.

De toutes les parties de l'Inde les princes indigènes viendront par centaines, entourés de tout le faste dont l'autorité, dans ce pays des merveilles et de la fable, aime à s'envelopper, et, pour rehausser l'éclat de la cérémonie, on a eu soin de la faire coïncider avec la tenue, à Dehli même, d'une exposition de l'art indien où seront rassemblés d'admirables spécimens de l'industrie populaire indigène.

Mais nous sommes en terre britannique, ne l'oublions pas, et pas plus aux Indes que dans la métropole le sport ne doit être négligé. Aussi annonce-t-on que le vice-roi, hôte prévenant, mettra à la disposition de ses nombreux invités un assortiment complet de bicyclettes pour hommes et pour dames.

Opérations contre les Waziris. — Les derniers courriers arrivés de l'Inde ont apporté des détails sur une nouvelle expédition de frontière — comme les appellent les Anglais — que l'armée

du Pendjab s'est vue contrainte d'accomplir à la fin de novembre dans le pays des Waziris.

Il s'agissait de châtier la tribu des Kabul-Khel qui habite la portion du Yaghistan qui est comprise à l'est de la vallée du Kuran. Le théâtre des opérations, assez restreint, n'embrassait qu'une cinquantaine de milles — mais cinquante milles d'un pays particulièrement malsain, chaud, fiévreux, où les expéditions précédentes avaient eu, en trois mois, la moitié de leur effectif hors d'état de combattre par suite de maladie. Les Kabul-Khel, comme la plupart des Waziris, sont, paraît-il, d'ordinaire d'assez piètres soldats, infiniment moins redoutables que les gens de Khaiber ou du Tirah ou que les Souatis des portions septentrionales du Yaghistan. Cette fois-ci, cependant, ils réussirent, sinon à mettre en échec les troupes britanniques, du moins à leur causer des pertes assez sensibles. Les forces mises sur pied par le Pendjab pour réduire les Kabul-Khel comprenaient, sous la direction du général Egerton, 3.500 hommes environ, divisés en quatre colonnes, qui se mirent en route, le 17 novembre, de quatre points différents. Trois d'entre elles réussirent en quelques jours à mener à bien la tâche qui leur avait été confiée, et ce, sans rencontrer d'opposition sérieuse. La quatrième, commandée par le colonel Tonnochy, s'étant heurtée, le 18 novembre, à Gumati, à une position fortifiée, dut, pour vaincre la résistance de la poignée de Kabul-Khel qui s'y étaient réfugiés, donner l'assaut. La position fut emportée, mais l'opération coûta la vie au chef de la colonne, le colonel Tonnochy, à un capitaine anglais et à trois soldats indigènes; en outre, trois officiers anglais et douze soldats indigènes furent blessés.

Ces opérations ne présentaient pas un très grand intérêt au point de vue de la politique générale. Il est à noter cependant qu'elles ont amené les forces anglaises à proximité — presque en contact — avec cette province afghane de Khost, qui est actuellement le champ d'action du mullah Powindah, fameux par son fanatisme et les ennuis qu'il cause au gouvernement de l'émir de Caboul. Depuis quelque temps, le mullah avait cessé de faire parler de lui. Il est à souhaiter que la très courte campagne du général Egerton n'ait pas pour effet indirect de réveiller l'activité du mullah, en poussant les tribus qui viennent d'être châtiées à se ranger sous la bannière de l'agitateur.

Le commerce de la Birmanie par terre. —

Le gouvernement de l'Inde vient de communiquer les statistiques du commerce que la Birmanie a fait, en 1901-1902, par ses frontières de terre, avec le Céleste Empire et les États voisins.

Il résulte de ces documents que la valeur totale du commerce de la Birmanie, par terre, s'est élevée en 1901-1902 à 357 lakhs de roupies, soit environ 67.500.000 francs. Sur ce total, un quart représente la part de la Chine occidentale, un quart, celle des États Chans du Nord, et un

quart celle des Etats Chans du Sud. Par rapport aux deux précédentes périodes triennales, la période comprise entre 1899 et 1902 accuse une augmentation de 20 0/0. Les importations se composent, pour moitié environ, de bois et de monnaies et, pour un quart, de bétail et de thé. A l'exportation, l'argent figure pour près de 25 0/0; les tissus de coton d'origine indienne ou européenne pour un peu plus de 25 0/0; le sel, le poisson séché, le matériel de chemin de fer; ensemble également pour 25 0/0 environ.

Il convient de signaler les progrès considérables que le commerce de la Birmanie avec la Chine occidentale a faits au cours des trois dernières années. Dans ce court espace de temps, en effet, les importations de Chine en Birmanie ont plus que doublé, tandis que les exportations de la Birmanie s'accroissaient de plus de moitié. Le centre de ce commerce est actuellement à Bhamo, mais beaucoup de marchands paraissent décidés à quitter cette ville pour Myitkyina.

Les mines d'étain dans les « Straits Settlements ». — D'après le *Straits Times*, l'industrie minière de l'étain, qui est la plus célèbre de la péninsule Malaise, serait dans une situation assez peu encourageante. Les mines sont, chaque année, moins rémunératrices, et elles s'épuisent de façon évidente. Dans telle exploitation, le rendement par tête, qui était encore en 1897 de 6,12 piculs, est tombé aujourd'hui à 4 piculs seulement. Il est très possible qu'on trouve d'autres exploitations et le gouvernement s'y emploie activement. L'occupation de Kelantan et des pays malais-siamois n'est peut-être pas sans avoir quelque rapport avec les constatations, probablement trop pessimistes cependant, que rapporte le *Straits Times*, d'après l'enquête faite par une commission instituée en 1900 par le Résident général des Etats fédérés malais.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'exequatur est accordé à MM. :

Evariste Carrance, *consul* du Guatemala à Agen;
Daniel Vernaza, *consul* de l'Equateur à Bordeaux;
Marios B. Espinel, *consul* de l'Equateur à Saint-Nazaire;
J.-M. Bel y Serrano, *consul* d'Espagne à Saint-Nazaire;
Octave Dupuy, *consul* de Perse à Bordeaux.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

TROUPES MÉTROPOLITAINES

SERVICE VÉTÉRINAIRE

Indo-Chine. — M. le *vétérin.* en 1^{er} Legendre est placé à l'artillerie coloniale et désigné pour servir à la brigade de réserve de Chine au Tonkin.

TROUPES COLONIALES

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

Indo-Chine. — M. le *gén. de brig.* de Beylié est nommé au command. de la brigade de Cochinchine;
M. le *gén. de brig.* Clamorgan est nommé au command. de la 2^e brigade au Tonkin.

INFANTERIE

Chine. — M. le *lieut.* Ferrand est désigné pour servir au bat. de Changhai.

Indo-Chine. — M. le *lieut.* Sautel est désigné pour servir à l'état-major des troupes de l'Indo-Chine;

Cambodge. — MM. le *capit.* Brugirard et les *lieut.* Simonet et Albrecht sont désignés pour servir à la compag. de tirail. cambodgiens.

Cochinchine. — Sont désignés pour servir en Cochinchine :

MM. les *capit.* Jacobi, Lemoine et Le Tendre; les *lieut.* Caveng, Rivière et Guillemeau; les *sous-lieut.* Leroy, Hayez, Detanger, de Choiseul-Praslin, Lhuente, Delafond, Guilleminet et Ducrocq;

M. le *lieut.* Robert est nommé offic. d'habil. et d'armem. du 11^e rég.;

M. le *lieut.* Bernard est nommé offic. d'habil. et d'armem. du rég. de tirail. annamites;

M. le *lieut.* Griveau est placé à la 3^e compag. du rég. de tirail. annamites et M. le *sous-lieut.* Vaussion, à la 6^e compag. du 11^e rég.

Tonkin. — Sont désignés pour servir au Tonkin :

M. le colonel Septans, au 1^{er} tonkinois; M. le *lieut.-col.* Jeannin, au 2^e tonkinois; M. le *lieut.-col.* Guyonnet, au 1^{er} tonkinois; M. le *lieut.-col.* Pourrat, au 18^e rég.; M. le *lieut.-col.* Weber, au 17^e rég.; M. le *lieut.-col.* Baisse, au 4^e tonkinois; M. le chef de bat. Porion, au 1^{er} bat. du 3^e tonk.; M. le chef de bat. Cristofari, au 2^e tonk., 2^e bat.; M. le chef de bat. Chanzy, au 10^e rég., 2^e bat.; M. le *capit.* Kœchly, au 17^e rég., 2^e comp.; M. le *capit.* Heurtebize, au 9^e rég., 12^e comp.; M. le *capit.* Gagnepain, au 10^e rég., comme adj.-major au 1^{er} bat.; M. le *capit.* Chapelle, au 17^e rég. comme adj.-major au 1^{er} bat.; M. le *capit.* Vinot, à la 7^e comp. du 17^e rég.; M. le *capit.* Cibaud est nommé à l'emploi de major du 17^e rég.; M. le *capit.* Gérente est placé à la suite du 4^e tonk.; M. le *capit.* Rivier, à la 4^e comp. du 9^e rég.; M. le *capit.* Marty, à la suite du 9^e rég.; M. le *capit.* Salmon, comme adj.-maj. au 3^e bat. du 10^e rég.; M. le *capit.* Mativat, à la suite du 1^{er} tonk.; M. le *lieut.* Covillé, à la 9^e comp. du 3^e tonk.; M. le *lieut.* Dubufe, à la 5^e comp. du 9^e rég.; M. le *lieut.* Baulmont, à la 5^e comp. du 4^e tonk.; M. le *lieut.* Vallade, à la 4^e comp. du 4^e tonk.; M. le *lieut.* Velle, comme adjoint au trésorier du 18^e rég.; M. le *lieut.* Pommier, à la comp. de discipline coloniale; M. le *lieut.* Serres, au 9^e rég., 2^e comp.; M. le *lieut.* Laignoux, au 3^e tonk., 8^e comp.; M. le *lieut.* Goumain est nommé officier d'habil. et d'armem. du 10^e rég.; M. le *lieut.* Level est nommé comm. du dépôt des isolés de Haiphong; M. le *lieut.* Raymond, au 10^e rég., 4^e comp.; M. le *lieut.* Billotte, au 9^e rég.; M. le *sous-lieut.* Tartanae, au 17^e rég., 6^e comp.; M. le *sous-lieut.* Gadin, au 18^e rég., 3^e comp.

Sont également désignés pour servir au Tonkin :

MM. les *capit.* Paponnet et Delahaye;

MM. les *lieut.* Laguerre, Triol et les *sous-lieut.* Pellé de Quéral, Bouédron, Amalric, Lasseron, Guillon, Petitjean, Charleuf, Prévost, Pravaz et des Garets.

ARTILLERIE

Indo-Chine. — M. le *capit.* breveté Jaquet est désigné pour servir à l'état-major des troupes de l'Indo-Chine.

Cochinchine. — M. le *lieut.-col.* Marsat est nommé direct. de l'artillerie à Saïgon.

Sont désignés pour servir en Cochinchine :

M. le *lieut.-col.* Mallié, comme command. du rég. de Cochinchine; M. le *lieut.* Schubeneil; MM. les *sous-lieut.* Rossignol et Lanney.

Sont affectés :

A la 12^e batt. au cap Saint-Jacques, M. le *capit.* Vallerey; à la 6^e batt. à Saïgon, M. le *capit.* Joalland; à la direct. d'artill. de Cochinchine, M. le *capit.* Couraudon; à la 12^e batt. bis à Saïgon, M. le *capit.* Pol; à la 9^e batt., au cap Saint-Jacques, M. le *capit.* Guerrini; à la 12^e batt. à Chantaboun, M. le *lieut.* Paquelier; à la 2^e batt. à Saïgon, M. le *lieut.* Guillaume; à la 2^e batt. bis à Saïgon, M. le *lieut.* Courtois; à la 6^e batt. à Saïgon, M. le *lieut.* Garchey.

Tonkin. — Sont désignés pour servir au Tonkin :

M. le *capit.* Rumilly, à l'état-major; MM. les *sous-lieut.* Lepoix, Chabart, Pouvreau et Brodin; M. le *capit.* Felix, à la direction du Tonkin; M. le *lieut.* Poinat, à la 16^e batt. à Hanoï;

M. le *capit.* en 2^e Lammens est placé à l'état-maj. du groupe de réserve de Chine au Tonkin;

M. le *capit.* Debats est désigné pour servir au Tonkin.

SERVICE DE SANTÉ

Chine. — M. le *méd.-maj.* de 2^e cl. Mas est désigné pour le consulat de Canton.

Cochinchine. — M. le *méd. aide-maj.* de 1^{re} cl. Imbert (A.-J.-X.) est affecté aux batteries d'artill. à Saïgon.

Inde. — M. le *pharm. aide-maj.* de 1^{re} cl. Serph est désigné pour servir hors cadres aux Etablissements français de l'Inde.

Indo-Chine. — Sont désig. pour servir en Indo-Chine : MM. les *méd.-maj. de 1^{re} cl.* Arami, Ilbert et Fortoul; les *méd.-maj. de 2^e cl.* Lecompte, Depied et Brau.

Tonkin. — Sont désig. pour servir au Tonkin : MM. le *méd. ppal de 2^e cl.* Péthellaz; le *méd. maj. de 1^{re} cl.* Clavel; les *méd.-maj. de 2^e cl.* Sadoul et Moret; les *méd. aides-maj. de 1^{re} cl.* Le Ray, affecté au 10^e colonial à Haïphong et Brochard, affecté au 3^e tonkinois.

