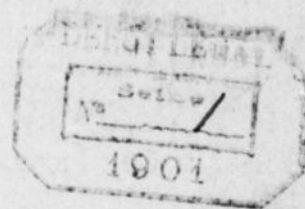


COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE



BULLETIN MENSUEL

AVRIL 1901

AU SIÈGE DU COMITÉ

PARIS — 19, rue Cassette, 19 — PARIS

LE NUMÉRO : 2 FRANCS

RETRO NEWS

5421-42

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 ; SÉNART, ✱, membre de l'Institut ; marquis DE MOUSTIERS, député ;

Directeur général : Colonel DE LA PANOUSE, O. ✱,

Secrétaire général : A. JOUANNIN ;

Trésorier : CH. PICOT, ancien inspecteur des finances.

Membres :

Adam, député ;

Prince d'Arenberg, de l'Institut, député, vice-président du groupe colonial de la Chambre ;

Comte d'Aunay, O. ✱, sénateur, ministre plénipotentiaire ;

Aynard, O. ✱, député, régent de la Banque de France ;

Marquis de Barthélemy, explorateur ;

Beau, O. ✱, ministre plénipotentiaire ;

Commandant Berger, C. ✱, président de la Dette publique ottomane ;

Bertin, O. ✱, directeur des constructions navales ;

De Billy, administrateur des Chargeurs Réunis ;

Prince Roland Bonaparte, président de la Société de Géographie ;

Vicomte Robert de Caix de Saint-Aymour ;

Comte Jean de Castellane ;

J. Chailley-Bert, secrétaire général de l'Union coloniale française ;

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.-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 ;

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 C^{ie} des eaux de Constantinople.

Gervais, ✱, député ;

J. Gévelot, ✱, député ;

Comte de J. 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 ;

Amédée Lefèvre-Pontalis, ancien député, président du Conseil de la C^{ie} des Messageries Maritimes ;

Pierre Leroy-Beaulieu, explorateur ;

G. Lesueur, ✱, ancien sénateur ;

Raphaël Georges Lévy, ✱, professeur à l'Ecole des Sciences politiques ;

M^{me} Massieu, explorateur ;

Claudius Madrolle, explorateur ;

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 ;

Baron Hély d'Oissel, O. ✱, ancien député ;

Prince Henri d'Orléans, ✱ ;

Pavie, C. ✱, ministre plénipotentiaire ;

L. Pélatan, ✱, ingénieur des mines ;

H. Pensa, ✱ ;

De Peyerimhoff, auditeur au Conseil d'Etat ;

Ulysse Pila, O. ✱, vice-président de l'Union coloniale française ;

Ch. Prévet, 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 ;

Richard Waddington, ✱, sénateur, président de la Chambre de commerce de Rouen ;

BULLETIN DU COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

AVEC LA COLLABORATION DE

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

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

SOMMAIRE

L'Œuvre du Comité, par M. E. ETIENNE.....	1
1 ^{re} liste des souscripteurs.....	3
Un banquet asiatique.....	4
Le programme du Bulletin.....	13
La politique de la France dans la Chine méridionale, par M. ROBERT DE CAIX.....	13
Le chemin de fer de Bagdad, par M. HENRI DE PEYERIMHOFF.....	23
La pénétration russe en Chine, par M. HENRY BIDOU.....	28
Asie Française : Le Budget de l'Indo-Chine pour 1901. — Le sanatorium du Lang-bian. — Le caoutchouc. — Grandes manœuvres au Tonkin...	36
Chine : La question de Mandchourie. — L'incident de Tien-tsin. — La route de caravanes par le Turkestan chinois. — Un chemin de fer de Pékin à Kiakhta. — Une école japonaise à Pékin.....	39
Japon : La situation financière. — L'industrie du charbon.....	43
Asie Russe : Le nouveau gouverneur général du Turkestan. — Les résultats actuels du Transsibérien.....	44
Asie Mineure et Arabie : Le mouvement maritime de l'Empire ottoman. — La révolte arabe. — La situation de l'île de Chypre.....	45
Perse : Les efforts du commerce russe dans le golfe Persique.....	47
Asie Anglaise : Le recensement de la population. — La réorganisation de la frontière du Nord-Ouest. — Les chemins de fer de Birmanie.....	47
Australie : Les premières élections fédérales et le protectionnisme.....	48

CARTES ET ILLUSTRATIONS

Carte des chemins de fer d'Asie Mineure.....	23
Carte des routes de la pénétration russe en Chine.....	29
Portrait de M. Paul Doumer.....	9

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 vi-

vante, 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 égayer, 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.

AVIS

MM. les Ministres de l'Intérieur (en date du 20 février 1901), des Affaires étrangères (en date du 11 mars), de l'Agriculture (en date du 6 février), du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes (en date du 12 février), ont autorisé les fonctionnaires de leur département à adhérer à l'œuvre du Comité de l'Asie Française.

1^{RE} LISTE DES SOUSCRIPTEURS

MM.	
Guillain, député.	100 »
E. Adet.	25 »
Cie des Messageries Maritimes.	300 »
Nœtzlin.	100 »
Ed. de Billy.	25 »
Ch. Picot.	25 »
Crédit Algérien.	300 »
Colonel de La Panouse.	100 »
Anonyme.	1.000 »
Marquis de Breteuil.	25 »
Adet Seward et C ^o	25 »
Comte Ch. de Lesseps.	25 »
Baron Hély d'Oissel.	40 »
Banque de l'Indo-Chine.	300 »
La Société Générale.	300 »
Aynard, député.	300 »
Clémentel, député.	25 »
Raphaël-Georges Lévy	25 »
Anonyme.	300 »
Comte Greffülhe.	1.000 »
Noilly-Prat et Cie.	1.000 »
Prince de Lucinge.	25 »
Alexis Duparchy.	1.000 »
Georges Lesueur.	25 »
Aspe-Fleurimont.	25 »
A. Leclère.	25 »
Marquis de Lubersac.	25 »
C. Luiggi.	25 »
Pierre Levé.	25 »
Emile Roux.	25 »
Gamard.	25 »
Chambre de Commerce de Roubaix.	25 »
Jouannin.	100 »
Edmond Béjot.	25 »
Baron Alphonse de Rothschild.	2.000 »
MM. de Rothschild frères.	1.500 »
Sénart, de l'Institut.	300 »
Comptoir National d'Escompte.	300 »
S. A. R. le duc de Chartres.	300 »
Comtesse Ferdinand de Lesseps.	50 »
Amédée Lefèvre-Pontalis.	25 »
Olivier.	25 »
Adam, député.	300 »
Comte Jean de Castellane.	1.000 »
Marquis de Laborde.	25 »
P.-E. Durney.	25 »
Jules Siegfried.	300 »
Chambre de Commerce de Lyon.	300 »
Baron Hulot.	25 »
De Kerjégu, député.	500 »
Bernard.	25 »
A. Chaumier.	100 »
C. Gabiat, député.	25 »
Ch. Gauthiot.	25 »
Ch. Halais.	10 »
Jean Bernard.	25 »

A reporter. . . 13.900 »

Report.	13.900 »
J. Rueff.	25 »
Paul Beau, ministre plénipotent.	100 »
Paul Labbé.	25 »
Ch. Depincé.	25 »
Bertin.	25 »
Commandant Berger	1.000 »
Vicomte A. de La Panouse.	400 »
Marquis de Biencourt.	100 »
Prince d'Arenberg.	300 »
Prince Roland Bonaparte.	100 »
E. Schneider, député.	1.000 »
Etablissement du Creusot.	1.000 »
A. Chaumier.	25 »
Georges Raverat.	25 »
Lucien Mellier.	100 »
Marquis de Barthélemy.	500 »
Richard Waddington.	25 »
Alphonse Gérard.	50 »
Vicomte Robert de Caix.	25 »
Alfred Grandidier.	25 »
Comte R. de Vogüé.	300 »
Claudius Madrolle	50 »
Chambre de Commerce de Rouen.	25 »
Froidevaux.	25 »
De Peyerimhoff.	25 »
Comte de Montaignu, député.	25 »
Ulysse Pila.	100 »
Gréverath.	25 »
E. Etienne, député.	400 »
Gaston Calmann-Lévy.	50 »
Madame Massieu.	25 »
Mellier.	25 »
Georges Prud'homme.	50 »
Germain, de l'Institut.	500 »
Marquis de Laborde.	25 »
Pierre Leroy-Beaulieu.	100 »
Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.	100 »
Société des Ateliers et Chantiers de la Loire	100 »
P. de Cabrol.	25 »
Baron Léon Seillière.	25 »
Paul Trouillet.	25 »
Ateliers et Forges de la Gironde.	100 »
Comtesse de Beaulaincourt.	25 »
Banque Russo-Chinoise.	300 »
F. Ristelhueber.	25 »
Ch. Vehrung.	25 »
Vissière.	25 »
Mercet.	100 »
Lecat	25 »
Louis Mortier.	25 »
Amédée Alby.	25 »
Charles Vapereau.	25 »
Comte Joseph de Gontaut-Biron.	1.000 »
Albert Imbert.	25 »
H. Bordat.	25 »
G. Bordat.	25 »
M. Gallais.	25 »
Dufour, notaire.	20 »
Baron Jean de Neufville.	25 »

A reporter. . . 22.345 »

<i>Report.</i>	22.345	»
F. Mège.	25	»
Albin Rozet, député.	100	»
Saint-Germain, sénateur.	100	»
Pierre Guégan.	25	»
Louis Rocher.	25	»
Deslandres, astronome à l'Observatoire.	25	»
Klobukowski.	25	»
Ballot.	25	»
Médard Bérard.	25	»
G. Mont-Louis.	25	»
J. Haussmann.	25	»
G. Raveau.	25	»
Comte J. de Lesdain.	25	»
L'Union Coloniale Française.	300	»
G. Maugras.	25	»
E. Duboc, lieutenant de vaisseau de R.	25	»
D. Belleau, à Reims.	25	»
L. Pelatan.	25	»
Ch. Mazeran.	25	»
C. E. Bonin.	25	»
Prince d'Hénin, député.	100	»
TOTAL.	23.370	»

AVIS IMPORTANT

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

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

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

3° Les adhérents versant une souscription de 12 francs et au-dessus reçoivent le Bulletin du Comité.