Les *méd. aides-maj. de 1^{re} cl.* dont les noms suivent sont affectés :

M. Imbert, au 18^e rég., à Thai-Nguyen; M. Le Groignec, au service général, à Khong; M. Moursou, au 18^e rég., à Sontay; M. Mathis, à l'hôpit. d'Hanoï; M. Kernéis, au 2^e tonkin., à Tien-Yen.

CORPS DU COMMISSARIAT

Cochinchine. — M. le *commiss. de 1^{re} cl.* Ride est nommé *commiss. de l'inscript. maritime* à Saïgon.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

Mers d'Orient. — M. le *contre-amiral* Le Do est nommé au command. d'une division de la force navale des mers d'Orient.

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

Atlantique. — M. le *capit. de frégate* Aubry est nommé au command. du *Troude* à Fort-de-France;

M. le *lieut. de vaiss.* de Lonlay est désig. pour embarq. sur le *Tage*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Le Mée est désig. pour embarq. sur le *D'Assas*;

M. le *mécanic. ppal de 2^e cl.* Pons est désig. pour embarq. sur le *D'Estrées*, à la Martinique;

M. le *mécanic. ppal de 2^e cl.* Coiffic est désig. pour embarq. sur le *D'Assas*.

Cochinchine. — M. l'*enseig. de vaiss.* Guiran est désig. pour embarq. sur le *Takou*, à Saïgon.

Mers d'Orient. — M. l'*enseig. de vaiss.* J. Charbonneau est désig. pour embarq. sur le *Redoutable*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Bernadac est désig. pour embarq. sur le *Bugeaud*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Roussel est désig. pour embarq. sur la *Décidée*;

M. l'*enseig. de vaiss.* Thouroude et MM. les *aspir. de 1^{re} cl.* Vincent, Sablé, Le Porhic, Sabatier, Vivien et Petit sont désig. pour embarq. sur le *Protet*.

CORPS DU COMMISSARIAT

Mers d'Orient. — M. le *commiss. de 2^e cl.* Provost est désig. pour embarq. sur la *Triomphante*, dans la division de réserve.

Section des comptables.

Cochinchine. — M. Cahérec, *commis ppal de 3^e cl.*, est désig. pour servir à l'arsenal de Saïgon.

MINISTÈRE DES COLONIES

M. Crayssac, *inspect. de 1^{re} cl.* des colonies, est placé hors cadres et nommé directeur des douanes et régies en Indo-Chine;

M. Liégeot (Henry), *commiss. de 1^{re} cl.* de la marine, est nommé administrateur de 4^e classe des services civils de l'Indo-Chine.

Sont nommés :

Lieutenant de juge au tribunal de première instance de Socrang (Indo-Chine), M. Nizet;

Juge suppléant au tribunal de première instance de Haïphong (Tonkin), M. Peux (Gustave);

M. Dusson, avocat, est nommé attaché au parquet du procureur général de l'Indo-Chine;

M. Thomé, commissaire général de l'Exposition de Hanoï, est promu chevalier de la Légion d'honneur;

M. Ganesco est nommé administ. de 3^e cl. des services civils de l'Indo-Chine.

Sont nommés :

Conseiller à la cour d'appel de la Nouvelle-Calédonie, M. Favreau;

Procureur de la République du tribunal de première instance de Pondichéry (Inde), M. Chatellier;

Juge suppléant du tribunal de première instance de Pondichéry (Inde), M. Basquet;

Juge de paix à compétence étendue à Mahé (Inde), M. Bonne;

Lieutenant de juge au tribunal de première instance de Karikal (Inde), M. Reynaud;

Juge de paix à compétence étendue à Yanaon (Inde), M. Lanes.

Bibliographie

Mételin ou Mytilène.

M. B. Girard, ex-commissaire de la division navale française du Levant, a publié récemment, dans le *Bulletin de la Société de géographie commerciale de Bordeaux*, quelques notes sur l'île de Mételin, plus connue sous le nom de Mytilène. Cette idée est des plus heureuses, puisqu'elle a pour effet de nous donner des indications précises et intéressantes sur une des îles les plus importantes, tant par son histoire que par sa situation, de l'archipel ottoman. Lorsque, l'an dernier, nos vaisseaux occupèrent la douane de Mytilène, bien peu, dans le public français, avaient des notions exactes et complètes sur ce coin de la Méditerranée où flottaient nos trois couleurs. Il suffit de lire les courtes et instructives pages de M. Girard pour les acquérir. On y verra que l'ancienne Lesbos possède, aujourd'hui comme autrefois, un sol des plus fertiles, un climat des plus agréables, une position des plus avantageuses. Elle est à mi-chemin entre Smyrne et les Dardanelles et à quelques milles seulement de la côte. Elle possède trois bons ports, Sigri, Longone et Port-Olivier; ce dernier est un des meilleurs de l'archipel. La population totale est de 110.000 habitants et a presque doublé depuis cinquante ans. Elle comprend une forte majorité (85.000) de Grecs orthodoxes. Le commerce s'est considérablement accru, et Mytilène est devenue un véritable entrepôt d'alimentation pour les côtes d'Asie Mineure.

M. B. Girard nous dit encore bien d'autres choses de cette perle antique de l'archipel ottoman, où semblent s'être toujours complu la lyre des poètes et la faveur des dieux.

Annuaire du ministère des colonies.

Cet important annuaire est établi par le ministère des colonies; il a donc un caractère officiel.

Il donne les renseignements les plus complets sur les personnels civils et militaires des colonies et sur l'organisation des divers services.

Publié déjà depuis plusieurs années, il a été accueilli avec la faveur la plus marquée dans les colonies et dans la métropole. Les services qu'il rend aux commerçants industriels et, en général, à toutes les personnes qui sont en relation d'affaires ou d'intérêt ou qui sont simplement en correspondance avec des personnels coloniaux ne se comptent pas.

Les fonctionnaires et agents des divers services des colonies et du ministère y trouvent des indications utiles pour leur carrière et pour leurs relations avec leurs collègues ou leurs subordonnés.

C'est un document d'une utilité démentrée dont la place est marquée dans toutes les bibliothèques, dans tous les cercles et lieux de réunion de la France et de ses colonies. Du reste, il est très connu et très répandu et il n'est pas nécessaire d'en faire l'analyse, ce qui serait assez long eu égard à la variété des services publics organisés dans nos pays d'outre-mer.

Comme les années précédentes, l'*Annuaire des colonies pour 1902* a été établi avec le plus grand soin et avec la plus grande méthode, de façon qu'il fût facile et commode à consulter. La librairie militaire Henri Charles-Lavauzelle a été chargée de cette importante publication, dont le prix est fixé à 6 francs l'exemplaire broché (franco 6 fr. 85) et 7 fr. 50 relié (franco 8 fr. 35).

Le Gérant : A. MARTIAL.

RETRO
NEWS

TABLE DES MATIÈRES

PUBLIÉES DANS LE

BULLETIN DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

ANNÉE 1902

GÉNÉRALITÉS

Comité de l'Asie Française. — Listes des souscripteurs, 2, 50, 97, 143, 193, 241, 289, 337, 385, 473, 513. — La propagande du comité, 1. — La réception de M. Gervais-Courtellemont, 49. — Réunion du Comité de l'Asie Française, 99. — Un voyage à l'Exposition d'Hanoï, 195. — *Observations* du Comité de l'Asie Française au sujet du traité franco-siamois, 474. — Une mission en Extrême-Orient, 475.

Colonisation française. — La Chine méridionale et centrale et la pénétration française, par M. PIERRE BONS D'ANTY, 102. — Notre politique extérieure, par R. C., 147. — L'œuvre de M. Doumer en Indo-Chine (1897-1902), 170. — La force navale des mers d'Orient et son rôle en Extrême-Orient (à propos d'un récent décret), par M. JEAN DE LA PEYRE, 216. — Un nouvel exemple de la sollicitude éclairée du Parlement pour les colonies, par E. P., 390. — La France et le commerce du Japon, par E. COQUET, 519.

Divers. — La carrière des douanes impériales chinoises,

71. — Méthode de transcription française des sons chinois, par M. A. VISSIÈRE, 112. — Un programme d'action allemande, 118. — Le retour de M. Doumer. Une mission annamite en France, 148. — Angleterre et Extrême-Orient : relations économiques, par M. ED. CLAVERY, 212. — Les forces navales des différentes puissances en Extrême-Orient, par M. JEAN DE LA PEYRE, 256. — Les banques européennes et le commerce d'exportation en Extrême-Orient, par J. F., 294. — L'action allemande en Extrême-Orient en 1902, par M. RENÉ MOREUX, 303. — Aperçu politique et économique des Indes néerlandaises, par M. PIERRE DASSIER, 358. — Le voyage du D^r Sven Hedin dans l'Asie centrale (1899-1902), 403. — Un monument au prince Henri d'Orléans, 434. — Les Anglais et les Russes dans l'Asie centrale, par M. RAOUL LAVEIX, 486.

Nominations officielles. — 46, 94, 142, 189, 238, 285, 334, 383, 422, 471, 511, 556.

Bibliographie. — 48, 95, 143, 191, 239, 287, 336, 384, 423, 472, 512, 556.

ASIE FRANÇAISE

Articles. — La France du Levant devant la Chambre, par M. JEAN IMBART DE LA TOUR, 72. — Les possibilités économiques de l'Indo-Chine (*suite et fin*), par M. PIERRE PADARAN, 78. — Le Haut-Laos, par XIENG-LA, 151. — Le

Darlac, une province laotienne, par C. M., 106. — Le territoire de Kiao-tchéou : son présent, son avenir, par M. RENÉ MOREUX, 110. — L'œuvre de M. Doumer en Indo-Chine (1897-1902), 170. — Etats Chaus fran-

çais, par XIENG-LA, 264. — Les ruines d'Angkor, par M. H. DUFOUR, 271. — Le nouveau gouverneur général de l'Indo-Chine, 290. — Etats Chans français (*suite*), par XIENG-LA, 303. — Des possibilités minières de l'Indo-Chine et de l'Annam, par M. L. DE SAUGY, 344. — Des possibilités minières de l'Indo-Chine (*suite*), par M. L. DE SAUGY, 491.

Chroniques. — Le décret sur les primes à la navigation, 21. — La navigation française en Extrême-Orient, 85. — Cinq années de développement indo-chinois, 126. — Les recensements en Indo-Chine, 183. — Le développement du service des postes, télégraphes et téléphones de l'Indo-Chine, 220. — Les relations commerciales entre l'Indo-Chine et la Chine, 221. — Réorganisation des services de l'agriculture en Indo-Chine, 276. — Création d'une école coloniale d'arts et métiers, 276. — Création d'un service d'exploration, 257. — Les chemins de fer et tramways de l'Indo-Chine, 257. — Un voyage en Extrême-Orient, 278. — Les poivres de l'Indo-Chine, 311. — Le mouvement commercial général de l'Indo-Chine en 1901 (valeurs), 312. — Les produits de l'Inde française en Indo-Chine, 313. — Le taux de la piastre, 315. — Création de comités d'hygiène en Cochinchine, au Tonkin, en Annam et au Cambodge, 373. — Notre voyage en Extrême-Orient, 375. — La baisse de la piastre, 406. — Arrivée de M. Beau à Saïgon, 449. — Création d'un poste de secrétaire général, 449. — L'école française d'Extrême-Orient, 450. — Le mouvement commercial de l'Indo-Chine en 1901, 450. — L'école de médecine indigène, 452. — L'Observatoire

central magnétique et météorologique d'Indo-Chine, 498. — Un hommage à M. Doumer, 535. — Discours de M. Beau au Conseil supérieur de l'Indo-Chine, 535. — Réorganisation de la justice en Indo-Chine, 536. — La baisse de la piastre en Indo-Chine, 537. — Concessions territoriales en Cochinchine, 538.

L'Exposition de Hanoï, 84. — Congrès international des orientalistes de Hanoï, 85, 275. — Les récoltes dans le haut Tonkin, 85. — Le grand pont de Hanoï, 126. — La mort du lieutenant Weisgerber, 127. — Les fêtes de Hanoï, 181. — Le port du Tonkin, 183. — L'observatoire de Phu-Lien, 316. — Le port d'Haïphong, 373. — L'ouverture de la ligne de Hanoï à Haïphong, 373. — Le régime forestier du Tonkin, 374. — L'ajournement de l'Exposition de Hanoï, 449. — Projet de création des caisses d'épargne au Tonkin, 450. — La remonte au Tonkin, 453. — Le coût de la vie au Tonkin, 453. — Le prix de passage de Hanoï à Haïphong, 453. — L'ouverture de l'Exposition de Hanoï, 498. — L'arrivée du général Coronat, 498. — La réglementation forestière du Tonkin, 498. — Création d'une bouillierie d'opium à Hanoï, 498.

L'école d'agriculture de Hué, 26. — La colonisation en Annam, 314. — La grande reine-mère de l'Annam, par M. CH. LEMIRE, 372.

La population en Cochinchine, 221. — La campagne rizicole de 1902 en Cochinchine, 406.

Au Cambodge, 127. — La récolte du coton au Cambodge (1902), 407. — La navigabilité du Mékong, 454. — Les exploitations minières au Laos en 1901, 375.

Création d'un port de guerre à Quang-tcheou-ouane, 407.

SIAM, CHINE, CORÉE ET JAPON

Siam. — *Articles.* — La question du Siam, par M. ROBERT DE CAIX, 13, 291, 338, 386. — Le Mékong, voie de pénétration, par M. XIENG-LA, 17. — La navigation du Mékong, par M. NAÏ-MAN, 75. — Questions siamoises, par R. C., 195. — Affaires du Siam, par R. C., 244. — Le traité franco-siamois, par M. ROBERT DE CAIX, 425. — La presse anglaise et le traité franco-siamois, 432. — *Observations* du Comité de l'Asie Française au sujet du traité franco-siamois, 474. — Le traité franco-siamois, 475. — Le « Livre jaune » sur les affaires du Siam, 477. — Affaires de Siam, par E. P., 514. — Le traité franco-siamois, l'exposé des motifs, 515.

Chroniques. — Différends anglo-siamois, 86. — Une page d'histoire franco-siamoise, 127. — L'Angleterre et le Siam, 129. — Les relations franco-siamois, 130. — L'immixtion anglaise, 223. — Le commerce au Siam, 223, 278. — Une insurrection, 376. — L'Angleterre et la péninsule malaise, 408. — Les chemins de fer, 410. — Le commerce étranger en 1901, 454. — La révolte des Chans, 455. — Troubles dans le Nord, 499. — Ouverture de l'Office du « Paper Currency Department », 499. — L'étalon d'or au Siam, 538.

Chine. — *Articles.* — Souvenirs de la guerre de Chine, par le lieutenant-colonel VIDAL, 3, 57. — L'« Extension » de Macao, par R. C., 22. — La carrière des douanes impériales chinoises, 71. — La Chine méridionale et centrale et la pénétration française, par M. PIERRE BONS D'ANTY, 102. — Méthode de transcription française

des sons chinois, par M. A. VISSIÈRE, 112. — Le traité russo-chinois, par R. C., 149. — Les douanes impériales maritimes chinoises, par M. HENRI CORDIER, 199. — Quelques notes sur le port de Han-kéou, par M. E.-G. AMAURY, 246. — Les éclipses et les rites chinois, par M. MORISSE, 367. — Un traité anglo-chinois, 341, 399, 518. — L'évacuation de Changhaï, par E. P., 484, 517. — Les lépreux de Macao (notes d'un voyageur), par M. MAURICE BURET, 485. — L'insurrection au Seu-tchouan (notes d'un témoin), 524.

Chroniques. — L'exécution du protocole de Pékin, 27. — Les États-Unis et l'indemnité chinoise, 30. — Angleterre et Allemagne, 31. — La situation intérieure, 87. — La question du traité mandchou, 89. — La Birmanie et le Yunnan, 131. — Une révolte dans le Sud, 131. — Le projet d'extension de Macao, 132, 378, 413. — La question du gouvernement provisoire de Tien-tsin, 132. — L'Allemagne dans le Chantoung, 133. — Les progrès des Japonais en Chine, 133. — Le bureau des mines et des chemins de fer, 134. — Placards populaires, 134. — La mort d'un complice des Boxeurs, 134. — Les Chinois à l'étranger, 134. — La situation générale, 183. — Les Allemands au Chantoung, 184. — Les progrès des Japonais, 184. — Les troubles du Kouang-si, 184, 280. — La revision des traités de commerce et la question de l'indemnité, 226. — Les mouvements insurrectionnels, 226. — La situation de Hongkong, 227. — La question de l'indemnité et les droits de douane, 279. — La question de la restitution de Tien-tsin, 317. — Le paiement de l'indemnité, 320.

— Les Russes en Mandchourie, 320. — La restitution de la Chine aux Chinois, 376. — Révolte du Seu-tchouan, 411, 430. — Une nouvelle légation chinoise, 411. — L'action japonaise, 411. — L'établissement britannique de Wei-hai-wei, 411. — La question de l'évacuation de Chang-hai, 457. — Les relations avec le Japon, 458. — Liou-Koun-Yi, 459. — Les troubles au Kouang-toung, 499. — Chinois et Japonais, 501.

Le chemin de fer du Yunnan, 27. — Le commerce extérieur de la Birmanie avec le Yunnan, 27. — Le mouvement commercial, 30. — La navigation dans la région du Yang-tseu, 31. — L'émigration chinoise aux États-Unis, 32. — L'or en Mandchourie, 32. — L'établissement d'une poste française du Tonkin au Seu-tchouan, 131. — Le nouveau règlement minier, 183. — Le service des postes, 183. — L'école française de Yunnan-sen, 184. — Le peuple et les missionnaires, 184. — Les chemins de fer du Tchili, 224, 319. — Une ligne de navigation française sur le Yang-tseu, 281. — Le commerce du sel entre le Tonkin et le Yunnan, 281. — La revision des tarifs douaniers et des traités de commerce, 316. — Le commerce du Hou-nan, 321. — Les importations françaises, 378. — Une nouvelle ligne de navigation, 378. — La remise de la ligne Chan-hai-kouan-Nioutchang, 412. — Le commerce de la Mandchourie, 413. — La restitution du chemin de fer du Nord à l'administration chinoise, 455. — La mise en vigueur du nouveau tarif douanier, 457. — Les chemins de fer, 458. — Les nouveaux services des Compagnies de navigation, 500. — Population étrangère des ports chinois ouverts au commerce, 502.

Le commerce de la Chine pendant le 2^e trimestre de 1902, 538. — L'action allemande, américaine, anglaise, autrichienne, japonaise, russe en Chine, 539. — Conseils commerciaux, 540. — Désastre à Amoy, 540. — Mort de Tao-Mou, 540.

Japon. — *Articles.* — L'alliance anglo-japonaise, par M. ROBERT DE CAIX, 51. — Alliances franco-russe et

anglo-japonaise, par R. C., 100. — Le Japon libre, par FAR EAST, 160. — La question ouvrière et le paupérisme au Japon, par FAR EAST, 295. — L'Exposition japonaise, par M. RENÉ MOREUX, 434. — La France et le commerce du Japon, par E. COQUET, 519. — Japonais et Russes en Corée, par R. M., 527. — Formose sous l'administration japonaise en 1901, 528.

Chroniques. — Le budget, 33. — La Société franco-japonaise, 89. — Le mouvement commercial, 90, 228, 322, 503. — La situation à Formose, 135. — La question de Mandchourie et le Japon, 135. — La marine marchande, 328. — Les Japonais et la côte sibérienne, 229. — Le programme naval, 282. — La situation à Formose, 282. — La situation financière, 322. — Mesures contre la spéculation, 323. — Les relations avec la Russie, 323, 460. — Une nouvelle industrie locale, 379. — L'éducation commerciale, 414. — Les finances et le programme naval, 460. — Bicyclettes et automobiles, 460. — Les élections japonaises, 502. — La fortune au Japon, 502. — Le téléphone au Japon, 502. — La poste japonaise, 503. — Chemins de fer au Japon, 504. — Exposition d'Osaka, 504, 545. — Japonais et Allemands, 504. — Population de Formose, 504. — Le Japon et la question de la main-d'œuvre asiatique, 45. — Situation politique au Japon, 541. — Le Japon et la civilisation étrangère, 542. — Progrès de la marine marchande japonaise, 543. — Le choléra au Japon, 543. — Commerce du Japon en juin et juillet 1902, 544. — Un typhon au Japon, 544. — Désastre industriel au Japon, 544. — Les étrangers au Japon, 543. — L'industrie du verre au Japon, 545.

Corée. — Entreprises japonaises, 33. — Les effets de l'alliance anglo-japonaise, 184. — L'attitude des Japonais, 229. — La pénétration japonaise, 323. — Mouvement des ports coréens en 1901, 505. — Japonais et Russes en Corée, par R. M., 527. — Parti libéral en Corée, 545. — Les Coréens en Sibérie, 545.

ASIE RUSSE

Articles. — La Sibérie et le commerce français, par M. PAUL LABBÉ, 204, 393. — L'état russe et la colonisation de la Sibérie, par M. B. DE ZENZINOFF, 351. — Le coton dans le Turkestan, 254. — La Russie et la Mandchourie, 442. — La chasse et les fourrures en Sibérie, par M. PAUL LABBÉ, 445. — Les Anglais et les Russes dans l'Asie Centrale, par M. RAOUL LAVEIX, 486. — Le beurre sibérien, par M. H. BIDOU, 416.

Chroniques. — La flotte commerciale russe dans l'Extrême-Orient, 33. — La décadence de Kiakhta, 34. — Le reboisement des montagnes du Turkestan, 34. — L'état de la Mandchourie, 90. — La navigabilité du Syr-

Daria, 91. — Le chemin de fer d'Orenbourg à Tachkent, 137. — L'exploitation des chemins de fer en 1899, 185. — La foire d'Ichym, 186. — Les chemins de fer en 1901, 186. — L'émigration, 229. — La navigation sur l'Amour, 230. — Le pétrole russe en Sibérie, 282. — Les chemins de fer de l'Asie Russe de novembre et décembre 1901, 324. — La Flotte Volontaire, 325. — La houille dans la Sibérie orientale, 326. — Russes et Chinois en Transbaïkalie, 379. — De Paris à New-York par terre, 415. — Les conséquences du Transsibérien, 461. — La flotte fluviale de l'Asie Russe, 462, 506. — Le chemin de fer de l'Est-Chinois, 508. — Le retour de M. P. Labbé, 546. — Chemins de fer de l'Asie Russe, 546. — La marine marchande, 547.

TURQUIE ET ARABIE

Turquie. — *Articles.* — Le chemin de fer de Bagdad, par R. C., 69. — La France du Levant devant la Chambre, par M. JEAN IMBART DE LA TOUR, 72. — Le « Livre jaune » sur le dernier incident franco-turc, par

J. I. T., 178. — Les Russes en Syrie et en Palestine, par J. I. T., 198. — A propos de notre protectorat en Orient, par J. I. T., 243. — Cheick-Saïd, par M. G. PRESSE-ROLLAND, 437.

Chroniques. — Les chemins de fer d'Asie Mineure, 35. — La présidence de la Dette publique ottomane, 38. — Mouvement maritime de l'empire ottoman pendant l'année 1316 (14 mars 1900 — 13 mars 1901), 38. — Les mines en Turquie, 39. — Au sujet des demandes d'emploi, 41. — La franchise des instruments agricoles, 41. — Le commerce de la France avec la Turquie en 1901, 138. — Les chemins de fer de l'empire ottoman, 138. — La situation commerciale de Beyrouth, 139. — Dans la mer Rouge, 141. — Le chemin de fer de Bagdad à la Chambre des députés, 230. — La richesse minière de l'Asie Mineure occidentale, 232. — Les phares de la mer Rouge, 232. — Affaire de Koueït, 91, 284, 326. — L'incident de l'Océanien, 326. — Le congrès arménophile; la question arménienne, 378. — Le préfet de la Propagande et les missions catholiques, 380. — Les Italiens en Palestine, 464. — Les orthodoxes et les écoles françaises en Turquie, 464. — Le gouvernement du Liban, 465. — Le mouvement commercial comparé des grandes puis-

sances en Turquie de 1896 à 1900, 466. — Les Anglais et le chemin de fer de Bagdad, 466. — Les vins français en Turquie d'Asie, 467. — Nouveaux postes consulaires, 508. — Nouvelles du Levant, 548. — Les capitaux français en Turquie d'Asie, 549. — Commerce de Smyrne, 404. — Commerce de Damas, 550.

Arabie. — *Article.* — Un dépôt de charbon allemand dans la mer Rouge, par M. RENÉ MOREUX, 211. — L'abandon des boutriers protégés français, par R. C., 436. — Les incidents de Middy et d'Aden, par J. I. T., 482.

Chroniques. — L'affaire de Koueït, 91, 284, 326, 551. — Sur le littoral de Koueït et dans la région du Nedjd, 187. — Le commerce de Mascate et les intérêts français dans l'Oman, 233. — La protection des boutres arabes, 234. — Le port d'Aden; projet d'agrandissement, 468. — Dans la mer Rouge, 232. — Les phares de la mer Rouge, 232.

AFGHANISTAN ET PERSE

Afghanistan. — *Article.* — Les Anglais et les Russes dans l'Asie Centrale, par M. RAOUL LAVEIX, 486.

Chronique. — La situation en Afghanistan, 43. — Les Afridis et l'Afghanistan, 44. — Affaires d'Afghanistan, 510, 552.

Perse. — *Article.* — La lutte économique en Perse, par G. G., 391.

Chroniques. — Les chemins de fer en Perse, 42. — L'Imperial Bank et la concurrence russe, 42. — Le second voyage du Korniloff, 42. — La question du golfe Persi-

que au Parlement anglais, 92. — Les Français en Perse, 141. — La Russie et l'Angleterre en Perse, 235. — Les recherches archéologiques en Perse: l'exposition Morgan, 235. — La concession des mines de naphte au Kurdistan et la rivalité anglo-russe en Perse, 327. — La navigation russe dans le golfe Persique, 328. — La réception du chah de Perse à Berlin et les intérêts allemands dans le golfe Persique, 328. — L'influence française à Tauris, 329. — Fin du voyage du chah de Perse, 468. — L'Angleterre et la Russie en Perse, 509. — Une nouvelle société russe en Perse, 551. — Un traité de commerce turco-persan, 552.