UN BANQUET ASIATIQUE

Le Comité de l'Asie Française a pris l'initiative d'organiser, avec la Revue des *Questions Diplomatiques et Coloniales*, un banquet à M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, et à M. Beau, ministre de France à Pékin. Cette réunion a eu lieu le 2 avril à l'Hôtel Continental sous le patronage des groupes coloniaux de la Chambre et du Sénat. Au Comité de l'Asie s'étaient joints le Comité de l'Afrique Française, l'Union Coloniale et la Société de géographie commerciale.

M. Étienne, président du groupe colonial de la Chambre et du Comité de l'Asie Française, présidait le banquet. Il avait à ses côtés MM. les ministres de la guerre, de la marine, des colonies; le capitaine Fraysse, représentant le président de la République; MM. Barbey, Chautemps, Gomot, Guillain, Krantz, André Lebon, Lebret, Marué-

jouls, Trouillot, Godin, président du groupe colonial du Sénat, anciens ministres; le général Pen-dezec, chef d'état-major général de l'armée; le vice-amiral Bienaimé, chef d'état-major général de la marine;

M. Mercet, président de l'Union Coloniale; prince Roland Bonaparte, président de la Commission centrale de la Société de géographie; Gauthiot, secrétaire général de la Société de géographie commerciale.

Un très grand nombre de membres du Parlement se sont associés à cette manifestation coloniale. Le Sénat était encore représenté par MM. le comte d'Aunay, Cicéron, Drouhet, Expert-Bezançon, Garreau, Jules Guoin, Hébrard, Poirrier, professeur Pozzi, Prillieux, Ratier, Reymond, Rolland, Rueff, Saint-Germain, Waddington;

La Chambre, par : MM. Adam, comte d'Agoult, Amodru; prince d'Arenberg, président du Comité de l'Afrique française; Emmanuel Arène, Armez, comte d'Aulan, Georges Berger, Maurice Binder, comte Boni de Castellane, Edmond Caze, Chastenet, Denys Cochin, Godet, Cornudet, Delbet, Gabriel Denis, Charles Dorian, Dulau, Julien Dumas, Duquesnay, marquis de la Ferronnays, Charles Ferry, Gabiat, Garnier, Gauvin, Gervais, prince d'Hénin, Le Hérisse, Alphonse Humbert, Jules Jaluzot, Jourde, Pierre Laroze, Félix Léglise, Malaspina; Marchal, président de l'Association des journalistes coloniaux; Meyer, Le Moigne, marquis de Moustier, Noël, comte du Périer de Larsan, comte Pozzo di Borgo, Ragot, Saint, comte de Saint-Quentin, Ternaux-Compans, Joseph Thierry, Tiphaine, Thomson, Ursleur, Viellard, Conrad de Witt.

Près de 400 personnes avaient répondu à l'appel des Sociétés coloniales : les plus hautes notabilités du monde diplomatique, colonial, industriel et financier étaient parmi les convives, dont voici la liste :

MM. Albiot; Alby; Angoulvent, secrétaire général des colonies; Assaud, procureur général de l'Indo-Chine; Aubert, docteur ès sciences; Aymonnier, directeur de l'École coloniale; Charles Azard, avocat; Victor Ballot, gouverneur des colonies; commandant Baratier; Henri Barrère, éditeur géographe; colonel Barry; marquis de Barthélemy; René Baudouy; lieutenant-colonel Beaune; Casimir Berger; Jean Bernard; Georges Berthoulat, directeur de la *Liberté*; Émile Bertin, directeur du génie maritime; de Biedermann, administrateur de la régie générale des chemins de fer; Binger, directeur au ministère des colonies; Blanchet, directeur des Messageries fluviales de Cochinchine; Blim, ingénieur, chef du service des chemins de fer en Indo-Chine; Bloch, directeur au ministère des colonies; Bluysen, secrétaire général de la rédaction des *Débats*; Boital; Bompard, directeur au ministère des affaires étrangères; Bon; Eude Bonin, consul; Paul Bonnard; Bonnevey; Gaston Bordat; Bouchet, avocat; Boude, chef du service forestier en Cochinchine, Boulland de l'Escale, publiciste; Léon Boulloche, résident supérieur en Annam; Paul Bourde; Bourgoïn-Meiffre; Léon Boussaud, président du conseil d'administration du Syndicat lyonnais d'exportation à Madagascar; Boutteville, directeur au ministère des colonies; Brailly, sous-directeur de la Compagnie des Chargeurs-Réunis; Jean Le Bret; Georges Brenier,

inspecteur général aux Messageries maritimes; Brouardel, professeur doyen de la Faculté de médecine; Bruno, président honoraire de la Chambre de commerce de Philippeville; Vicomte Robert de Caix; Cambefort; administrateur des Messageries maritimes; Campain, administrateur des *Questions Diplomatiques et Coloniales*; Carbon; André Caron; Ernest Caron, conseiller municipal de Paris; Casenave, secrétaire de la légation de France à Pékin; marquis de Castellane; comte Stanislas de Castellane; Cazelle, chef du cabinet civil du ministre de la guerre; Camille Cerf, publiciste; William Le Cerf; comte du Chaffault; Challamel, éditeur; Chambaud, magistrat; Charles-Roux, ancien député, président du comité de Madagascar; Chaumier, administrateur de la Société industrielle et commerciale d'Indo-Chine; Léon Chefneux, directeur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens; Cherouvrier, sous-directeur de l'Office colonial; Émile Cheysson, inspecteur général des ponts et chaussées; Chivot, secrétaire d'ambassade; Roger Clause, secrétaire d'ambassade; Édouard Clunet, avocat; Collin, ingénieur de la maison Daydé et Pillé; de Contencin; Conty, secrétaire d'ambassade; Coppolani, attaché au ministère des colonies; Cordier, professeur à l'École des langues orientales; commandant Costa de Beauregard; Coursayer, attaché à l'Office colonial; Albert Cousin; Crémazy, avocat à Saïgon; l'abbé Cros; René de Cuers, président de la Croix-Verte française;

Dassier; Paul Decauville, ancien sénateur; Jean Decrais, chef du cabinet du ministre des colonies; Albert Defrance, ministre plénipotentiaire de France au Siam; Dejoux, ingénieur des travaux publics en Indo-Chine; Delavaud, chef du cabinet du ministre des affaires étrangères; Louis Delhorbe; Daignon-Buffon; Deloncle, chef du cabinet du ministre de l'agriculture; Gaston Demartial, rédacteur au ministère des colonies; Depelley, directeur de la Compagnie française des câbles télégraphiques; Depincé; Derbard, directeur au ministère des colonies; Henri Dessoudeix, ingénieur; Octave Diamanti, directeur de la Compagnie coloniale et des mines d'or de Suberbieville; Dollfus; Dombrowski, administrateur de la Compagnie du bi-métal; Drouhez; commandant Drouhot, chef du bureau militaire du ministre des colonies; Duboc, lieutenant de vaisseau en retraite; Ducos, résident supérieur au Cambodge; Alfred Dumaine, ministre plénipotentiaire, sous-directeur aux Affaires étrangères; Duportal, inspecteur général des ponts et chaussées; Duprat, directeur des Chargeurs-Réunis; Durney, directeur de la raffinerie de pétrole de Colombes;

D'Encatasse, trésorier-payeur de l'Inde; Eugène Engel; Erhard frères, graveurs géographes; Eugster;

Colonel Famin, directeur des troupes coloniales; Farjenel, attaché à la bibliothèque du ministère des finances; Fernand Faure, conseiller d'État; Joseph Faure, ingénieur; Fayolle du Moustier; Raymond Ferrant, administrateur de la Société des charbonnages du Tonkin; Fillion, directeur du service télégraphique à l'agence Havas; Louis Finot; A.-R. Fontaine; Paul Fontaine; Ernest Forichon, secrétaire d'ambassade; Joseph Franconie, attaché à la Banque de France; Léon Francq, ingénieur; Franklin, secrétaire de la rédaction des *Questions Diplomatiques et Coloniales*; A. Frei; commandant Frézard, chef du service de la cartographie étrangère au service géographique de l'armée; Henri Froidevaux, docteur ès lettres, secrétaire de l'Office colonial à la Sorbonne; Frømer, directeur de l'Événement; Georges Froment;

Gachet, membre du conseil supérieur des colonies; Charles Gallois; Ernest Gand, avocat; L. Gastine; Génébriat de Fredaigues, sous-directeur de la Société Générale; Gény, directeur général de la maison Schneider; Charles Georgeot, publiciste; Gervais-Courtellemont, explorateur; Pierre Girod; vicomte de Gironde; comte

Greffülhe, ancien député; Greverath, membre du conseil supérieur des colonies; Léon Grévy; Groselaude, publiciste; Guibert, ingénieur de la régie générale des chemins de fer; Georges Gubaud, ingénieur en chef des ponts et chaussées; Guillemoto, directeur général des travaux publics en Indo-Chine; Guiot, directeur de la Tunisie au ministère des affaires étrangères; Guyot, gérant de la maison Walter Seitz, à Granges;

Charles Halais, résident de France; R. Hangon; Hardel; Haussmann, ancien directeur au ministère des colonies; Ivan Hedde; Henrivaux; lieutenant-colonel Henry; Octave Homberg, vice-président de la Banque d'Indo-Chine; baron Hulot, secrétaire général de la Société de géographie; Husson, inspecteur des câbles sous-marins au Tonkin; Huteau, inspecteur de la Banque d'Indo-Chine;

André Jouannin, secrétaire général du Comité de l'Asie Française; Dr Julia; Jullien, gouverneur des colonies; Juttet, chef du secrétariat du ministère de la marine;

De Kermorgant, inspecteur général du service de santé des colonies; Kimmerling, administrateur de la Société des docks et houillères de Tourane; Paul Kinsbourg, conseiller du commerce extérieur; Kleine, directeur au ministère des travaux publics; Klobukowski, consul général;