ASIE ANGLAISE

Articles. — L'Angleterre et l'Inde, par MOWGLI, 159. — Un grand Etat indigène de l'Inde centrale: Haïderabad, par M. ANDRÉ MEYREUIL, 444. — Les Anglais et les Russes dans l'Asie centrale, par M. RAOUL LAVEIX, 486.

Chroniques. — Les relations commerciales de l'Angleterre et de l'Inde, 44. — Les famines, 44. — La production du charbon dans l'Inde anglaise en 1900, 44. — La presse indigène de l'Inde, 93. — Les causes de la famine aux Indes; la population, 141. — Les bienfaits de l'éducation anglaise au Bengale, 188. — Les routes commerciales entre l'Inde et la Perse, 189. — Le chemin de fer de l'Assam, 236. — Le commerce de Calcutta en 1900-1901, 237. — Les thés dans l'Inde et à Ceylan, 238. — Un discours de Lord Curzon, 284. — La peste dans l'Inde, 330. — Les charbons de l'Inde, 331. — Les richesses miné-

rales de l'Himalaya, 332. — L'industrie de la laque dans l'Inde, 332. — Le christianisme, 333. — Les chemins de fer de l'Inde en 1900-1901, 381. — Les religions de l'Inde, 419. — Le commerce de l'Inde en 1900-1901, 420. — La culture de la canne et le commerce du sucre dans l'Inde, 421. — Lord Kitchener et l'armée des Indes, 469. — L'exportation du coton, 511.

Un combat à Mekran, 43. — Les Afridis et l'Afghanistan, 44. — L'expédition contre les Mahsouds, 44. — Le commerce des établissements des Détroits, 333. — Les Etats fédérés malais en 1901, 418. — Le commerce français en Birmanie, 421. — La population de Ceylan, 470. — La situation de la Malaisie britannique, 470. — Le chemin de fer du Beloutchistan, 509. — Affaires d'Afghanistan, 510. — Une compagnie anglaise du North-Bornéo, 382. — Le durbar de Delhi, 552. — Opérations contre les Waziris, 553. — Commerce de la Birmanie, 553.

AUSTRALASIE

Chroniques. — La question des Nouvelles-Hébrides, 42. — Le développement commercial aux Philippines, 45.

CARTES ET ILLUSTRATIONS

Cartes. — Le Siam, d'après les traités, et les biefs du Mékong, 15. — L'extension projetée de Macao, 23. — Le Darlac (Indo-Chine), 109. — Le Haut-Mékong, 153. — Les îles Farsan (mer Rouge), 211. — Le port de Hankéou (Chine), 249. — Centres miniers de l'Annam, 349. — Indo-Chine, 387. — La péninsule malaise, 389. — Les communications de la Russie avec la Perse, 392. — Nouvelle frontière franco-siamoise, d'après le traité franco-siamois, 427. — L'Inde et les biefs du Mékong, 429. — Coupe du territoire de Cheick-Saïd, 439. — Carte

du territoire de Cheick-Saïd, 439. — Carte du littoral de la mer Rouge : Yémen et Erythrée, 483. — Carte minière du Tonkin, 493. — Carte de Formose, 531. —

Illustrations. — Portrait de Nguyen-Thân, régent de l'empire d'Annam, 148. — Angkor-Vat, façade Sud : 2^e enceinte, 271. — Anghor-Thôm, porte de la Victoire, 272. — Nirpone, face Nord, 273. — Dans Ta-Prohm, 274. — Plan de Tchen-tou, 525.

BIBLIOGRAPHIE

Tables de transcription française des sons chinois (Ministère des Affaires étrangères), 48. — Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales (1860-1900) par M. HENRI CORDIER, 95. — Les colonies françaises, petite encyclopédie coloniale publiée sous la direction de M. MAXIME PETIT, 96. — La Sibérie économique, par M. CLAUDIUS AULAGNON, 96. — Les premiers voyages français à la Chine. — La Compagnie de la Chine, (1698-1719), par M. CL. MADROLLE, 143. — Les derniers jours de Pékin, par M. PIERRE LOTI, de l'Académie française, 191. — *Asien*, organe de la « Deutsche Asiatischen Gesellschaft », 192. — Un siècle d'expansion coloniale, par MM. MARCEL DUBOIS et AUGUSTE TERRIER, 192. — La Sibérie économique, par M. CLAUDIUS AULAGNON, 239. — Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales (1860-1902), par M. HENRI CORDIER, 240. — Etude géologique et minière des provinces chinoises voisines du Tonkin, par M. LECLÈRE, 287. — Une carte du nord-ouest de l'Asie Mineure, publiée par M. WALTHER VON DIEST, 287. — Le commerce de la France dans le Levant, par M. MARTIN

NEAU, 288. — L'année cartographique dressée et rédigée sous la direction de M. F. SCHRADER, 288. — Le Bulletin bibliographique colonial, publié par l'UNION COLONIALE, 288. — Mémorial des fêtes de l'inauguration du monument Francis Garnier à Saint-Etienne (12 janvier 1902), 336. — Comité d'excursion à l'Exposition de Hanoï, 336. — Littérature japonaise, par M. W. G. ASTON (traduit de l'anglais, par M. HENRY D. DAVRAY), 336. — Les colonies françaises, publié sous la direction de M. MAXIME PETIT, 336. — Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes : Australie et Nouvelle-Zélande. — Afrique du Sud, par M. PIERRE LEROY-BEAULIEU, 384. — Guide de l'Indo-Chine : Indes, Siam; par M. CL. MADROLLE, 423. — Chine ancienne et nouvelle, par M. G. WEULERSSE, 423. — Siam in the twentieth century, par J. G. D. CAMPBELL, 424. — La France d'Asie : Cochinchine, Cambodge, Laos, Annam et Tonkin; excursion au Siam, 472. — Annuaire et livre d'or des administrateurs coloniaux en 1902, 512. — L'Année coloniale, 512. — Metelin ou Mytilène, 555. — Annuaire du ministère des Colonies, 555.



COMITÉ

DE



L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

FÉVRIER 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

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

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

M. J. CHARLES-ROUX

DÉLÉGUÉ DES MINISTÈRES DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DES COLONIES

LES COLONIES FRANÇAISES

UN SIÈCLE D'EXPANSION COLONIALE

PAR

MARCEL DUBOIS

Professeur à la Faculté des Lettres de Paris

AUGUSTE TERRIER

Secrétaire Général du Comité de l'Afrique Française

Un fort Volume in-8°

10 francs

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ



DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

MARS 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

CHEMIN DE FER DU NORD

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'Aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

AVRIL 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS



CHEMIN DE FER DU NORD

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'Aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CH AIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, député, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, C. *, député, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, *, membre de l'Institut ; MARQUIS DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. *,
Secrétaire général : A. JOUANNIN ;
Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;
Prince d'Arenberg, de l'Institut, député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;
Aynard, O. *, député, régent de la Banque de France ;
Marquis de Barthélemy, explorateur ;
Barbier de Meynard, O. *, de l'Institut ;
Beau, O. *, ministre plénipotentiaire ;
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;
Commandant Berger, C. *, président de la Dette publique ottomane ;
Bertin, O. *, directeur des constructions navales ;
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;
Ed. Blanc, ingénieur, membre de la Commission centrale de la Société de Géographie de Paris ;
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;
Comte Jean de Castellane ;
J. Chailley-Bert, O. *, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques.
Charles-Roux, O. *, ancien député ;
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;
Clementel, député ;
Baron Denys Cochin, député ;
Henri Cordier, *, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;
J. Couvert, *, président de la Chambre de commerce du Havre ;
J.-L. Deloncle, *, maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;
Deluns-Montaud, ministre plénipotentiaire, directeur des archives au ministère des Affaires Etrangères ;
C. Depincé ;
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;
E. Duboc, O. *, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Société centrale de sauvetage des naufragés ;
Dubochet, député, président de la Chambre de commerce de Nantes.

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;
C. Gabiat, député ;
Gauthiot, O. *, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;
A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain.
Gervais, *, député ;
J. Gévelot, *, député ;
Comte J. de Gontaut-Biron, député ;
Guieysse, député, ancien ministre ;
J. Haussmann, O. *, receveur des finances ;
Prince d'Hénin, *, député ;
L. Henrique, O. *, député ;
Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;
De Kerjégu, député ;
Paul Labbé, explorateur ;
Leclère, O. *, ingénieur en chef des mines ;
Pierre Leroy-Beaulieu.
Lesueur, *, ancien sénateur ;
Commandant Levé * ;
Raphaël Georges Lévy, *, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;
M^{me} Massieu, explorateur ;
Claudius Madrolle, explorateur ;
Mége, ancien député.
Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;
Mercet, O. *, président de l'Union coloniale française.
Mézières, O. *, de l'Académie française, sénateur ;
Moisant, C. *, ingénieur, ancien président de la Chambre de commerce de Paris ;
Baron Hély d'Oissel, O. *, ancien député.
Maurice Ordinaire, député.
L. Pélatan, *, ingénieur des mines ;
H. Pensa, * ;
D. Pérouse, O. *, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer.
De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;
Ulysse Pila, O. *, vice-président de l'Union coloniale française ;
Ch. Prévot, O. *, sénateur ;
Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;
P. Ristelhueber, *, consul général de France en retraite ;
Albin Rozet, député ;
Rueff, C. *, administrateur délégué de la C^{ie} des Messageries Fluviales de Cochinchine ;
Saint-Germain, sénateur ;
Eugène Schneider, *, député, gérant des établissements Schneider et C^{ie} du Creusot ;
Siegfried, O. *, sénateur, ancien ministre ;
S. Simon, O. *, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;
J. Trystram, *, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;
Richard Waddington, *, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour garantir les approches de sa colonie. Elle peut au

contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étran-

gères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, en un mot, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires

arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

**RETRO
NEWS**

RETRO NEWS

Se

B

M
entr
taxe
bille
par
reto

D
9 he

Ar
soir,
7 he

D

Du
d'exc
le par

Le
tembe
Le Pa
porde
Châte

Prix
Duré

Ces l
cours,
à l'un q

Les v
entre le
pendant
ils s'arr

La du
être pro
ment ég
être acc

chaque
La dem
payé av
s'il y a

Il est
ou tout
plages de
situé sur
spéciaux
sur le p
minimum

Ces l
rejoindre
gne, le s
terminé

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année
Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Ros-porden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.

Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de **Voyage d'Excursion** peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Voyages à itinéraires facultatifs à coupons combinables de France aux Echelles du Levant (ou *vice versa*).

Des carnets individuels ou de famille pour voyages à itinéraires facultatifs à coupons combinables de 1^{re}, 2^e et 3^e classes et comportant 300 kilomètres de parcours minimum par voie ferrée, sont délivrés toute l'année par toutes les gares P.-L.-M. ainsi que sur les lignes postales de Marseille aux Echelles du Levant desservies par les Messageries Maritimes.

L'itinéraire de ces voyages, établi au gré du voyageur, doit passer, à l'aller et au retour, par Marseille, port d'attache de la Compagnie des Messageries Maritimes faisant le service des Echelles du Levant (Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne).

Ces carnets (individuels ou collectifs) sont valables 120 jours ; la durée de validité peut être, à deux reprises, prolongée de moitié moyennant un supplément égal au 10 % du prix du carnet pour chaque prolongation.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 745-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embaras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TÉLÉPHONE 422-17

JIM'S EMBROCATION GUERISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. P^h DEBONNAIRE, 20, Faub^s S^t-Honoré, Paris.
Env. P^o contre mandat-poste, 1^{fr}40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS		UN AN	SIX MOIS
		France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. Lavé, 17, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES DANS LES PYRÉNÉES

TARIF G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le centre de la France et les stations balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1^{er} Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

3^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

DURÉE DE VALIDITÉ : 30 JOURS (non compris le jour du départ). Prix des billets : 1^{re} classe : 163 fr. 50 ; — 2^e classe : 122 fr. 50.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % des prix ci-dessus.

BILLETS POUR PARCOURS SUPPLÉMENTAIRES

NON COMPRIS DANS LES ITINÉRAIRES DES BILLETS DES VOYAGES CIRCULAIRES CI-DESSUS.

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Orléans et du Midi, pour une autre station de ces réseaux située sur l'itinéraire des billets d'excursion, ou inversement, des billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classe, avec réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^e classe sur le double du prix ordinaire des places.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Régates Internationales de Cannes (17 mars au 7 avril).

VACANCES DE PAQUES

Tir aux pigeons de Monaco.

Délivrance du 23 février au 30 avril 1902 inclus de billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classes

DE

PARIS A CANNES, NICE ET MENTON

valables pendant 20 jours, y compris le jour de l'émission, *via* Dijon, Lyon, Marseille, Cannes, 1^{re} classe, 177 fr. 40 ; 2^e classe, 127 fr. 75 ; Nice, 182 fr. 60 ; 2^e classe, 131 fr. 50 ; Menton, 186 fr. 80 ; 2^e classe, 134 fr. 50.

Faculté de prolongation de deux périodes de 10 jours, moyennant un supplément de 10 % pour chaque période.

Ces billets donnent droit à deux arrêts en route, tant à l'aller qu'au retour.

On peut se procurer des billets et des prospectus détaillés aux gares de Paris-Lyon et de Paris-Nord, ainsi que dans les bureaux de ville de la Cie P. L. M. et dans les agences spéciales.