De Lamothe, gouverneur des colonies; Hippolyte Laroche, résident général; Paul Lecat; Lecoy de la Marche; Lefèvre-Pontalis, président du conseil d'administration des Messageries maritimes; Jules Legrand; Lejeune; Charles Lesage, inspecteur des finances; Georges Lesueur, ancien sénateur; Letourneur; commandant Levé; Pierre Levé; Raphaël-Georges Lévy; Lhermitte; Lichtenberger, secrétaire général de la maison Schneider; Sigismond Lilienthal; Linolle; Maurice Loir, rédacteur au *Figaro*; Charles Loiseau, administrateur de la Société de construction de Levallois-Perret; Henri Lorin, professeur à la Faculté de Bordeaux; Lormier; Antoine Lumière; Lutaud, préfet d'Alger;

J. Machat, agrégé d'histoire; Claudius Madrolle, explorateur; Arthur Maillet, rédacteur à la *France de demain*; de Maizière, rédacteur au *Gaulois*; de Malglaide; Ernest Mallet; Mallet, ingénieur; François Mange; A. Marchand, directeur de la Société Le Nickel; Jean de Marcillac, enseigne de vaisseau; André Martial; Martineau, gouverneur des colonies; A. Max; A. Meillard; L. Mellier, administrateur de la Société industrielle et commerciale de l'Indo-Chine; Charles Metzger, directeur des chemins de fer de l'État; commandant Michaud; Michel-Schmidt, ingénieur de la maison Schneider; L. Michelot, inspecteur général de la Banque d'Indo-Chine; Milhe-Poutingon, directeur de la *Revue des Cultures Coloniales*; René Millet, ambassadeur de France en Suède et Norvège; de Monplanet, inspecteur général honoraire des finances; lieutenant-colonel Monteil; Georges de Moor; Charles Mourey, attaché à l'Office colonial; Muselier, résident au Tonkin;

Naud, éditeur; baron de Neufville; Pierre Nicolas, commissaire général de l'Indo-Chine à l'Exposition universelle de 1900; Gustave Niederlein; Nivert, ancien député; vicomte de Noailles; Nony, éditeur; Noufflard, chef du service commercial à l'Office colonial; Nouvion, directeur de la Banque du Sénégal;

Capitaine Olivier; Ollié; capitaine d'Ollone; Fernand d'Orval; Osrociski; Ostroski;

Fernand Pagès; Paisant, secrétaire d'ambassade honoraire; colonel de la Panouse, directeur général du Comité de l'Asie Française; Noël Pardon, gouverneur des colonies; Paris; capitaine Patey; Auguste Pavie, ministre plénipotentiaire; Pelletan, ingénieur des mines; Charles Picot, inspecteur des finances; Ulysse Pila, vice-président de la Chambre de commerce de Lyon; L. Pradel, administrateur de la Compagnie lyonnaise d'Indo-Chine; Amédée Prince; G. Prud'homme.

Raindre, directeur au ministère des affaires étran-

gères; Raveau, administrateur de la Société immobilière du quartier de la citadelle d'Hanoi; Raverat, administrateur de la Société industrielle et commerciale d'Indo-Chine; Félix Régamey, artiste peintre; Georges Revaud; Jules Richard, résident de France au Tonkin; Rigaudin; Pierre Robbe, publiciste; Louis Rocher, directeur des douanes chinoises; Edgar Roels; Rostand, directeur du Comptoir d'Escompte; Roume, directeur au ministère des colonies; Rousseau; Ferdinand Roy; Armand Ruiz;

J. Sas; Émile de Saugy; Christian Schefer; Sescou; Louis Simon, délégué au conseil supérieur des colonies; Stanislas Simon, directeur de la Banque d'Indo-Chine; Henri Spéder; C. Suais, ingénieur en chef des colonies; Tasson, ingénieur; Teillard, secrétaire général de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens; Charles Testut; Thil, architecte des bâtiments civils en Indo-Chine; Thors, directeur de la Banque de Paris et des Pays-Bas; Alfred Thoumyre, administrateur de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens; Tréfeu, chef de cabinet du ministre de la marine; Marcel Trélat, secrétaire général du Conseil d'Etat; Trouillet, directeur de la *Dépêche coloniale*; Roger Trousselle; Tuillier, attaché au cabinet du ministre des colonies;

A. Vacherie, maître des requêtes au Conseil d'Etat; Charles Vapereau, commissaire de la Chine à l'Exposition; général Varloud; Vézin; L. Villars; Maurice de Vilmorin; Paul Vivien, président du syndicat de la presse coloniale; Henry Vuibert, publiciste; Charles Wiener, chargé d'affaires de France.

Après le Banquet, les discours suivants ont été prononcés :

Discours de M. Eugène Étienne.

MESSIEURS,

Chez tous les peuples libres, aux jours des grandes fêtes comme aux jours des suprêmes épreuves, les esprits et les cœurs se portent vers celui qui, par son dévouement et ses vertus, a conquis la confiance de la nation. Dans cette soirée d'allégresse nos cœurs et nos esprits vont à celui qui, par son amour du bien, par sa calme et tranquille sérénité, par sa générosité, son dévouement infatigable à tous les grands intérêts du pays, a mérité l'estime du monde entier et l'affection de tous les bons Français.

Je vous invite à lever votre verre en l'honneur de M. Émile Loubet, président de la République française. (*Applaudissements.*)

J'ai le très grand et très vif plaisir de remercier M. le général André, ministre de la guerre, M. de Lanessan, ministre de la marine, M. Decrais, ministre des colonies, qui ont bien voulu honorer de leur présence cette grande et superbe réunion et témoigner ainsi du vif intérêt qu'ils portent aux questions de politique extérieure et coloniale. (*Nouveaux applaudissements.*)

Messieurs, j'éprouve une profonde émotion en prenant la parole au nom du groupe colonial de la Chambre, du groupe colonial du Sénat, présidé par M. Godin, du Comité de l'Afrique Française, présidé par M. le prince d'Arenberg, du Comité de l'Asie Française, de l'Union Coloniale, présidée par M. Mercet, de la Société de géographie commerciale, présidée par le prince Roland Bonaparte, de la Revue des *Questions Diplomatiques et Coloniales*, pour fêter comme ils le méritent nos fidèles et dévoués amis, M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, et M. Beau, ministre de France à Pékin. (*Vifs applaudissements.*)

Nous avons tenu à honneur de les réunir tous les deux ce soir au milieu de nous pour bien marquer que les intérêts français au nord de la Chine sont intimement liés à ceux que nous avons dans la partie méridionale du Céleste Empire. Nous avons pensé qu'il était bon, qu'il était utile

que les représentants de la France dans ces vastes contrées de l'Extrême-Orient, où les convoitises européennes s'affirment chaque jour avec plus de netteté, vinssent affirmer publiquement leur étroite union pour le plus grand bien de la patrie française. (*Applaudissements répétés.*)

Messieurs, parler de l'Indo-Chine, c'est sans contredit parler des plus grands intérêts de la France. Il n'est pas de colonie française qui ait autant agité l'opinion pendant de longues années, qui ait laissé des traces aussi profondes dans l'esprit de ceux qui la suivent attentivement et qui en soulignent passionnément les progrès.

Quand on jette un regard à vingt années en arrière et qu'on parcourt tout le chemin qui a été accompli depuis le début de nos opérations dans le delta du Tonkin, on se demande si vraiment l'on ne fait pas un rêve, si l'on se trouve bien en présence de la réalité. C'est qu'en effet, après toutes les alarmes, toutes les angoisses qui envahissaient nos cœurs à cette époque, nous pouvons proclamer aujourd'hui que l'Indo-Chine est la plus belle des colonies françaises et qu'elle réalisera toutes les espérances qu'on peut concevoir. (*Applaudissements et bravos.*)

Le temps n'est pas encore bien éloigné où cette colonie, créée par le génie des Doudart de Lagrée, des Francis Garnier, de ce vaillant et intrépide Jean Dupuis, servait de tremplin à toutes les agitations de notre politique intérieure. Tandis que là-bas nos soldats et nos marins luttèrent pied à pied aussi bien contre l'invasion chinoise que contre les bandes de pirates, il fallait ici qu'une poignée de braves Français optimistes résistassent aux assauts répétés des adversaires opiniâtres de l'expansion coloniale. (*Nouveaux applaudissements.*) Il fallait qu'un homme d'État qui a donné à la France plus que sa popularité, comme il le disait un jour, qui lui a donné son existence même, eût assez de patriotisme, d'énergie et de courage pour imposer à son pays, au milieu des plus graves difficultés, une colonie dont ce pays semblait ne pas vouloir. (*Applaudissements.*)

Mais, après lui, la phalange des vaillants n'a pas disparu et ils sont nombreux ceux qui ont consacré toutes leurs forces pour assurer la domination française dans la vallée du fleuve Rouge et l'étendre dans toute l'Indo-Chine jusqu'à ses limites naturelles. Et comment oublier tous ces hommes de haute valeur, les Paul Bert, les Constans, les Lanessan, les Rousseau, les Pavie, qui ont dépensé tant d'énergie et de dévouement — et deux d'entre eux aux dépens de leur vie — pour que l'Indo-Chine apparût dans la politique générale de la France comme la sauvegarde de ses intérêts dans l'Extrême-Orient! (*Applaudissements.*)

Nous avons connu l'époque où le Tonkin ne faisait appel à la métropole que pour solliciter de nouveaux sacrifices, une époque aussi où l'on semblait vouloir refuser les crédits demandés parce qu'on espérait que la lassitude finirait par avoir raison de notre ténacité. Et voici qu'aujourd'hui, après un temps relativement très court, car il s'étend de 1891 à l'époque actuelle, après que les prédécesseurs de M. Doumer se sont prodigués là-bas comme lui-même sans compter, alors que, notamment, le ministre actuel de la marine, mon ami M. de Lanessan, gouverneur général de 1891 à 1894, a donné, en dépit des attaques imméritées dont il fut l'objet, le témoignage éclatant d'une sage et féconde administration, voici que ce Tonkin, cette Indo-Chine française, non seulement ne réclame ni concours ni secours à la métropole, mais prend à sa charge une partie des dépenses qui devraient, semble-t-il, naturellement incomber au budget de l'État français.

Que nous sommes loin de l'époque des déficits, de l'époque où l'on allait répétant partout que ni les capitaux français, ni le commerce français, ni l'industrie française ne se dirigeaient vers un pays où la France

n'avait rien à gagner, où elle avait, au contraire, tout à perdre ! Aujourd'hui, Messieurs, grâce à son infatigable énergie, à son indomptable activité que ni le climat, ni le travail, ni la fatigue ne rebutent et ne découragent, le gouverneur général, après quatre années d'efforts, a porté l'Indo-Chine à un tel degré de sécurité et de développement qu'elle peut défier toutes les incertitudes de l'avenir et qu'elle assure à la France dans les mers de Chine une situation désormais prépondérante. (*Applaudissements répétés.*)

L'Indo-Chine française sera pour nos intérêts en Extrême-Orient j'allais dire le salut ; elle en est tout au moins la vivante espérance ; elle a d'immenses ressources qui s'affirment et se développent chaque jour ; grâce à l'état d'esprit qui anime les populations, l'ordre et la tranquillité ne cessent de régner. Des sceptiques ou des ignorants prétendent que ce pays est tourmenté du désir de s'éloigner de nous, sinon de secouer notre joug, en préférant à notre domination celle de ses anciens maîtres. N'est-il pas plus vrai de dire que le peuple annamite n'a pas pu ne pas se rendre compte des bienfaits que lui apporte notre présence et qu'affirme la tranquillité que nous assurons à sa vie économique et sociale ? (*Très bien ! très bien !*)

Non, Messieurs, ce peuple ne saurait songer à se soulever contre nous. S'il fut un moment où il aurait pu être tenté de le faire, c'était bien, ce me semble, à l'heure où des désordres éclataient aux frontières mêmes du Tonkin, où la Chine tout entière était comme secouée par de redoutables convulsions. Eh bien, toute cette agitation s'est arrêtée au seuil même de nos territoires et jamais notre empire indo-chinois n'a été plus tranquille, plus sûr de lui-même. (*Vifs applaudissements.*)

Il est donc permis d'affirmer que notre action est désormais établie là-bas sans conteste, que la France y possède une colonie riche, prospère et puissante qui, demain, sera pourvue de tous les moyens d'assurer sa propre défense ; qui, dans quelques années, aura ses coffres assez garnis pour prendre à sa charge les dépenses militaires que la France acquitte encore momentanément ; une colonie, enfin, qui, par son rayonnement pacifique, au Nord comme à l'Ouest, donnera à la France le surcroît de grandeur qui lui est nécessaire en assurant sa légitime influence sur les contrées qui l'avoisinent. (*Applaudissements.*)

Messieurs, vous me permettrez de dire à l'ami qui est à ma droite toute la profonde reconnaissance que lui a vouée le monde colonial. Cette reconnaissance, il la mérite par l'étonnante activité dont il ne cesse de donner des preuves. Il est de ces hommes dont l'énergie et la foi sont portées à une telle hauteur qu'ils confondent ceux qui savent apprécier les hommes et les choses à leur juste valeur. Quant à moi, je connais peu d'exemples d'une vie aussi bien remplie, je n'en connais pas d'une vie mieux remplie. (*Vive approbation. — Applaudissements.*)

Je parle de lui avec toute l'affection que je lui porte depuis que je le connais. Dès le premier jour, il m'a attiré par sa crânerie et par sa volonté, et quels qu'aient été nos sentiments sur les choses de la politique intérieure, toutes les fois qu'il s'est agi des intérêts permanents de notre pays, nous avons toujours marché dans la plus parfaite union. (*Très bien ! très bien !*)

Permettez-moi de lui exprimer au nom de tous, ici, notre admiration et notre reconnaissance. Plus de quatre années se sont écoulées depuis qu'il est parti pour l'Indo-Chine. Il va y retourner de nouveau pour quelque temps. On ne peut pas demander à un homme, si vaillant qu'il soit, de sacrifier indéfiniment sa santé et celle des siens. Tout effort a une limite. Mais pendant le temps que M. Doumer passera encore là-bas, soyez persuadés, Messieurs, qu'il accomplira encore de belles et grandes choses. (*Applaudissements.*)

Puissiez-vous, mon cher Doumer, emporter de cette soirée cette pensée aussi douce que réconfortante, que tous les Français sans exception, à quelque parti qu'ils appartiennent, ont pour vous les sentiments qui sont dus non seulement à l'œuvre grandiose que vous venez d'accomplir, mais à l'homme de cœur que vous êtes. (*Vifs applaudissements.*)

Et vous, mon cher Beau, qui venez d'être désigné pour aller en Chine par un ministre à qui, depuis de longues années, j'ai voué une vive affection, qui a témoigné, depuis qu'il est au quai d'Orsay, du souci profond qu'il a des intérêts du pays, qui a montré toute son habileté et sa fermeté dans des circonstances que personne n'a oubliées, vous qui avez été son collaborateur fidèle et avisé et qui avez déployé à ce moment des qualités de sang-froid, de méthode nette et précise, vous allez recueillir la succession d'un homme dont je ne saurais parler sans une profonde émotion (*Applaudissements répétés*), d'un vaillant Français qui, au milieu des événements les plus tragiques et des pires dangers, ayant le souci des responsabilités terribles qui pesaient sur lui, éprouvant les plus vives inquiétudes sur le sort des êtres qui lui étaient le plus chers, de sa femme et de son jeune enfant, a tenu le drapeau français avec une fermeté que rien n'a pu ébranler. (*Nouveaux applaudissements.*)

Avant de vous dire tout ce que nous pensons de vous, permettez-moi d'adresser à celui qui, à Pékin, a si bien servi son pays, l'expression de notre reconnaissance et de notre admiration (*Applaudissements et bravos*), ainsi qu'à ses admirables collaborateurs, aux soldats et aux marins de la France (*Nouveaux applaudissements*) qui ont si vaillamment, si noblement fait leur devoir, qui ont hautement affirmé là-bas les qualités de notre race, en montrant que, partout, la France sait faire son devoir sans cesser d'être généreuse et humaine. (*Vifs applaudissements.*)

La tâche qui vous est offerte, mon cher ami, est grande, mais elle est difficile. Vous aurez non seulement à maintenir, à raffermir les traditions du passé, mais tout l'avenir à réserver ; vous aurez à surveiller les agissements de ceux dont l'ambition est toujours prompte et parfois excessive, et vous aurez à faire la part de la France au jour des règlements de compte.

Avec l'habileté que je vous connais, avec la fermeté qui est le propre de votre caractère et le sang-froid dont vous avez si souvent fait preuve, j'ai la certitude que là-bas les intérêts de la France seront en de bonnes mains. (*Très bien ! très bien !*)

Partez avec confiance, mon cher ami, avec la pensée que vous laissez derrière vous bien des cœurs qui vous aiment et qui vous suivront avec la plus fidèle attention.

Je ne redoute pas le découragement chez vous, vous ne le connaissez pas. Vous marcherez hardiment vers le but que vous vous êtes assigné : bien servir la France en défendant bien ses droits et ses intérêts. (*Très bien ! très bien !*)

Messieurs, vous le savez, dans toutes nos possessions indo-chinoises, en Cochinchine, au Cambodge comme au Laos, en Annam comme au Tonkin, le drapeau est fièrement et solidement tenu par le gouverneur général de l'Indo-Chine. Il le sera non moins fièrement et non moins solidement à Pékin par le représentant de la France. (*Applaudissements.*)

Et maintenant, Messieurs, il me semble qu'au-dessus de cette fête plane la figure de celui qui a été, on peut le dire, l'initiateur, le fondateur de la politique coloniale française. Il m'apparaît que celui qui s'est dépensé avant tant d'abandon, qui a donné à la France tout ce qu'il avait d'énergie, de dévouement et de cœur, dont le courage n'a jamais faibli sous les pires outrages ni sous les pires calomnies, qui a résisté à tous les assauts, même à ceux de ses amis, pour faire triompher la politique qui était au plus profond de son cœur de bon et de grand Français,

il m'apparaît, dis-je, que le souvenir de ce grand citoyen avait sa place marquée dans cette superbe manifestation et je salue en votre nom la mémoire de Jules Ferry. (*Applaudissements répétés.*)

En terminant, Messieurs, je porte, au nom de la brillante assistance qui m'entoure et de tous les groupes coloniaux représentés ici, la santé de M. Doumer et celle de M. Beau. (*Longues acclamations et applaudissements prolongés.*)

Discours de M. Paul Doumer.

MESSIEURS,

Je tiens à exprimer tout d'abord ma reconnaissance aux membres du Parlement, à mes anciens collègues, à ceux qui sont ici, ou qui n'ont pu y être et dont beaucoup se sont excusés, de la chaude sympathie qu'ils ont bien voulu me témoigner à mon retour en France. Je remercie aussi tous les coloniaux qui ont répondu en grand nombre à l'appel de M. Etienne. Quand mon éminent ami m'a parlé de ce banquet, il m'a dit qu'il ne s'agissait que d'une petite réunion d'hommes s'occupant des affaires coloniales et devant lesquels, dans l'intimité, on pourrait parler des choses de l'Indo-Chine. Cette intimité s'est quelque peu étendue et j'aurais mauvaise grâce à traiter ici de questions complexes qui ne seraient peut-être pas de nature à intéresser les nombreux convives de ce banquet, si versés qu'ils soient dans les questions coloniales. Je me bornerai donc, Messieurs, après vous avoir exprimé à tous ma vive reconnaissance, à vous donner l'assurance que la France peut être fière de sa belle colonie indo-chinoise. (*Applaudissements.*)

Nous avons là-bas une colonie grande et puissante, ajoutant déjà quelque chose à la puissance de la France en Extrême-Orient, une colonie qui n'a plus besoin de faire appel aux ressources de la métropole et qui, après des débuts difficiles, a pu, en organisant son gouvernement, rendre sa situation financière non seulement prospère, mais absolument brillante. (*Applaudissements répétés.*)

Nous avons pu, en effet, en quatre années, combler ce qui restait de déficit avec des excédents constants qui ne se sont jamais démentis, à tel point qu'au 1^{er} janvier 1901, quand les comptes ont été arrêtés, nous avons 23 millions et demi dans notre caisse de réserve. (*Vifs applaudissements.*)

Et cependant, pendant cette période, nous avons transformé les conditions de nos dépenses. Au lieu de faire surtout des dépenses de pure administration, nous avons employé nos ressources en travaux publics, en travaux de mise en valeur du pays, nous avons créé tout un outillage économique. Grâce à la richesse naissante de la colonie, à ses ressources qu'il suffisait de dégager, nous avons pu lui donner le moyen de faire face aux dépenses considérables qu'exigeait la création de cet outillage économique, au moyen de ses revenus ordinaires. Nous avons pu aussi — il y a ici des industriels qui ont coopéré à cette œuvre — faire de grands travaux d'irrigation, des travaux de ports et de ponts, qui sont en train de transformer l'Indo-Chine; nous avons pu enfin gager cet emprunt de 200 millions dont l'annuité figure déjà à notre budget, bien que l'emprunt ne soit pas totalement réalisé, et qui nous permet de créer ce vaste réseau de chemins de fer — je dirai ce premier réseau — qu'on m'a reproché de faire trop grand dès le début, alors que déjà nous constatons ses lacunes et que nous étudions le moyen de le compléter. (*Applaudissements.*)

La situation financière peut donc se résumer ainsi : excédents qui s'élèvent chaque année à 7, 8 et 10 millions de francs; réserve considérable qui nous permettrait de faire face à toutes les éventualités, à de grandes entreprises nouvelles, en dehors des travaux gagés sur nos res-

sources ordinaires. J'ajoute qu'il y a aussi un gouvernement qui s'organise.