On peut aussi se procurer des renseignements sur ces billets dans toutes les gares du réseau.

Chemins de fer de l'État, de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

VACANCES DE PAQUES

A l'occasion des Vacances de Pâques, l'Administration des Chemins de fer de l'État, et les Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ont décidé qu'exceptionnellement cette année, les coupons de retour des billets d'aller et retour délivrés à partir du 20 Mars, seront valables jusqu'au dernier train de la journée du 10 Avril.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 715-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23

EXCURSION EN MER

De Saint-Nazaire à Marseille
par Gibraltar

Magnifique promenade sans escale, sur le splendide steamer le *Notre-Dame-de-Salut*, admirablement aménagé. Voyage d'agrément et de tourisme en longeant d'assez près les côtes de France, d'Espagne, de Portugal.

Prix unique : 250 francs en 1^{re} classe

Départ de Saint-Nazaire le 13 avril.

Arrivée à Marseille le 23 avril.

Pour tous renseignements s'adresser à
M. Berteaux, armateur, 6, rue Gaston-de-Saint-Paul, Paris XVI^e.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du **D^r FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes,
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900

HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY

CAMPEMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS

TÉLÉPHONE 422-17

JIMS ÉMBOCATION

GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. P^h DEBONNAIRE, 20, Faub^g S^t-Honoré, Paris.
Env. f^o contre mandat-poste, 1^{fr}40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

FREIN DELBECQ

LE PLUS SIMPLE — LE PLUS SOLIDE

10, rue Caillaux

PARIS

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 17, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année
Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES DANS LES PYRÉNÉES

TARIF G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le centre de la France et les stations balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1^{er} Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

3^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

DURÉE DE VALIDITÉ : 30 JOURS (non compris le jour du départ). Prix des billets : 1^{re} classe : 163 fr. 50 ; — 2^e classe : 122 fr. 50.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % des prix ci-dessus.

BILLETS POUR PARCOURS SUPPLÉMENTAIRES

NON COMPRIS DANS LES ITINÉAIRES DES BILLETS DES VOYAGES CIRCULAIRES CI-DESSUS.

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Orléans et du Midi, pour une autre station de ces réseaux située sur l'itinéraire des billets d'excursion, ou inversement, des billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classe, avec réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^e classe sur le double du prix ordinaire des places.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Régates Internationales de Nice (27 février au 8 mars).

Régates Internationales de Cannes (17 mars au 7 avril).

VACANCES DE PAQUES

Tir aux pigeons de Monaco.

Délivrance du 23 février au 30 avril 1902 inclus de billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classes

DE

PARIS A CANNES, NICE ET MENTON

valables pendant 20 jours, y compris le jour de l'émission, *via* Dijon, Lyon, Marseille, Cannes, 1^{re} classe, 177 fr. 40 ; 2^e classe, 127 fr. 75 ; Nice, 182 fr. 60 ; 2^e classe, 131 fr. 50 ; Menton, 186 fr. 80 ; 2^e classe, 134 fr. 50.

Faculté de prolongation de deux périodes de 10 jours, moyennant un supplément de 10 % pour chaque période.

Ces billets donnent droit à deux arrêts en route, tant à l'aller qu'au retour.

On peut se procurer des billets et des prospectus détaillés aux gares de Paris-Lyon et de Paris-Nord, ainsi que dans les bureaux de ville de la Cie P. L. M. et dans les agences spéciales.

On peut aussi se procurer des renseignements sur ces billets dans toutes les gares du réseau.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 715-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23

I. LAZARD

AMEUBLEMENTS EN TOUS GENRES

Conditions spéciales aux Officiers
ET
Fonctionnaires

PARIS. — 126, Rue de Rivoli. — PARIS

HOTEL JACOB et du JAPON

PRÈS DU
Luxembourg, des Tuileries
ET DES
MINISTÈRES

PRIX MODÉRÉS

Grand Salon à la disposition des Voyageurs
44, Rue Jacob, 44. PARIS

JIMS EMBROCATION

GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. Ph^{ie} DEBONNAIRE, 20, Faub^e S^t-Honoré, Paris.
Env. f^o contre mandat-poste, 1^{fr}40. — Dépôt dans principales Pharmacies.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. — Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900

HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY

CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS

TÉLÉPHONE 422-17

PLAQUES - PAPIERS - PRODUITS PHOTOGRAPHIQUES

GUILLEMINOT & C^{IE}

PLAQUES INSTANTANÉES " LA PARFAITE "

Plaques au LACTATE D'ARGENT pour Positifs

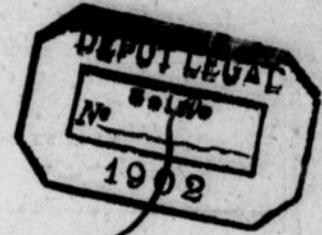
Papiers au Citrate et au Bromure d'Argent

R. GUILLEMINOT, BËSPFLUG & C^{IE}, PARIS

Envoi franco du Catalogue.

COMITÉ

DE



L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

MAI 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

CHEMIN DE FER DU NORD

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'Aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Bercq.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, député, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, C. *, député, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, *, membre de l'Institut ; MARQUIS DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. *,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;

Prince d'Arénberg, de l'Institut, député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;

Aynard, O. *, député, régent de la Banque de France ;

Marquis de Barthélemy, explorateur ;

Barbier de Meynard, O. *, de l'Institut ;

Beau, O. *, ministre plénipotentiaire ;

Marc Bel, ingénieur civil des mines ;

Commandant Berger, C. *, président de la Dette publique ottomane ;

Bertin, C. *, directeur des constructions navales ;

Benoit-Oriol, O. *, député.

Bons d'Anty, *, consul de France.

De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;

Ed. Blanc, ingénieur, membre de la Commission centrale de la Société de Géographie de Paris ;

Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;

Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;

Comte Jean de Castellane ;

J. Chailley-Bert, O. *, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques.

Charles-Roux, O. *, ancien député ;

A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;

Clementel, député ;

Baron Denys Cochin, député ;

Henri Cordier, *, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;

J. Couvert, *, président de la Chambre de commerce du Havre ;

J.-L. Deloncle, *, maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;

Deluns-Montaud, ministre plénipotentiaire, directeur des archives au ministère des Affaires Etrangères ;

C. Depincé ;

J. Develle, ancien ministre, ancien député ;

Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine.

E. Duboc, O. *, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;

Dubochet, député, président de la Chambre de commerce de Nantes.

Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;

C. Gabiat, député ;

Gauthiot, O. *, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain.

Gervais, *, député ;

J. Gévelot, *, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. *, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, *, député ;

L. Henrique, O. *, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, explorateur ;

Charles Lallemand, *, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes.

Lavoignat, *, doyen des notaires de Paris.

Leclère, O. *, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, *, Secrétaire d'ambassade.

Pierre Leroy-Beaulieu.

Lesueur, *, ancien sénateur ;

Commandant Levé *,

Raphaël Georges Lévy, *, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M^{me} Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué.

Mège, ancien député.

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. *, président de l'Union coloniale française.

Mézières, O. *, de l'Académie française, sénateur ;

Moisant, C. *, ingénieur, ancien président de la Chambre de commerce de Paris ;

Marcel Monnier, *, explorateur.

Baron Hély d'Oissel, O. *, ancien député.

Maurice Ordinaire, député.

L. Pélatan, *, ingénieur des mines ;

H. Pensa, * ;

D. Pérouse, O. *, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer.

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. *, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. *, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, *, I^{er}, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne.

P. Ristelhueber, *, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. *, administrateur délégué de la C^{ie} des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, *, député, gérant des établissements Schneider et C^{ie} du Creusot ;

Siegfried, O. *, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. *, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, *, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, *, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficile, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

JUIN 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

RETRONS NEWS

CHEMIN DE FER DU NORD

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'Aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE, du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL



JUILLET 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

CHEMIN DE FER DU NORD

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

à la **COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES**, 4, ¹boul. des Italiens. PARIS

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Ros-porden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.

Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de **Voyage d'Excursion** peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs **que, depuis le 5 mai**, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :
173, Boulevard Saint-Germain, 173
PARIS VI^e Téléphone 745-07

ADMINISTRATION :
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES
F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}
4, Rue Antoine Dubois, 4.
PARIS VI^e Téléphone 807-23



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. - Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement, complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPEMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TÉLÉPHONE 422-17

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS	{	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	UN AN 15 francs	SIX MOIS 8 francs
		Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 47, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Floërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Ros-porden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.

Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de **Voyage d'Excursion** peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.

Chemins de fer DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs que, depuis le 5 mai, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 745-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r **FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TÉLÉPHONE 422-17

JIMS EMBROCATION GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. Ph^o **DÉBONNAIRE**, 20, Faub^o S^t-Honoré, Paris.
Env. 1^{re} contre mandat-poste, 2^{fr} 40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS		UN AN	SIX MOIS
		France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs
	Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie P. Livé, 17, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année
Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois :

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande *affranchie*, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rosperden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.

Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de Voyage d'Excursion peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs que, depuis le 5 mai, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE

Depuis quelque temps, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication dont quelques numéros ont déjà paru, où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent.

Le numéro qui vient de paraître est entièrement consacré à « Francis Garnier ».

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 745-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**

ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du **D^r FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes,
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TÉLÉPHONE 422-17

JIM'S EMBROCATION GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. Ph^o **DÉBONNAIRE**, 20, Faub^o S^t-Honoré, Paris.
Env. f^o contre mandat-poste, 3 f^o 40. - Dépôt dans principales Pharmacies.

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

		UN AN	SIX MOIS
ABONNEMENTS	} France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	15 francs	8 francs
		Étranger et Union postale.....	20 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. Lévê, 17, rue Cassette.

COMITÉ



DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

AOUT 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS - 19, rue Bonaparte, 19 - PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Danhes-Camiers.....	34 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ



DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

SEPTEMBRE 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

SAISON DES BAINS DE MER

de la veille des Rameaux au 31 Octobre.

Billets d'Aller et Retour valables du Vendredi au Mardi ou de l'avant-veille au surlendemain des Fêtes légales.

Prix⁽¹⁾ et durée du trajet au départ de Paris

DE PARIS AUX STATIONS BALNÉAIRES CI-DESSOUS	PRIX PAR PERSONNE			DURÉE du TRAJET
	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	
Berck.....	31 »	24 15	17 »	3 h. 1/2
Boulogne (ville).....	34 »	25 70	18 90	3 h. 1/4
Calais (ville).....	37 90	29 »	21 85	3 h. 1/2
Dannes-Camiers.....	31 70	24 40	17 50	3 h. 1/2
Dunkerque.....	38 85	29 95	22 60	4 heures
Eu.....	25 40	20 10	13 70	3 heures
Gravelines (Petit-fort-Philippe).....	38 85	29 95	22 60	4 h. 1/2
Le Crotoy.....	27 90	21 95	15 15	3 h. 1/2
Le Tréport-Mers.....	25 75	20 35	13 90	3 heures
Loon-Plage.....	38 75	29 90	22 50	4 h. 1/2
Noyelles.....	26 45	20 85	14 35	3 heures
Paris-Plage.....	32 10	24 95	18 »	3 h. 1/4
Quend-Fort-Mahon.....	28 30	22 15	15 45	3 h. 1/2
Saint-Valery-sur-Somme.....	27 15	21 35	14 75	3 heures

Des carnets comportant cinq billets d'aller et retour sont délivrés dans toutes les gares et stations du réseau à destination des stations balnéaires ci-dessus.

Le voyageur qui prendra un carnet pourra utiliser les coupons dont il se compose à une date quelconque dans le délai de 33 jours, non compris le jour de distribution.

(1) Les prix de ces billets ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 francs.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAI à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ



DE

L'ASIE FRANÇAISE

BULLETIN MENSUEL

OCTOBRE 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

CHEMINS DE FER DU MIDI

VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1^{re}, 2^e et 3^e parcours, 68 fr. en 1^{re} classe; 51 fr. en 2^e classe, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e parcours, 91 fr. en 1^{re} classe; 68 fr. en 2^e classe. 8^e parcours, 114 fr. en 1^{re} classe; 87 fr. en 2^e classe.

Le 8^e parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

CHEMINS DE FER DU NORD

De notables améliorations vont être apportées par la Compagnie du chemin de fer du Nord et par celle du South-Eastern and Chatham Railway, dans l'organisation des services rapides entre Paris-Londres, par les deux grandes voies de Boulogne-Folkestone et de Calais-Douvres.

L'horaire ci-dessous donne le service franco-anglais tel qu'il est en vigueur depuis le 3 juin dernier entre Paris et Londres :

De Paris à Londres.

Viâ Boulogne. Départs de Paris (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 8 h. 15 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 3 h. s.; (1^{re}, 2^e cl.), 4 h. s.

Arrivées à Londres, 3 h. 45 s., 10 h. 45 s., 10 h. 45 s.

Viâ Calais, Départs de Paris (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. 45 m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. 35 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.

Arrivées à Londres, 4 h. 50 s., 7 h. s., 5 h. 40 m.

De Londres à Paris.

Viâ Boulogne. Départs de Londres (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 10 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.

Arrivées à Paris, 6 h. 05 s., 9 h. 15 s., 10 h. 50 s.

Viâ Calais, Départs de Londres (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.