M. le ministre des colonies retrouverait dans ses archives le rapport que je lui adressai, lorsque j'arrivai en Indo-Chine, il y a quatre ans passés. Je lui disais alors qu'en fait de gouvernement général, il y avait bien le gouverneur général, parce que je l'apportais avec moi, mais que les organes constitutifs d'un gouvernement étaient totalement absents, que c'était là une création à faire de toutes pièces, une de celles auxquelles il fallait d'abord s'appliquer.

Et en même temps que nous organisions le système fiscal, nous organisions le gouvernement général dont j'ai le plaisir de voir au milieu de nous quelques-uns des chefs qui sont de mes meilleurs collaborateurs. Le conseil supérieur, les grands services techniques ou administratifs aident aujourd'hui le gouverneur général dans sa tâche; ils apportent l'ordre et la méthode qui font, plus que tout, la richesse des États. (*Vives marques d'approbation.*)

Si nous avons pu faire tout cela, c'est que la pacification du pays s'achevait dès l'année 1897, et dans des conditions qui font le plus grand honneur à ceux qui en étaient les artisans. Ceux-là exécutaient une politique qui ne rapporte ni décorations ni galons, mais qui amène la pacification dans les esprits par le bien-être qu'elle procure aux populations et qui établit une paix définitive. (*Applaudissements.*) Et si je puis éprouver parfois un sentiment d'orgueil, c'est quand je constate que depuis quatre années il n'est pas un seul soldat français qui ait été tué sur le territoire de l'Indo-Chine. (*Vifs applaudissements.*)

Dans les premiers mois de l'année 1897, les rapports militaires que je transmettais à M. le ministre des colonies formaient encore des volumes assez importants. Ils contenaient le récit d'opérations exécutées sur divers points de la colonie et même pas très loin d'Hanoï; des bandes de pirates s'avançaient encore jusque dans les provinces du Delta. Aujourd'hui, ces rapports militaires se bornent à la mention bien connue des marins, après une journée de beau temps : « Rien de nouveau. » Depuis trois ans et demi, ils se réduisent à une simple feuille de papier sur laquelle le général en chef constate, en une phrase pour ainsi dire stéréotypée, que la situation militaire est bonne d'un bout à l'autre de l'Indo-Chine et qu'aucune expédition militaire n'a dû être engagée. (*Très bien! Très bien! — Applaudissements.*)

Messieurs, s'il est possible, sans être un financier remarquable, de savoir quelles seront les conséquences d'une réforme fiscale poursuivie avec méthode et persévérance, il est plus difficile de calculer ce que produiront les travaux publics qui sont entrepris dans la colonie, la sécurité qui est désormais assurée, les moyens de transport et de circulation qui sont mis à la disposition de l'Indo-Chine et d'évaluer le développement de la richesse et de la prospérité qui en résultera.

Cependant, les résultats déjà acquis permettent de se rendre compte des conséquences de cette politique administrative, financière et économique.

On a souvent parlé à la Chambre des députés du commerce de l'Indo-Chine. Dans les dernières années qui ont précédé 1897, ce commerce oscillait entre 200 et 220 millions. Depuis, il est arrivé, par bonds successifs et presque réguliers de 60 millions environ d'augmentation chaque année, au chiffre total de 471 millions en l'année 1900. (*Vifs applaudissements.*)

Messieurs, la critique est toujours aisée, mais ici les chiffres ne s'y prêtent pas; ils sont incontestables et la malveillance, si grande qu'elle soit, ne trouve rien à redire. Alors, M. Etienne vous l'a dit, on est allé répétant — c'était moins facile à vérifier — que la population indigène se désaffectionnait de nous. A cet égard, je vous prie de croire que j'ai peut-être quelques raisons

d'être bien informé, avec plus de précision que ceux qui, après être passés sur un point du pays, viennent apporter de pareilles affirmations. (*Vifs applaudissements.*) J'ai des éléments d'information autrement sérieux. Mais les derniers événements qui viennent de se passer ne sont-ils pas eux-mêmes une réponse suffisante?

Eh quoi! l'Extrême-Orient vient d'être agité par une crise sans précédent, qui ne s'est pas bornée seulement au golfe du Petchili, car s'il y avait des Boxeurs de ce côté, il y en avait un plus grand nombre dans le Kouang-si et dans le Kouang-toung; ceux-là sont venus jusque sur les frontières du Tonkin, et s'ils n'ont pas pénétré dans la colonie, c'est que des mesures avaient été prises. Ils n'en sont pas moins venus battre notre frontière, et vous pensez bien que les sociétés secrètes de la Chine ne manquaient pas d'envoyer des émissaires pour recruter sur notre territoire des concours qui leur eussent été précieux.

Eh bien! pendant ce temps, l'Indo-Chine a été comme les peuples heureux: elle n'a pas eu d'histoire (*Rires et applaudissements*) ou, pour mieux dire, sa paix profonde contrastait avec l'agitation du grand empire limitrophe et son développement économique allait chaque jour en s'accroissant. (*Très bien! très bien!*)

N'est-ce pas la meilleure réponse à des affirmations qui ne reposent sur aucun fondement? (*Nouvelles marques d'approbation.*)

La vérité est tout autre et nous croyons la connaître, nous qui sommes en contact quotidien avec des hommes qui, mieux que personne peuvent nous renseigner sur ce qui passe en Indo-Chine, avec des indigènes qui sont des hommes de haute valeur, absolument désintéressés,

qui sont devenus nos amis et qui, n'ayant rien à nous demander, nous parlent en toute franchise.

Et je le dis très loyalement, très franchement, bien que cela ne date pas de longtemps, après avoir donné à ce pays la paix matérielle, nous avons fait aujourd'hui sa pacification morale. J'en rends hommage à ceux qui en sont les auteurs, à ces ingénieurs, à ces entrepreneurs, à tous les collaborateurs de ces grands travaux publics qui viennent frapper l'imagination des indigènes.

Quand ceux-ci se sont aperçus que la France n'était pas seulement puissante pour la destruction en temps de guerre, mais aussi puissante dans les œuvres de la paix, qu'elle leur apportait des armes contre les forces malfaisantes de la nature, qu'elle leur permettait de franchir ces fleuves dont la traversée avait coûté jusqu'alors tant de vies humaines, qu'elle apportait de l'eau dans leurs champs quand l'eau du ciel ne tombait pas à l'heure désirée, qu'elle leur fournissait les moyens de transporter et de vendre facilement les produits de leurs terres, — qui se vendaient jusque-là à vil prix, — dans les provinces les plus éloignées, en diminuant les frais de transport; quand les indigènes ont vu tout cela, ils sont arrivés à se convaincre que la domination française était bonne,

puisque la paix et la sécurité régnaient à l'ombre de notre drapeau et qu'en quatre années consécutives l'ordre n'avait été sérieusement troublé sur aucun point. La pacification avait engendré le bien-être, une vie meilleure. Les indigènes ont vu que la domination de la France était bienfaisante et ils se sont inclinés devant elle.

Nous en avons trouvé la preuve dans les événements et aussi dans le dévouement de ces braves petits soldats de notre Indo-Chine, auxquels on n'a pas eu recours autant que je le souhaitais, autant que cela aurait été désirable, mais qui ont été les vaillants compagnons de nos soldats de France et qui ont lutté à côté d'eux dans les combats livrés au nord de l'empire chinois. C'est la première fois, on peut le dire, que l'Indo-Chine a joué, au point de vue militaire, le rôle qu'elle

doit avoir, car elle doit être pour nous une base d'opérations à la fois commerciale, politique et, au besoin, militaire en Extrême-Orient. (*Vive approbation.*)

Quand les événements du nord de la Chine ont éclaté, nous les avons pressentis. M. le ministre des colonies sait que nous l'avons toujours informé de notre mieux; nous lui avons indiqué, avec quelque précision, je crois, ce qui allait se passer. Quand nous avons senti que les événements allaient devenir graves, je n'ai pas attendu que le gouvernement français me demandât si j'avais des troupes à mettre à sa disposition, et, dès la première heure, avant que ses résolutions définitives fussent prises, je lui ai déclaré: « Nos troupes sont prêtes, nous les avons mobilisées, elles sont à votre disposition; donnez

un ordre et elles partiront immédiatement. » (*Bravos et applaudissements.*)

C'est ainsi que, lorsque les ordres nous sont parvenus, nous avons pu envoyer dans le Petchili des troupes qui ont pris successivement Tien-tsin et Pékin. Vous me permettrez de le dire avec quelque fierté pour la colonie, ce sont des troupes parties d'Indo-Chine qui ont pu prendre ces deux villes. Il était d'ailleurs tout naturel — l'Indo-Chine étant une base d'opérations très rapprochée — que nos troupes arrivassent en Chine avant celles qui étaient parties de France.

Nous avons pu envoyer tant à Changhaï que dans le golfe du Petchili six bataillons et cinq batteries d'artillerie. Et cependant, si des éventualités s'étaient produites sur d'autres points, nous avons prévenu le gouvernement que les troupes ne manqueraient jamais à la politique de la France. (*Applaudissements.*)

Pendant que nous gardions notre frontière contre toute invasion des Boxeurs, nous nous entendions avec les mandarins chinois, dont le concours nous a été précieux et qui nous ont été constamment dévoués. Et voici qui est pour donner une idée assez singulière de l'unité de cet immense empire chinois: tandis que nos troupes tiraient



M. PAUL DOUMER
GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'INDO-CHINE

le canon contre les Célestes dans le Petchili, en pleine province chinoise du Kouang-si, on nous recevait au milieu des plus belles fêtes; nous nous y rendions sans troupes, sans armes, dans la sécurité complète que nous donnaient nos relations avec les mandarins de la frontière tonkinoise. (*Nouveaux applaudissements.*) Grâce à leur concours, nos soldats n'ont même pas eu à repousser l'attaque d'une bande de Chinois. Les Chinois se battaient entre eux pour nous. Il me semble que cette politique en vaut bien une autre. (*Rires et vifs applaudissements.*)

Mais, pendant que nous avions un cordon de troupes sur notre frontière, que d'autres troupes étaient parties dans le nord de la Chine, il nous restait peu de soldats en Indo-Chine. Il en restait si peu, qu'à une heure donnée, quand un de mes meilleurs, des plus dévoués et disciplinés collaborateurs, le général Borgnis-Desbordes, est mort, il ne nous restait — je vous demande pardon de citer ce détail — que quatre mulets pour le transporter, et encore la seule raison pour laquelle ils n'étaient pas partis en Chine, c'est qu'ils étaient malades.

Malgré tout, j'avais dit à M. le ministre: « Vous pouvez être tranquille; que la France fasse les opérations qu'elle juge nécessaires, qu'elle dispose des troupes qui sont en Indo-Chine, il n'y a rien à redouter dans ce pays; la paix et la sécurité seront parfaites jusqu'à ce que de nouvelles troupes viennent remplacer celles qui seront parties. » Pas un seul moment je n'ai eu l'ombre d'une inquiétude.

Les généraux qui se sont succédé, quand ils voyaient que je leur enlevais un bataillon pour l'envoyer au port d'embarquement, me disaient parfois: « Vous ne craignez donc rien? Nous n'avons plus de troupes sous la main. » Je leur répondais: « Dans l'état de santé économique où est l'Indo-Chine, tranquillisez-vous. L'état de santé économique amène l'état de santé politique. Rien ne bougera; vous n'avez rien à redouter. » (*Applaudissements répétés.*)

Messieurs, nous pouvons être, en effet, rassurés; l'Indo-Chine n'a pas dit son dernier mot. Lorsque, dans un temps que je vois apparaître à brève échéance, je laisserai à l'homme que le gouvernement aura choisi le soin de diriger les affaires de cette grande colonie, je le ferai en toute confiance. Les résultats financiers et les résultats commerciaux que nous constatons aujourd'hui, nous les avons obtenus, je puis le dire, dans la période des sacrifices, à un moment où toutes nos ressources vont à ces grands travaux dont je vous entretenais, à ces chemins de fer dont le réseau partiel est encore en construction. Oui, c'est pendant cette période de sacrifices que nous avons obtenu et ces résultats financiers, et ces résultats commerciaux que je rappelais.

Mais vous pouvez m'en croire, vous aurez dans cinq ou six ans d'heureuses surprises, lorsque ces grands travaux seront terminés, lorsque le réseau de voies ferrées permettra aux produits du pays de se rendre facilement aux ports d'embarquement. Les résultats que l'on constatera laisseront bien loin derrière eux ceux que nous avons pu obtenir jusqu'ici; mes millions vous paraîtront alors peu de chose, et lorsque je viendrai à mon tour m'asseoir à cette table, dans un banquet destiné à fêter mon successeur, j'ai la certitude que le nombre de millions qu'il pourra vous citer, comme représentant le commerce de l'Indo-Chine, m'obligera à rester bien modeste à ma place et à ne plus oser rappeler les chiffres que je viens d'indiquer aujourd'hui. (*Rires et applaudissements.*)

L'Indo-Chine, en très peu de temps, aura atteint le but que nous poursuivons; elle ne paiera pas seulement les dépenses qui lui sont propres, elle les paie déjà et au delà; elle paiera encore ses dépenses militaires. Elle en paie déjà 12 millions, il faut qu'elle en paie beaucoup plus; elle doit arriver à payer la totalité de ces sortes de dépenses.

Le rôle de l'armée en Indo-Chine est aujourd'hui différent de ce qu'il était autrefois; ce n'est plus une armée

ayant sa base d'opérations sur la mer, ayant ses magasins, ses approvisionnements dans nos ports. Nous lui avons substitué une armée faisant front sur toutes les frontières de l'Indo-Chine, ayant sa base d'opérations à l'intérieur, se préparant à défendre le pays non pas contre ses ennemis asiatiques, mais contre tous les adversaires que la France pourrait rencontrer en Extrême-Orient. (*Applaudissements et bravos.*)

Cette œuvre a été poursuivie pendant ces quatre années — et je m'en félicite — avec un parfait esprit de suite. Les plans une fois arrêtés, les généraux et les amiraux ont pu passer dans le conseil de défense; le président de ce conseil ne changeait pas et veillait à ce que le plan fût développé et exécuté dans son entier. Aussi pouvons-nous dire aujourd'hui que si tout n'est pas fait, l'Indo-Chine n'est déjà plus une proie facile pour qui serait tenté de la prendre. (*Vifs applaudissements.*)

Il m'apparaît que l'œuvre du gouvernement général, c'est d'organiser rapidement en Indo-Chine, aux frais de la colonie, l'armée nécessaire à sa défense extérieure dans toutes les éventualités, l'armée nécessaire à la politique de la France en Extrême-Orient. (*Très bien! Très bien!*)

Mais l'Indo-Chine ne servira pas seulement les intérêts politiques de notre pays dans ces contrées; elle sera aussi un débouché pour les produits de la métropole. Déjà à l'heure actuelle, quelques milliers d'ouvriers travaillent pour elle sur le sol natal. MM. les membres des Chambres de commerce dans certaines régions, surtout en Normandie et dans les Vosges, pourraient nous dire combien d'ouvriers fabriquent déjà des tissus destinés à l'Indo-Chine. Vous pourriez constater aussi que dans nos établissements métallurgiques, si le chômage qui suit toute Exposition universelle n'est pas plus important cette année, c'est que de nombreux ouvriers sont occupés à des travaux de fer pour l'Indo-Chine. C'est un débouché commercial et industriel qui grandira tous les jours.

Car la France doit être — cette nombreuse assemblée le montre — une nation colonisatrice. Je crois qu'on a quelque peu médité, même dans le Parlement français, dans ces derniers temps, de la colonisation, de ce qu'on appelle encore parfois, avec ironie, l'impuissance civilisatrice de la France dans les pays neufs. Ceux qui parlent ainsi sont ceux qui veulent tirer d'un fait particulier une conséquence générale, et qui, ayant vu un incident ou un accident, croient que c'est là l'état normal de la colonisation. (*Très bien! Très bien!*)

Non! l'introduction de la civilisation française chez les peuples que nous avons conquis n'est pas une chose mauvaise ou même simplement inutile. C'est une grande et belle tâche que les peuples assument lorsqu'ils colonisent. Nous savons ce qu'était l'Indo-Chine quand nous y sommes arrivés, nous voyons ce qu'elle est aujourd'hui. Nous avons donné à ce pays ce que nous procurons partout quand la période difficile de la conquête est terminée, la sécurité avant tout pour les personnes et pour les biens, sécurité que ces peuples ne connaissaient pas parce qu'ils n'avaient pas de gouvernement puissamment organisé, qu'ils se battaient perpétuellement entre eux, qu'ils étaient la proie de bandes de pirates ou de petits tyrans locaux.

C'est aussi la justice que nous leur apportons, une justice haute et sereine, qui ne se laisse détourner de ses devoirs par aucune considération de personne et par aucune tentation. C'est une justice que les indigènes apprécient, je vous l'affirme.

Nous leur apportons enfin comme je l'ai dit, le moyen de combattre les forces mauvaises de la nature. L'homme n'est pas armé contre elles dans les autres continents comme nous le sommes dans notre Europe civilisée: il est leur jouet; il est faible et tremblant devant elles; il

devient fort et courageux du jour où nous lui apportons les armes de la civilisation.

Ce n'est pas là, Messieurs, une vue de l'esprit, c'est la réalité même des faits. Partout où la civilisation française s'établit, on voit l'homme devenir le maître de la nature, employer à son usage ces forces qui lui étaient hostiles et qu'il a domestiquées.

C'est là, Messieurs, ce que vous constaterez partout, et particulièrement dans notre Indo-Chine. Mais je n'ai pas besoin de plaider ici la cause de la colonisation.

Si vous croyez, comme nous, que la colonisation est un bien, j'ajouterai qu'elle est une nécessité. Je crois que la race blanche arrivera peu à peu à faire cette œuvre d'éducation du monde qu'on appelle la colonisation. Il s'agit de savoir si, dans cette œuvre qui marquera à chacun sa place sur la terre, la race française aura sa part ; il s'agit de savoir si elle est, comme quelques-uns semblent le dire, une race amoindrie, si elle n'est plus la race puissante et vigoureuse qui a marqué autrefois profondément son empreinte sur l'Europe ; il s'agit de savoir si la France n'est plus la grande nation qu'elle a été à travers les siècles.

C'est là, en quelque sorte, la question même de la colonisation. Si nous sommes restés, comme je le crois, — j'ai une foi profonde dans les destinées de ma race, — les dignes descendants des Français d'autrefois, si la France est restée une grande nation, elle a des devoirs à remplir dans le monde. (*Vifs applaudissements.*) Elle a le devoir de défendre ses intérêts, parce que ses intérêts sont liés à l'éducation qu'elle doit faire parmi les hommes. Il est donc nécessaire que nous nous imprégnions de ce grand devoir et que nous ne disions pas que nous sommes arrivés à la limite extrême de nos forces. Non ! L'Europe, en Asie surtout, sera appelée, dans un avenir prochain, à assumer une nouvelle tâche, car un réveil de la barbarie en Chine serait un péril pour le monde entier. De cette tâche nous devons prendre notre part. Nous devons vouloir que la France soit ce que, grâce aux conquêtes qu'elle a déjà faites, elle commence à être, une grande nation asiatique, comme elle est une grande nation africaine. (*Applaudissements.*)

Messieurs, je n'ai pas à traiter plus amplement ces questions. Vous me comprenez et vous pensez avec moi que les limites de l'influence de la France ne sauraient être arrêtées, qu'elle est une grande nation civilisatrice, l'égale de toutes les autres, et qu'elle a pour devoir de défendre partout résolument ses intérêts, son action, son développement et son rayonnement dans le monde. C'est à sa grandeur que je bois. (*Applaudissements répétés et bravos prolongés. — Vives acclamations.*)

Discours de M. Paul Beau.