Arrivées à Paris, 4 h. 45 s., 6 h. 55 s., 5 h. 50 m.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, député, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, C. *, député, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, *, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. *,
Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;
Aynard, O. *, député, régent de la Banque de France ;
Marquis de Barthélemy, explorateur ;
Barbier de Meynard, O. *, de l'Institut ;
Beau, O. *, ministre plénipotentiaire ;
Marc Bel, ingénieur civil des mines ;
Commandant Berger, C. *, président de la Dette publique ottomane ;
Bertin, C. *, directeur des constructions navales ;
Benoit-Oriol, O. *, ancien député.
Bons d'Anty, *, consul de France.
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;
Ed. Blanc, ingénieur, membre de la Commission centrale de la Société de Géographie de Paris ;
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;
Comte Jean de Castellane ;
J. Chailley-Bert, O. *, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques.
Charles-Roux, O. *, ancien député ;
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;
Clementel, député ;
Baron Denys Cochin, député ;
Henri Cordier, *, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;
J. Couvert, *, président de la Chambre de commerce du Havre ;
J.-L. Deloncle, *, maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;
Deluns-Montaud, ministre plénipotentiaire, directeur des archives au ministère des Affaires Etrangères ;
C. Depincé ;
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine.
E. Duboc, O. *, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;
Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes.
Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;
C. Gabiat, ancien député ;

Gauthiot, O. *, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain.

Gervais, *, député ;

J. Gévelot, *, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Haussmann, O. *, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, *, député ;

L. Henricque, O. *, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, explorateur ;

Charles Lallemand, *, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes.

Lavoignat, *, doyen des notaires de Paris.

Leclère, O. *, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, *, Secrétaire d'ambassade.

Pierre Leroy-Beaulieu.

Lesueur, *, ancien sénateur ;

Commandant Levé *,

Raphaël Georges Lévy, *, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M^{me} Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué.

Mège, ancien député.

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. *, président de l'Union coloniale française.

Mézières, O. *, de l'Académie française, sénateur ;

Moisant, C. *, ingénieur, ancien président de la Chambre de commerce de Paris ;

Marcel Monnier, *, explorateur.

Baron Hély d'Oissel, O. *, ancien député.

Maurice Ordinaire, ancien député.

L. Pélatan, *, ingénieur des mines ;

H. Pensa, * ;

D. Pérouse, O. *, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer.

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. *, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. *, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, *, I. *, ancien conseiller légiste du gouvernement japonais, professeur à la Sorbonne.

P. Ristelhueber, *, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. *, administrateur délégué de la C^{ie} des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, *, député, gérant des établissements Schneider et C^{ie} du Creusot ;

Siegfried, O. *, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. *, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, *, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, *, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

L'OEUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

RETRO NEWS

LA REVUE COLONIALE

12 RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis la 1^{re} édition (1902) de la Revue Coloniale, l'attention se tourne vers les questions économiques et sociales des colonies. Les auteurs ont voulu donner à la Revue un caractère scientifique et technique. L'expression de nos connaissances est enrichie par les descriptions et les documents. Développement France, 22 francs. Étranger, 25 francs.

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE ÉCONOMIQUE SCIENTIFIQUE LITTÉRAIRE ET COLONIALE

Clarendon House

10, RUE BONAPARTE, PARIS VI
Téléphone 307 23

DIRECTION ET RÉDACTION
132, Boulevard Malesherbes, PARIS VI
Téléphone 718 07

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE ÉCONOMIQUE

10, RUE BONAPARTE, PARIS VI

ABONNEMENTS
France, Algérie et Tunisie et Colonies..... 15 francs
Étranger et Union postale..... 20 francs
Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1^{er} janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs Etranger, 25 francs.)

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE

Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :
173, Boulevard Saint-Germain, 173
PARIS VI^e Téléphone 715-07

ADMINISTRATION :
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES
F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}
4, Rue Antoine Dubois, 4.
PARIS VI^e Téléphone 807-23

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS	{	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	UN AN	SIX MOIS
		Étranger et Union postale.....	15 francs	8 francs
			20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES DANS LES PYRÉNÉES

TARIF G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le centre de la France et les stations balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1^{er} Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

3^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

DURÉE DE VALIDITÉ : 30 JOURS (non compris le jour du départ). Prix des billets : 1^{re} classe : 163 fr. 50 ; — 2^e classe : 122 fr. 50.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % des prix ci-dessus.

BILLETS POUR PARCOURS SUPPLÉMENTAIRES

NON COMPRIS DANS LES ITINÉRAIRES DES BILLETS DES VOYAGES CIRCULAIRES CI-DESSUS.

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Orléans et du Midi, pour une autre station de ces réseaux située sur l'itinéraire des billets d'excursion, ou inversement, des billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classe, avec réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^e classe sur le double du prix ordinaire des places.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs **que, depuis le 5 mai**, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

VIENT DE PARAITRE

Guide de l'Indo-Chine

HARAR - INDES - CEYLAN - SIAM - CHINE MÉRIDIONALE

PAR **CL. MADROLLE**

380 pages et 23 cartes ou plans. — PRIX : 18 francs.

EN VENTE

AU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, rue Bonaparte, PARIS

ET DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

Le *GUIDE* décrit chaque escale de l'itinéraire **MARSEILLE à CANTON**; le voyageur désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'Éthiopie, visiter les temples somptueux de l'Inde Méridionale, aller dans les sanatoria de Ceylan, parcourir les villes mortes du Siam, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le Fleuve Rouge jusqu'en Chine et séjourner à Canton.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VÉRITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. - Toutes Pharmacies.

JIMS EMBROCATION

GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. Ph^o **DÉBONNAIRE, 20, faub^s S^t-Honoré, Paris.**
Env. P^o contre mandat-poste, 1^{fr}40. — Dépôt dans principales Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, F **boulevard Saint-Martin. — PARIS**
TELEPHONE. 422-17

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rospenden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.

Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de **Voyage d'Excursion** peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.]

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs **que, depuis le 5 mai**, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient *via* Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

VIENT DE PARAÎTRE

Guide de l'Indo-Chine

HARAR - INDES - CEYLAN - SIAM - CHINE MÉRIDIONALE

PAR **Cl. MADROLLE**

380 pages et 23 cartes ou plans. — PRIX : 18 francs.

EN VENTE

AU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, rue Bonaparte, PARIS

ET DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

Le *GUIDE* décrit chaque escale de l'itinéraire **MARSEILLE à CANTON**; le voyageur désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'Ethiopie, visiter les temples somptueux de l'Inde Méridionale, aller dans les sanatoria de Ceylan, parcourir les villes mortes du Siam, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le Fleuve Rouge jusqu'en Chine et séjourner à Canton.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. - Toutes Pharmacies.

JIMS EMBROCATION

GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. **Ph^o DEBONNAIRE, 20, Faub^o S^t-Honoré, Paris.**
Eny. P^o contre mandat-poste, 1^o40. - Dépôt dans principales Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900

HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY

CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TELEPHONE 422-17

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{IE}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 17, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN

Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année

Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

Voyage d'Excursion aux Plages de Bretagne

TARIF G. V. n° 5 (ORLÉANS)

Du 1^{er} mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits et comportant le parcours ci-après :

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Ros-porden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

ALLER ET RETOUR

Prix des billets : 1^{re} classe, 45 francs ; 2^e classe, 36 francs.
Durée de validité : 30 jours.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour. Le voyage peut être commencé à l'un quelconque des points du parcours.

Les voyageurs peuvent s'arrêter aux gares intermédiaires situées entre les points indiqués à l'itinéraire, à la condition de déposer, pendant le temps de leur séjour, leurs billets à la gare à laquelle ils s'arrêtent.

La durée de validité des billets de **Voyage d'Excursion** peut être prolongée de 10 jours, moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 0/0 des prix ci-dessus. Cette prolongation pourra être accordée **trois fois au plus** ; le supplément à payer pour chaque prolongation de 10 jours sera de 10 0/0 du prix primitif. La demande de prolongation devra être faite et le supplément payé avant l'expiration de la durée de validité, en tenant compte, s'il y a lieu, de la prolongation déjà payée.

Il est délivré de toute station du réseau d'Orléans pour Savenay ou tout autre point situé sur l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne et inversement de Savenay, ou de tout autre point situé sur le dit itinéraire à toute station dudit réseau, des billets spéciaux de 1^{re} et de 2^e classe, comportant une réduction de 40 0/0 sur le prix ordinaire des places, sous condition d'un parcours minimum de 50 kilomètres par billet.

Ces billets sont délivrés distinctement, le premier pour aller rejoindre l'itinéraire du voyage d'excursion aux plages de Bretagne, le second pour quitter cet itinéraire lorsque le voyageur l'a terminé ou veut l'abandonner.

Chemins de fer DE PARIS A LYON ET A LA MEDITERRANÉE

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs que, depuis le 5 mai, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

De Paris en Orient via Marseille.

La Compagnie P.-L.-M., d'accord avec les Compagnies des Messageries Maritimes, Fraissinet et Paquet, délivre des billets simples pour se rendre par la voie de Marseille, de Paris à l'un quelconque des ports ci-après : Alexandrette, Beyrouth, Constantinople, Le Pirée, Smyrne, Alexandrie, Jaffa, Port-Saïd, Batoum, Salonique, Odessa, Samsoun, etc.

Il est également délivré dans les Agences de la Compagnie des Messageries Maritimes des billets d'aller et retour valables 120 jours, pour se rendre, *via* Marseille, de Paris à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Beyrouth.

Ces billets donnent droit à une franchise de 30 kilogrammes de bagages, par place sur le chemin de fer ; sur les paquebots, cette franchise est de 100 kilogrammes par place de 1^{re} classe, et de 60 kilogrammes par place de 2^e classe.

LA DÉPÊCHE COLONIALE ILLUSTRÉE (BI-MENSUEL)

12, RUE SAINT-GEORGES, PARIS

Depuis le 1^{er} janvier 1902, la *Dépêche Coloniale* quotidienne, si dévouée aux intérêts des possessions françaises d'outre-mer, a imaginé un moyen merveilleux de les servir avec plus d'efficacité. Nous voulons parler de la *Dépêche Coloniale illustrée*, splendide publication où le luxe de l'impression et des gravures est encore rehaussé par le charme des descriptions qui les accompagnent. (Abonnement France, 22 francs. Etranger, 25 francs.)

LA REVUE D'EUROPE

POLITIQUE, ÉCONOMIQUE, SCIENTIFIQUE, LITTÉRAIRE ET COLONIALE
Cinquième Année

DIRECTION ET RÉDACTION :

173, Boulevard Saint-Germain, 173

PARIS VI^e

Téléphone 715-07

ADMINISTRATION :

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES

F.-R. de RUDEVAL & C^{ie}

4, Rue Antoine Dubois, 4.

PARIS VI^e

Téléphone 807-23



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du **D^r FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes,
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin, — PARIS
TÉLÉPHONE 422-17

JIMS EMBROCATION GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. Ph^o **DÉBONNAIRE**, 20, Faub^o S^t-Honoré, Paris.
Env. P^o contre mandat-poste, 1^{fr} 50. — Dépôt dans principales Pharmacies.

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS	}	France, Algérie et Tunisie et Colonies.....	UN AN 15 francs	SIX MOIS 8 francs
		Étranger et Union postale.....	20 —	12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}
PAPIERS · PRODUITS

RETRON
NEWS

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL



NOVEMBRE 1902



AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

CHEMINS DE FER DU MIDI

VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1^{re}, 2^e et 3^e parcours, 68 fr. en 1^{re} classe; 51 fr. en 2^e classe, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e parcours, 91 fr. en 1^{re} classe; 68 fr. en 2^e classe. 8^e parcours, 114 fr. en 1^{re} classe; 87 fr. en 2^e classe.

Le 8^e parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

CHEMINS DE FER DU NORD

De notables améliorations vont être apportées par la Compagnie du chemin de fer du Nord et par celle du South-Eastern and Chatham Railway, dans l'organisation des services rapides entre Paris-Londres, par les deux grandes voies de Boulogne-Folkestone et de Calais-Douvres.

L'horaire ci-dessous donne le service franco-anglais tel qu'il est en vigueur depuis le 3 juin dernier entre Paris et Londres :

De Paris à Londres.

Viâ Boulogne. Départs de Paris (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 8 h. 15 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 3 h. s.; (1^{re}, 2^e cl.), 4 h. s.
Arrivées à Londres, 3 h. 45 s., 10 h. 45 s., 10 h. 45 s.

Viâ Calais, Départs de Paris (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. 45 m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. 35 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.
Arrivées à Londres, 4 h. 50 s., 7 h. s., 5 h. 40 m.

De Londres à Paris.

Viâ Boulogne. Départs de Londres (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 10 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.
Arrivées à Paris, 6 h. 05 s., 9 h. 15 s., 10 h. 50 s.

Viâ Calais. Départs de Londres (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.
Arrivées à Paris, 4 h. 45 s., 6 h. 55 s., 5 h. 50 m.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

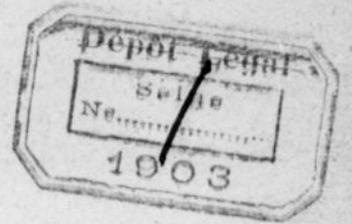
BULLETIN MENSUEL

DECEMBRE 1902

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Bonaparte, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS



RETRAO
NEWS

CHEMINS DE FER DU MIDI

VOYAGES CIRCULAIRES A PRIX RÉDUITS

EN PROVENCE ET AUX PYRÉNÉES

Prix : 1^{er}, 2^e et 3^e parcours, 68 fr. en 1^{re} classe; 51 fr. en 2^e classe, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e parcours, 91 fr. en 1^{re} classe; 68 fr. en 2^e classe. 8^e parcours, 114 fr. en 1^{re} classe; 87 fr. en 2^e classe.

Le 8^e parcours peut, au moyen de billets spéciaux d'aller et retour à prix réduits de ou pour Marseille, s'étendre de Marseille sur le littoral jusqu'à Hyères, Cannes, Nice ou Menton, etc., au choix du voyageur.

Durée : 20 jours pour les sept premiers parcours et 25 jours pour le huitième.

Faculté de prolongation moyennant supplément de 10 0/0.

CHEMINS DE FER DU NORD

De notables améliorations vont être apportées par la Compagnie du chemin de fer du Nord et par celle du South-Eastern and Chatham Railway, dans l'organisation des services rapides entre Paris-Londres, par les deux grandes voies de Boulogne-Folkestone et de Calais-Douvres.

L'horaire ci-dessous donne le service franco-anglais tel qu'il est en vigueur depuis le 3 juin dernier entre Paris et Londres :

De Paris à Londres.

Viâ Boulogne. Départs de Paris (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 8 h. 15 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 3 h. s.; (1^{re}, 2^e cl.), 4 h. s.
Arrivées à Londres, 3 h. 45 s., 10 h. 45 s., 10 h. 45 s.

Viâ Calais, Départs de Paris (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. 45 m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. 35 m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.
Arrivées à Londres, 4 h. 50 s., 7 h. s., 5 h. 40 m.

De Londres à Paris.

Viâ Boulogne. Départs de Londres (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 10 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.; (1^{re}, 2^e cl.), 2 h. 20 s.
Arrivées à Paris, 6 h. 05 s., 9 h. 15 s., 10 h. 50 s.

Viâ Calais. Départs de Londres (1^{re}, 2^e cl.), 9 h. m.; (1^{re}, 2^e cl.), 11 h. m.; (1^{re}, 2^e, 3^e cl.), 9 h. s.
Arrivées à Paris, 4 h. 45 s., 6 h. 55 s., 5 h. 50 m.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES BORDEAUX AUTHENTIQUES

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

CHAIS à Bourg-sur-Gironde

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

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

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

DEMANDER RENSEIGNEMENTS ET PRIX-COURANTS

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

COMPOSITION DU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

Président : M. E. ETIENNE, député, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies ; Président du groupe colonial de la Chambre.

Vice-présidents : MM. GUILLAIN, C. *, député, inspecteur général des ponts et chaussées, ancien ministre ; SENART, *, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIER, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. *,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CHARLES PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

MM.

Adam, député ;
Prince d'Arenberg, de l'Institut, ancien député, vice-président du groupe colonial de la Chambre, Président du Comité de l'Afrique Française ;
Aynard, O. *, député, régent de la Banque de France ;
Marquis de Barthélemy, explorateur ;
Barbier de Meynard, O. *, de l'Institut ;
Beau, O. *, ministre plénipotentiaire ;
Maro Bel, ingénieur civil des mines ;
Commandant Berger, C. *, président de la Dette publique ottomane ;
Bertin, C. *, directeur des constructions navales ;
Benoit-Oriol, O. *, ancien député.
Bons d'Anty, *, consul de France.
De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;
Ed. Blanc, ingénieur, membre de la Commission centrale de la Société de Géographie de Paris ;
Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie commerciale ;
Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;
Comte Jean de Castellane ;
J. Chailley-Bert, O. *, secrétaire général de l'Union coloniale française, professeur à l'Ecole libre des Sciences Politiques.
Charles-Roux, O. *, ancien député ;
A. Chaumier, directeur de la Banque Industrielle et Coloniale ;
Clementel, député ;
Baron Denys Cochin, député ;
Henri Cordier, *, professeur à l'Ecole des Langues orientales ;
J. Couvert, *, président de la Chambre de commerce du Havre ;
J.-L. Deloncle, *, maître des Requêtes au Conseil d'Etat ;
Deluns-Montaud, ministre plénipotentiaire, directeur des archives au ministère des Affaires Etrangères ;
C. Depincé ;
J. Develle, ancien ministre, ancien député ;
Paul Doumer, député, ancien ministre, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine.
E. Duboc, O. *, lieutenant de vaisseau de réserve, administrateur de la Soc. centrale de sauvetage des naufragés ;
Dubochet, ancien député, président de la Chambre de commerce de Nantes.
Froidevaux, secrétaire de l'Office colonial à la Faculté des Lettres ;
C. Gabiat, ancien député ;

Gauthiot, O. *, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale, membre du Conseil supérieur des colonies ;

A. Gérard, administrateur de la Société des Manufactures de Saint-Gobain.

Gervais, *, député ;

J. Gévelot, *, député ;

Comte J. de Gontaut-Biron, député ;

Guieysse, député, ancien ministre ;

J. Hausmann, O. *, receveur des finances ;

Prince d'Hénin, *, député ;

L. Henrique, O. *, député ;

Baron Hulot, secrétaire général de la Société de Géographie ;

De Kerjégu, député ;

Paul Labbé, explorateur ;

Charles Lallemand, *, ingénieur en chef des mines, membre du bureau des longitudes.

Lavoignat, *, doyen des notaires de Paris.

Leclère, O. *, ingénieur en chef des mines ;

Pierre-Lefèvre-Pontalis, *, Secrétaire d'ambassade.

Pierre Leroy-Beaulieu.

Lesueur, *, ancien sénateur ;

Commandant Levé, * ;

Raphaël Georges Lévy, *, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M^{me} Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

Marmottant, avoué.

Mège, ancien député.

Mellier, président des eaux et électricité de l'Indo-Chine ;

Mercet, O. *, président de l'Union coloniale française.

Mézières, O. *, de l'Académie française, sénateur ;

Moisant, C. *, ingénieur, ancien président de la Chambre de commerce de Paris ;

Marcel Monnier, *, explorateur.

Baron Hély d'Oissel, O. *, ancien député.

Maurice Ordinaire, ancien député.

L. Pélatan, *, ingénieur des mines ;

H. Pensa, * ;

D. Pérouse, O. *, Conseiller d'Etat, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des chemins de fer.

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. *, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévot, O. *, sénateur ;

Louis Raveneau, secrétaire de la rédaction des « Annales de Géographie » ;

Revon, *, I^{er} *, ancien conseiller légiste du gouvernement Japonais, professeur à la Sorbonne.

P. Ristelhueber, *, consul général de France en retraite ;

Albin Rozet, député ;

Rueff, C. *, administrateur délégué de la C^{ie} des Messageries Fluviales de Cochinchine ;

Saint-Germain, sénateur ;

Eugène Schneider, *, député, gérant des établissements Schneider et C^{ie} du Creusot ;

Siegfried, O. *, sénateur, ancien ministre ;

S. Simon, O. *, directeur de la Banque de l'Indo-Chine ;

J. Trystram, *, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ;

Richard Waddington, *, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

L'ŒUVRE DU COMITÉ

L'heure est venue pour la France d'avoir une politique asiatique certaine, consciente d'elle-même. La crise chinoise, qui ne fait que s'ouvrir, ne manquera pas de modifier profondément, en bien ou en mal, la situation des peuples ayant des intérêts en Asie. Elle peut aboutir à un partage plus ou moins net de la Chine en sphères d'influence, et dans ce cas il importe à la puissance maîtresse de l'Indo-Chine de savoir clairement et d'avance ce dont elle doit s'assurer pour

garantir les approches de sa colonie. Elle peut au contraire laisser le grand corps chinois intact, mais travaillé par un mouvement de transformation que les influences étrangères essaieront d'orienter à leur profit. Cette évolution redoutable fera peut-être de la Chine un admirable marché pacifique, mais il n'est pas non plus impossible qu'elle fasse de la masse chinoise transformée l'instrument irrésistible de la ruine de notre empire indo-chinois. On voit combien il importe

que nous discernions, que nous utilisions, dans la mesure du possible, les forces intérieures et étrangères capables d'influer sur l'évolution de la Chine de manière à la rendre sans danger et même profitable à nos intérêts.

Dans l'Indo-Chine même nous avons à rendre inébranlable notre domination en assurant la prospérité économique du pays, et surtout la collaboration consentie, bienveillante, des indigènes avec leurs maîtres politiques français. En un mot, dans le vaste problème asiatique, nous avons plus spécialement à résoudre la question de faire de notre Indo-Chine un organisme animé d'une vie propre, pouvant au besoin survivre par lui-même, sans avoir à recourir à la métropole d'une manière épuisante pour cette dernière, et sans doute inefficace au moment décisif. L'Indo-Chine française ne saurait durer si elle ne devient une force vivante, autonome, capable de faire équilibre aux autres forces qui vont naître et grandir peu à peu dans la transformation de l'Extrême-Orient.

Ce double travail de diplomatie éclairée en Chine et d'organisation raisonnée en Indo-Chine suppose un sentiment de l'avenir, une continuité de desseins, une doctrine particulièrement difficiles, sans doute, à assurer dans une démocratie. Pour que les vues d'ensemble nécessaires ne soient jamais oubliées à travers les mille questions de détail que les événements ne peuvent manquer de faire surgir, il faut que l'opinion soit éclairée, faite pour ainsi dire en ce qui concerne l'Extrême-Orient. Tel est l'objet principal que s'est donné le Comité de l'Asie Française.

Il ne saurait d'ailleurs borner son action à la partie du continent qui fait en ce moment le plus parler d'elle. Il doit aussi défendre nos intérêts dans le Levant, que nous attachent tant de traditions et où nous occupons encore une grande situation matérielle et morale ; étudier l'évolution économique de la Perse qui peut ouvrir des possibilités à notre commerce et à notre industrie. Il doit suivre attentivement les forces qui sont en rivalité dans le reste de l'Asie : la poussée russe dans le Nord, la politique d'équilibre anglaise dans le Sud. Les relations qui existent à notre époque entre toutes les questions ne lui permettent pas, enfin, de se désintéresser des questions d'Océanie, où les efforts heureux de nos colons calédoniens nous donnent à la fois des espérances et une responsabilité, ni du développement politique et économique de la jeune Fédération Australienne. Par ces temps de politique « mondiale », la situation d'aucune région n'est sans influence sur celle des autres. Et cela même est une raison pour que le Comité de l'Asie, tout en défendant nos intérêts asiatiques, ne laisse pas le public s'en faire une idée excessive, les considérer en dehors de l'ensemble de nos affaires dans le monde. Si son rôle doit être le plus souvent d'entraîner l'opinion, il peut consister parfois aussi à la modérer.

Le Comité de l'Asie ne saurait évidemment prétendre fixer d'autorité la doctrine de notre politique asiatique. Il veut seulement devenir le centre qui réunira les nombreux renseignements économiques, diplomatiques, ethniques, sociaux et religieux, qu'exige une action raisonnée et suivie en présence du problème asiatique, tel que nous

venons de l'esquisser dans ses grandes lignes.

Et il importe que ces données nécessaires arrivent au public français de source française ; que nous échappions, partout où nous avons de grands intérêts, à cette information, à cette pensée britanniques qui enveloppent le monde et qui, avec un ensemble, une constance et une discipline admirables, présentent les choses de manière à égarer, à énerver les volontés qui servent des politiques nationales autres que celle de l'Angleterre. Il importe aussi que dans la lutte pour l'ouverture et le développement des marchés nouveaux, nos industriels et nos commerçants soient renseignés par d'autres que leurs rivaux, et soutenus par une opinion à la fois éclairée, bienveillante et active. Le Comité de l'Asie Française est résolu à réaliser, en ce qui concerne l'Asie, cette nécessaire émancipation intellectuelle et économique.

Dans ce but, il recevra directement des informations de ses correspondants d'Asie et des missions qu'il pourra organiser ; il suivra les publications étrangères, et des données ainsi recueillies il fera, dans son Bulletin mensuel, un tout coordonné, suivi, appelant des conclusions rationnelles et pour ainsi dire nationales. Cette publication périodique, ne laissant passer aucun grand fait asiatique sans exposition et sans commentaires, rendra permanentes aux yeux du public, vulgarisera peu à peu les conclusions de grandes enquêtes admirables, mais espacées, comme celles de la Mission Lyonnaise et de M. Marcel Monnier.

En un mot, le Comité de l'Asie Française, s'inspirant des méthodes fécondes de son aîné, le Comité de l'Afrique Française, s'efforcera de mettre à la disposition du public, directement, et aussi par l'intermédiaire des journaux qui trouveront auprès de lui les documents nécessaires, tous les éléments d'une appréciation raisonnée et nationale des questions d'Asie. Il espère ainsi — et c'est son but suprême — exercer sur notre politique asiatique une action heureuse en formant l'opinion, dont, sous un régime tel que le nôtre, le gouvernement doit toujours finir par accepter les directions.

La possibilité pour le Comité de l'Asie d'atteindre cet objet est prouvée par une expérience concluante faite sur un autre terrain. En 1890, le Comité de l'Afrique Française s'était fondé avec un plan d'ensemble qu'il est arrivé, à travers bien des vicissitudes et des défaillances diplomatiques, à imposer et à réaliser dans ses grandes lignes. Il a été, pour ainsi dire, le dépositaire constant de la doctrine africaine de la France, et il a largement contribué par là à donner à notre patrie l'empire qu'il avait dès l'abord théoriquement construit pour elle, et qu'il s'efforce encore, à l'heure actuelle, de consolider et d'animer.