MESSIEURS,

Je dois tout d'abord remercier notre président, M. Etienne, des paroles si aimables mais trop élogieuses qu'il a bien voulu m'adresser.

Vous avez eu le bonheur, mon cher président, de pouvoir puiser jadis largement à ces deux sources d'énergie, d'enthousiasme et d'éloquence que furent Gambetta et Jules Ferry, vos maîtres et vos amis, et depuis lors vous vous êtes fait parmi nous l'échanson de tous ceux, soldats, explorateurs, consuls, diplomates comme moi, qui portaient pour les missions lointaines et auxquels vous savez verser, à l'heure toujours pénible des adieux, le vin généreux de votre éloquence passionnée et si convaincante. (*Applaudissements.*)

Vous venez de me le verser, à mon tour, et je vous en exprime toute mon affectueuse reconnaissance.

Messieurs, c'est qu'en effet, pour être sans périls, la tâche qui m'est confiée est hérissée de trop de difficultés, elle est d'une trop grande importance pour les intérêts généraux de la France pour que je ne sente pas, au moment où je

vais l'assumer, un peu d'inquiétude sur mes forces et sur les moyens que j'aurai de les élever à la hauteur de mon ambition.

Les événements qui se déroulent en ce moment en Extrême-Orient compteront parmi les plus considérables de l'histoire du monde, et l'on peut se demander si l'ouverture de la Chine n'aura pas des conséquences peut-être plus importantes que n'en eut jadis la découverte de l'Amérique.

La Chine est encore aujourd'hui un pays fermé. Nous y avons installé, je parle des Européens, quelques comptoirs sur ses confins maritimes ; nous y vivons entre nous, presque sans contact avec la vie chinoise ; autour de ces concessions européennes grouille une population de marchands chinois qui viennent apporter les produits de leur pays et emporter ceux du nôtre. Dans l'intérieur nous n'avons fait que passer. Missionnaires, explorateurs, commerçants, soldats, sont venus puis repartis, laissant tantôt des ruines, tantôt des œuvres jusqu'ici aussi éphémères, hélas ! les unes que les autres ; et derrière ces missions, ces explorations, ces expéditions, on voyait se refermer le grand océan jaune comme on voit se refermer la mer sur le sillage d'un navire. (*Applaudissements.*)

Aujourd'hui, Messieurs, le monde civilisé n'entend plus laisser à l'état d'isolement les richesses que renferme l'extrémité du continent, et nous allons assister, après l'ère purement commerciale que je viens de décrire, à l'ère industrielle. La Chine va donc s'ouvrir : nous allons voir cet immense réservoir d'hommes, plusieurs centaines de millions de travailleurs, s'attaquant à un énorme réservoir de métaux précieux ou utiles, le fer, le charbon, le pétrole, d'une abondance peut-être égale à celle de l'Amérique et de l'Europe réunies. Que deviendront les conditions économiques du monde lorsque cette main-d'œuvre et ces matériaux seront exploités par le génie des races blanches ?

Je ne suis pas de ceux qu'effraie le « péril jaune » et qui recherchent les moyens de le combattre ou de l'écartier. J'ai entendu un jour M. Cochin dire à un autre membre de la Chambre des députés : « Vous auriez donc empêché Christophe Colomb de partir ? » Cette parole est vraie, Messieurs ! L'Amérique se serait toujours ouverte, comme s'ouvrira la Chine, quoi que nous puissions faire, et elle s'ouvrira parce qu'il est impossible d'élever devant l'humanité qui veut prendre possession de toute la planète je ne sais quelle muraille dérisoire, derrière laquelle resteraient inexploitées des richesses comme celles du continent asiatique. (*Applaudissements.*)

La Chine finira donc par s'ouvrir et, me plaçant au même point de vue que M. le gouverneur général de l'Indo-Chine, je crois que la France doit y avoir la place qui est due à son passé, à son génie et à sa richesse. (*Vifs applaudissements.*)

M. le gouverneur général de l'Indo-Chine vient de nous exposer en termes éloquentes la prospérité de cette grande colonie. Il prêchait un peu pour son saint quand il nous disait : « Envoyez-moi des colons, c'est l'Indo-Chine qu'il faut coloniser, dont il faut développer la prospérité. » Moi qui vais plus au nord de l'Asie, je le supplie de ne pas garder pour lui seul tous les Français qui auront envie de s'expatrier. Laissez-les s'installer à Canton, à Changhaï, à Han-kéou et jusque dans le Sé-tchouan ; laissez filtrer vers moi quelques-uns de ceux que l'esprit d'aventures poussera dans ces contrées lointaines ! (*Très bien ! Très bien !*)

C'est qu'en effet il me paraît essentiel que la France reprenne ses traditions et marche, elle aussi, après de trop longs retards à l'assaut de ces marchés nouveaux qui vont s'ouvrir. Je ne voudrais pas, — je m'excuse de parler ainsi devant une assemblée de coloniaux, — qu'après s'être trop longtemps enfermé derrière la muraille du protectionnisme métropolitain, on s'entermât encore derrière une autre muraille de protectionnisme colonial.

On se plaint souvent que les Français qui sortent de leur pays n'aillent pas s'installer de préférence dans nos colonies. Je souhaite certes que nos compatriotes peuplent nos colonies, mais je crois que le moyen d'avoir de bons colons n'est pas de commencer par leur offrir trop d'avantages et trop de protection. On risque de voir bientôt le colon se transformer en fonctionnaire. Ce que je souhaite par-dessus tout, c'est que les Français sortent de France, qu'on développe leur esprit d'initiative et d'aventures, et qu'ils aillent partout où il y a une entreprise à tenter, une place à conquérir. C'est le goût des choses de l'extérieur, le goût des voyages et des entreprises lointaines qu'il faut donner aux nouvelles générations, et quand on aura ainsi formé des hommes hardis, ayant l'habitude de voir un autre horizon que celui du clocher natal, soyez sûrs que les colonies seront les premières à en profiter. (*Applaudissements.*)

L'œuvre immédiate à accomplir n'est donc pas seulement de dire à des colons : « Venez dans notre colonie ! » C'est de développer chez tous les Français le goût des entreprises d'outre-mer et c'est pourquoi je souhaite en voir beaucoup dans le nord de la Chine, dût l'Indo-Chine en être jalouse ! D'autant plus, Messieurs, qu'en Extrême-Orient, ainsi que le disait très bien tout à l'heure M. le gouverneur général, le rôle de la France n'est pas borné au développement de sa colonie d'Indo-Chine.

Il s'est en effet passé dans ces dernières années deux événements qui ont déplacé l'axe de la politique extérieure.

Le premier de ces événements a été la guerre sino-japonaise. On a vu tout d'un coup le Japon tirer une épée qu'on croyait impuissante et en frapper la Chine de coups décisifs et foudroyants. L'Europe aussitôt a senti qu'il y avait là une menace pour elle-même, elle a senti je ne sais quelle solidarité obscure avec ces régions lointaines, que les géographies de mon jeune temps nous apprenaient à considérer comme un continent distinct du nôtre. On nous montrait sur les cartes comme une barrière de montagnes qui marquait la fin de l'Europe et le commencement de l'Asie.

Aujourd'hui, Messieurs, ces barrières se sont abaissées ; il existe une sorte de solidarité continentale qui va des confins de la Bretagne jusqu'à l'extrémité de la Chine ; n'en verrons-nous pas d'ailleurs bientôt le signe visible dans ce ruban d'acier qui va unir Paris à Pétersbourg et à Pékin ? (*Vifs applaudissements.*)

Donc, le jour où les Japonais ont débarqué sur le sol chinois, l'Europe a tressailli, comprenant que les conditions d'existence du continent lointain auxquelles on n'avait jamais pensé, mais auquel cependant elle est soumise par la nature même, allaient être profondément modifiées.

Et, de suite, l'Europe s'est retournée vers l'autre extrémité du vieux continent et elle a envoyé des sentinelles avancées monter la garde à l'Extrême-Orient, face aux nouveaux conquérants qui venaient d'apparaître.

Peu après, un autre événement non moins considérable se produisait. Je veux parler de cette malheureuse guerre qui a mis aux prises la vieille monarchie espagnole avec la jeune république des Etats-Unis. Je n'en rappellerai pas les phases ; mais qui de nous ne se souvient du sentiment d'angoisse qui étreignit tous les cœurs latins, lorsqu'on put croire qu'une flotte partie d'au delà de l'Atlantique allait entrer dans les eaux sacrées du grand lac dont les rives ont vu naître notre civilisation ? (*Applaudissements.*)

De ces deux événements est née une politique nouvelle que j'appellerai, pour employer le néologisme à la mode, la politique mondiale. Il y a là, Messieurs, une véritable transformation des conditions économiques et politiques du monde. Et, dans cette nouvelle politique, la France doit jouer un rôle aussi grand que celui qu'elle a joué jadis, lorsqu'il s'agissait de l'équilibre européen. (*Très*

bien ! très bien !) C'est de l'équilibre des continents et des races qu'il s'agit aujourd'hui. La France y est intéressée autant que quiconque.

Et je reviens ici à mon propos de tout à l'heure. Pour que la France joue le grand rôle qui lui appartient, il faut qu'elle s'appuie non seulement sur les colonies riches et prospères qu'elle possède dès maintenant, non seulement sur une flotte puissante, sur des finances plus prospères que celles d'aucun autre pays ; il faut encore qu'elle s'appuie sur des intérêts, parce que, dans la politique nouvelle plus encore que dans l'ancienne, ce sont les intérêts qui seront les supports de la politique. (*Vifs applaudissements.*)

C'est à cette tâche, Messieurs, qu'au moment de partir pour l'Extrême-Orient, et m'associant aux paroles de M. Doumer, je vous prie de consacrer tous vos efforts. Appliquez-vous à déterminer chez tous nos jeunes hommes ce goût de la vie extérieure ; poussez-les à fonder des comptoirs, à créer des entreprises industrielles de tout genre.