Le Comité de l'Asie Française aura à accomplir une œuvre analogue, en tenant compte des différences à faire entre l'Afrique, où nous avons dû acquérir d'immenses territoires, et l'Asie, où nous avons moins d'ambitions territoriales à poursuivre, où notre action doit être surtout morale et économique. L'appui constant qu'a trouvé son aîné lui est un gage qu'il rencontrera, lui aussi, les mêmes concours agissants, efficaces et durables.

E. ETIENNE.

PRINCIPAUX OUVRAGES DE VOYAGE

DE

E. GALLOIS

Chargé de Missions

Promenade en Russie

Aux Fjords de Norvège

Une Traversée

Excursion

à la

Capitale de Tamerlan

(AU TURKESTAN)

Une Visite à l'Ile de Java

Les Volcans de Java

Ruines

et Antiquités religieuses

Javanaises

Aux Gorges du Tarn

A TRAVERS LES INDES

Au Pays des Pagodes

et des Monastères

(EN BIRMANIE)

Excursion

dans la

Péninsule Ibérique

(ESPAGNE ET PORTUGAL)

La France d'Asie

(INDO-CHINE)

La France en Océanie

(NOUVELLE-CALÉDONIE

ARCHIPELS POLYNÉSIENS)

*Voyage autour du Monde
par l'Océanie*

CES OUVRAGES ILLUSTRÉS DE VUES ET CARTES PAR L'AUTEUR

En Dépôt chez **ANDRÉ**, libraire, 27, rue Bonaparte, à Paris.

LIBRAIRIE ARMAND COLIN, rue de Mézières, 5, PARIS

LA FRANCE AU DEHORS

LES MISSIONS CATHOLIQUES FRANÇAISES

au XIX^e Siècle

Publiées sous la direction du

Père J.-B. PIOLET, S. J.

Avec la collaboration de toutes les Sociétés de Missions

ILLUSTRATIONS D'APRÈS DES DOCUMENTS ORIGINAUX

Ont paru :

I
MISSIONS D'ORIENT

526 pages. — 213 gravures
14 grandes planches

III
CHINE ET JAPON

504 pages. — 235 gravures
18 grandes planches

II
**ABYSSINIE
INDE, INDO-CHINE**

510 pages. — 215 gravures
19 grandes planches

IV
**OCÉANIE
MADAGASCAR**

512 pages. — 236 gravures
20 grandes planches

V
MISSIONS D'AFRIQUE

Chaque volume in-8° grand jésus, imprimé par LAHURE sur papier couché, broché. . . Prix net 12 fr.

(A l'achèvement de la publication, le prix de chaque volume sera porté à 15 fr.)

Demi-reliure, tête dorée, en sus pour chaque volume, 6 fr.

On s'est proposé de faire connaître au grand public ce que les Missions catholiques françaises ont fait et continuent à faire pour la cause de la civilisation et la puissance de notre pays. Géographie, ethnographie, légendes et traditions, l'art, l'industrie, les cultures, les particularités significatives ou pittoresques de la vie de chaque jour occupent une large place dans l'ouvrage, qui se trouve ainsi constituer un précieux répertoire de notions variées et précises sur les cinq parties du monde.

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE BI-MENSUELLE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

19, RUE BONAPARTE. — PARIS, VI^e

ABONNEMENTS

France, Algérie et Tunisie et Colonies.....

Étranger et Union postale.....

UN AN

15 francs

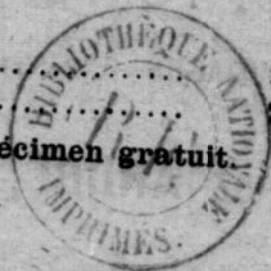
20 —

SIX MOIS

8 francs

12 —

Envoi sur demande d'un numéro spécimen gratuit.



CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN
Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année
Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES DANS LES PYRÉNÉES

TARIF G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le centre de la France et les stations balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1^{er} Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

3^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

DURÉE DE VALIDITÉ : 30 JOURS (non compris le jour du départ). Prix des billets : 1^{re} classe : 163 fr. 50 ; — 2^e classe : 122 fr. 50.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % des prix ci-dessus.

BILLETS POUR PARCOURS SUPPLÉMENTAIRES

NON COMPRIS DANS LES ITINÉRAIRES DES BILLETS DES VOYAGES CIRCULAIRES CI-DESSUS.

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Orléans et du Midi, pour une autre station de ces réseaux située sur l'itinéraire des billets d'excursion, ou inversement, des billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classe, avec réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^e classe sur le double du prix ordinaire des places.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Billets d'aller et retour, à prix réduits, de Paris à Rome (ou vice versa), via Mont-Cenis.

La Compagnie délivre, pendant toute l'année, des billets d'aller et retour, à prix réduits, de Paris à Rome (ou vice versa), via Modane, Turin, Gênes, Pise, aux prix de :

266 fr. 70 en 1^{re} classe,
189 fr. 40 en 2^e classe.

Les billets sont valables 45 jours et la validité peut être prolongée d'une période unique de 22 jours, moyennant 10 % du prix du billet.

Arrêts facultatifs en cours de route.

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs que, depuis le 5 mai, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

VIENT DE PARAITRE

Guide de l'Indo-Chine

HARAR - INDES - CEYLAN - SIAM - CHINE MÉRIDIONALE

PAR **CL. MADROLLE**

380 pages et 23 cartes ou plans. — PRIX : 18 francs.

EN VENTE

AU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, rue Bonaparte, PARIS

ET DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

Le *GUIDE* décrit chaque escale de l'itinéraire **MARSEILLE à CANTON**; le voyageur désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'Éthiopie, visiter les temples somptueux de l'Inde Méridionale, aller dans les sanatoria de Ceylan, parcourir les villes mortes du Siam, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le Fleuve Rouge jusqu'en Chine et séjourner à Canton.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du D^r FRANCK. - Toutes Pharmacies.

JIM'S EMBROCACTION

GUÉRISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. **Ph^e DEBONNAIRE, 20, Faub^s S^t-Honoré, Paris.**
Env. f^o contre mandat-poste, 1^{fr}40. - Dépôt dans principales Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes,
Cantine, Sacs, Pharmacies, Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint-Martin. — PARIS
TELEPHONE 422-17

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{IE}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 17, rue Cassette.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

PARIS A LONDRES

Via ROUEN, DIEPPE et NEWHAVEN
Par la Gare Saint-Lazare

Services rapides de jour et de nuit tous les jours (Dimanches et Fêtes compris) et toute l'année
Trajet de jour en 9 heures (1^{re} et 2^e Classes seulement)

GRANDE ÉCONOMIE

Billets simples valables pendant 7 jours.

Première classe	43 fr. 25
Deuxième classe	32 »
Troisième classe	23 fr. 25

Billets d'aller et retour valables pendant un mois

Première classe	72 fr. 75
Deuxième classe	52 fr. 75
Troisième classe	41 fr. 50

MM. les voyageurs effectuant, de jour, la traversée entre Dieppe et Newhaven, auront à payer une surtaxe de 5 francs par billet simple et de 10 francs par billet d'aller et retour en première classe ; de 3 francs par billet simple et de 6 francs par billet d'aller et retour en deuxième classe.

Départs de Paris Saint-Lazare : 10 heures matin, 9 heures soir.

Arrivées à Londres, London-Bridge : 7 heures 5 soir, 7 heures matin. Victoria : 7 heures 5 soir, 7 heures 50 matin.

Départs de Londres, London-Bridge : 10 heures

matin, 9 heures soir. Victoria : 10 heures matin, 8 heures 50, soir.

Arrivées à Paris Saint-Lazare : 6 heures 55 soir, 6 heures 15 matin.

Les trains du service de jour entre Paris et Dieppe et *vice versa* comportent des voitures de première classe et de deuxième classe à couloir, avec W.-C. et toilette, ainsi qu'un wagon-restaurant ; ceux du service de nuit comportent des voitures à couloir des trois classes avec W.-C. et toilette.

La Compagnie de l'Ouest envoie *franco*, sur demande affranchie, des petits guides-indicateurs du service de Paris à Londres.

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

VOYAGES DANS LES PYRÉNÉES

TARIF G. V. n° 105 (ORLÉANS).

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursions comportant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le centre de la France et les stations balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1^{er} Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

3^e Itinéraire.

Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).

DURÉE DE VALIDITÉ : 30 JOURS (non compris le jour du départ). Prix des billets : 1^{re} classe : 163 fr. 50 ; — 2^e classe : 122 fr. 50.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % des prix ci-dessus.

BILLETS POUR PARCOURS SUPPLÉMENTAIRES

NON COMPRIS DANS LES ITINÉAIRES DES BILLETS DES VOYAGES CIRCULAIRES CI-DESSUS.

Il est délivré de toute station des réseaux de l'Orléans et du Midi, pour une autre station de ces réseaux située sur l'itinéraire des billets d'excursion, ou inversement, des billets d'aller et retour de 1^{re} et de 2^e classe, avec réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 2) % en 2^e classe sur le double du prix ordinaire des places.

Chemins de fer

DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Billets d'aller et retour, à prix réduits, de Paris à Rome (ou vice versa), via Mont-Cenis.

La Compagnie délivre, pendant toute l'année, des billets d'aller et retour, à prix réduits, de Paris à Rome (ou vice versa), via Modane, Turin, Gênes, Pise, aux prix de :

266 fr. 70 en 1^{re} classe,
189 fr. 40 en 2^e classe.

Les billets sont valables 45 jours et la validité peut être prolongée d'une période unique de 22 jours, moyennant 10 % du prix du billet.

Arrêts facultatifs en cours de route.

La compagnie des chemins de fer P.-L.-M. a l'honneur de prévenir MM. les voyageurs que, depuis le 5 mai, elle met en service, à titre d'essai, des appareils garde-places, système « Boucher » dans ses trains rapides de jour, entre Paris et Marseille : (Train n° 1 partant de Paris à 9 h. 30 du matin et train n° 2 partant de Marseille à 9 h. 20 du matin).

L'emploi de ces appareils permettra à MM. les voyageurs de s'assurer la possession indiscutée de la place qu'ils auront choisie dans le train. A cet effet, il leur sera remis gratuitement, au moment du départ, un ticket spécial qu'il leur suffira d'introduire dans l'appareil placé au-dessus de la place de leur choix. En vertu d'une décision de M. le ministre des travaux publics, les places dans l'appareil desquelles aura été introduit un ticket seront seules considérées comme régulièrement retenues ; aucun autre mode de marquer les places ne sera donc admis dans les voitures des trains 1 et 2 munies des appareils garde-places.

MM. les voyageurs auront également la faculté de se faire réserver à l'avance une place de leur choix, au départ des gares de Paris et de Marseille, moyennant le paiement d'une taxe de location de 1 franc par place retenue d'avance.

VIENT DE PARAITRE

Guide de l'Indo-Chine

HARAR - INDES - CEYLAN - SIAM - CHINE MÉRIDIONALE

PAR **Cl. MADROLLE**

380 pages et 23 cartes ou plans. — PRIX : 18 francs.

EN VENTE

AU COMITÉ DE L'ASIE FRANÇAISE

19, rue Bonaparte, PARIS

ET DANS TOUTES LES LIBRAIRIES

Le *GUIDE* décrit chaque escale de l'itinéraire **MARSEILLE à CANTON**; le voyageur désireux d'étendre le cercle de ses excursions pourra gravir les hauteurs de l'Ethiopie, visiter les temples somptueux de l'Inde Méridionale, aller dans les sanatoria de Ceylan, parcourir les villes mortes du Siam, étudier les ruines grandioses laissées par la civilisation khmer, remonter le Fleuve Rouge jusqu'en Chine et séjourner à Canton.



Un Siècle de bonne Clientèle!
Contre la **CONSTIPATION**
ET SES CONSÉQUENCES :
Manque d'Appétit, Migraine,
Embarras gastrique, etc.
Demander les **VERITABLES** avec
l'Étiquette ci-jointe en 4 Couleurs et le
NOM du **D^r FRANCK**. - Toutes Pharmacies.

JIMS EMBROCATIION

GUERISON et SOULAGEMENT
instantané des
Douleurs rhumatismales,
articulaires et névralgiques en tout endroit du corps; suppression de
la fatigue musculaire par surmenage de travail ou d'exercice physique
quelconque. **Ph^o DEBONNAIRE, 20, Faub^o S^t-Honoré, Paris.**
Env. f^o contre mandat-poste, **1^{fr} 40**. - Dépôt dans principales Pharmacies.

FLEM FABRICANT

Campement complet et Matériel colonial. Tentes.
Cantines. Sacs. Pharmacies. Cuisines
Objets pliants (Lits, Sièges, Tables, Lanternes)

EXPOSITION PARIS 1900
HORS CONCOURS



MEMBRE DU JURY
CAMPMENT

207, Faubourg Saint Martin. — PARIS
TELEPHONE 422-17

PLAQUES PHOTOGRAPHIQUES



GUILLEMINOT

R. GUILLEMINOT, BOESPFLUG & C^{ie}

PAPIERS · PRODUITS

Paris. — Imprimerie F. LEVÉ, 17, rue Cassette.

**RETRO
NEWS**