Certes, ils rencontreront des rivaux bien armés et bien trempés ! Mais nous avons vu prendre des positions plus difficiles à enlever. N'a-t-on pas dit que la période de la Chine commerciale avait été purement anglaise ? Eh bien, on a vu les Allemands monter à l'assaut de cette position ; ils en sont aujourd'hui presque les maîtres. Ayons foi dans notre race, et allons, nous aussi, à l'assaut de la même position et, après avoir vu les Allemands battre les Anglais sur ce terrain, disputons-leur le terrain. Je suis persuadé que sur plus d'un point nous battons les Allemands, et les Anglais par-dessus le marché ! (*Applaudissements répétés.*)

Messieurs, dans cette œuvre je compte sur vous tous, mais vous me permettrez de faire un appel particulier au Comité de l'Asie Française, dont je tiens à saluer l'avènement, puisqu'il a coïncidé en quelque sorte avec ma nomination, par je ne sais quel heureux hasard. (*Rires et applaudissements.*)

J'espère qu'il rencontrera de nombreux concours pour la grande tâche qu'il a assumée. C'est dans cet espoir que je bois à sa prospérité en même temps que je lève mon verre à l'avenir glorieux de la France en Extrême-Orient. (*Applaudissements prolongés et braves répétés.*)

Discours de M. Albert Decrais.

MESSIEURS,

Je suis heureux qu'il me soit donné, au nom du gouvernement, de souhaiter la bienvenue à mon éminent collaborateur M. Paul Doumer. Vous venez d'entendre son substantiel et charmant discours. Aussi bien il nous arrive de l'Indo-Chine avec les plus heureuses nouvelles, avec des nouvelles qui sont faites pour nous réjouir.

Ce n'est pas qu'elles nous causent une grande surprise. Nous savions déjà, par les rapports de M. le gouverneur général, par un grand nombre de témoignages désintéressés et impartiaux et enfin — comment dirai-je ? — par les mille voix de la renommée, que notre empire indo-chinois poursuivait brillamment et heureusement le cours de ses destinées. Nous savions que chaque année voyait porté, à un point plus avancé, son développement économique, politique et financier, que son budget était très florissant, son outillage économique en bonne voie, et que nos sujets annamites s'attachaient chaque jour davantage à une civilisation qui leur apportait de tels bienfaits et de tels profits. (*Très bien ! Très bien !*)

Et nous savions aussi, Messieurs, que l'Indo-Chine, grâce à ses ressources déjà précieuses, nous avait été d'un grand secours dans les récentes affaires chinoises et qu'ainsi — pour toutes ces raisons et pour beaucoup

d'autres encore — se trouvaient justifiés et l'attachement que nous inspire notre grande colonie, et la confiance que nous avons mise en elle, et les sacrifices de toute nature que nous ne lui avons pas marchandés. (*Applaudissements.*)

Nous savions tout cela. Mais lorsque, avec l'autorité qui lui appartient, et avec une conviction profonde, son gouverneur général vient ici les mains pleines de renseignements précis, de chiffres et de faits probants et qu'il nous ouvre, comme il l'a fait tout à l'heure, les plus vastes horizons, il réjouit notre patriotisme et, avec ce don particulier qui lui est propre, il nous communique, comme il le fait à tous ses collaborateurs, à tous ses agents et à son entourage, quelque chose de la confiance, de l'ardeur et du feu sacré qui l'animent. (*Vifs applaudissements.*)

Je ne serai contredit par personne, ni ici, ni ailleurs, je serai au contraire, j'en suis sûr, votre interprète à tous en proclamant que dans les résultats obtenus et dans le succès incontesté d'une de nos plus vastes entreprises coloniales, l'action personnelle de M. Doumer a été considérable. (*Nouveaux applaudissements.*)

Il a ainsi dignement continué l'œuvre de ses éminents prédécesseurs ; ce qui prouve, Messieurs, que la France, toutes les fois qu'elle veut bien poursuivre avec fermeté une tâche conçue avec prévoyance, est assurée de rencontrer des hommes de talent et de cœur pour l'accomplir. (*Très bien ! Très bien !*)

Messieurs, il vous sera peut-être aussi agréable, dans cette réunion éminemment coloniale, d'apprendre qu'une autre de nos grandes colonies, Madagascar, nous donne un égal sujet de satisfaction. (*Nombreux et vifs applaudissements.*) Tout va très bien là-bas. Vous avez su que cette grande route de Tananarive à Tamatave était achevée, et que déjà les voitures et même les automobiles la sillonnent : admirable travail qui fait le plus grand honneur au Génie, qui l'a exécuté, et en particulier à M. le colonel Roques. (*Applaudissements.*)

Il en est de même de la route de Tananarive à Majunga, qui sera livrée à la circulation demain, si ce n'est pas fait à l'heure où je parle. Les travaux du chemin de fer ont commencé, amenant partout, comme je le disais dernièrement à la Chambre, sur ce vaste chantier, l'activité, le mouvement et la vie.

Et quand on pense que, dans le moment même où s'accomplissent et se poursuivent de si grands travaux, M. le général Gallieni n'a pas hésité, par la plus noble des initiatives, à abolir la corvée et à détruire ainsi ce dernier vestige de l'esclavage, il faut bien reconnaître que la France, en Indo-Chine comme à Madagascar, est fidèle à sa mission et à son génie (*Vifs applaudissements*), et qu'elle montre à l'Europe ce dont elle est capable et comme puissance militaire, politique et coloniale, et comme puissance libérale et émancipatrice. (*Nouveaux applaudissements.*)

Ah ! Messieurs, c'eût été pour nous une bien bonne fortune si, ce soir, nous avions pu voir, assis à cette table hospitalière, M. le général Gallieni à côté de M. le gouverneur général Doumer. (*Très bien ! Très bien !*)

J'aurais voulu voir aussi parmi nous un autre de nos gouverneurs généraux que je ne veux pas oublier, âme généreuse et cœur intrépide, M. Ballay. (*Vifs applaudissements.*) Pour vaincre sa modestie et pour le déterminer à échanger son gouvernement bienfaisant et paternel de la Guinée contre le gouvernement beaucoup plus vaste de l'Afrique occidentale, il a fallu qu'il y vit un péril, et par conséquent son devoir. (*Applaudissements répétés.*)

Oh ! alors, il n'a plus hésité, et, depuis, il applique sur un théâtre agrandi ses méthodes sages, humaines et libérales qui ont rendu, dans tout notre continent africain, son nom si justement populaire et respecté. (*Nouveaux applaudissements.*)

Messieurs, dans une pensée que vous apprécierez sans

doute, vous voudrez bien permettre au ministre des colonies, si fier de ses collaborateurs, d'associer dans un même toast, dans de mêmes félicitations et dans de communes espérances les trois noms de MM. Doumer, Gallieni et Ballay. (*Bravos et applaudissements prolongés.*)

LE PROGRAMME DU BULLETIN

Malgré les difficultés et les tâtonnements inséparables d'un début, nous avons tenu à publier ce premier numéro dans la forme générale et avec les divisions que notre *Bulletin* devra conserver dans l'avenir.

En tête, après les indications relatives aux progrès et aux travaux du Comité, nous publierons les articles spéciaux que les circonstances commanderont, les relations des missions et les cartes. Dans cette partie du *Bulletin* figureront également tous les documents indispensables à ceux qui veulent suivre d'un peu près les affaires asiatiques : le texte des arrangements internationaux qui pourront intervenir ; celui des discours d'hommes d'État indiquant nettement l'orientation de la politique de leur pays ; c'est-à-dire un compte rendu aussi complet que possible des débats du Parlement français sur les affaires d'Asie, et même de ceux des Parlements étrangers, chaque fois qu'ils prendront une certaine ampleur.

La seconde partie de notre *Bulletin* sera consacrée à la chronique régulière des différents pays.

Dans cette chronique nous aurons d'abord à résumer, à coordonner à la fin du mois, sous une forme aussi claire et succincte que possible, les événements politiques que les journaux annoncent et commentent, mais par fragments, dans l'ordre dispersé, inévitable pour la presse quotidienne, même la meilleure, et qui impose un véritable effort au lecteur désireux de se faire des vues d'ensemble.

Nous aurons aussi, pour travailler à l'œuvre du Comité, telle que son président, M. Etienne, l'a définie en tête de ce premier *Bulletin*, à faire aux informations économiques, que l'on ne trouve réunies pour ainsi dire nulle part et sans lesquelles il est cependant impossible de suivre l'évolution profonde des faits, une place aussi large que possible dans notre chronique des pays d'Asie. Cette place devra aller en grandissant : nous ne saurions en effet prétendre, en une matière aussi difficile et aussi complexe, avoir dès le début les sources éprouvées et la certitude que nous pouvons espérer pour l'avenir.

Dans les dernières pages du *Bulletin*, nous donnerons un compte rendu des ouvrages français et étrangers qui seront publiés sur l'Asie. Et, enfin, nous publierons les indications relatives au personnel de nos colonies et de notre armée sur le continent asiatique.

LA POLITIQUE DE LA FRANCE DANS LA CHINE MERIDIONALE

Depuis la guerre sino-japonaise, mais surtout depuis le coup de force de Kiao-tchéou en 1897, la politique des Puissances en Chine oscille sans cesse entre le principe des sphères d'influence, dont l'application dernière serait certainement le partage, et le principe de la « porte ouverte ». D'après ce dernier, les Puissances doivent se concerter pour sauvegarder l'intégrité territoriale de la Chine tout en s'arrangeant de manière que ce pays soit ouvert aussi entièrement que possible à l'activité économique de tous les étrangers, sans distinction. Il

va sans dire que lorsque les Puissances poursuivent, comme en ce moment, une œuvre commune avec une union tout au moins apparente, c'est le principe de la porte ouverte qui prévaut.

La France n'a évidemment aucun intérêt à pousser ses associées à s'en départir. Si l'on dépécaila proie chinoise, la part qui lui reviendrait ne serait ni la plus vaste, ni surtout la plus riche. La position prise par nous depuis que nous occupons le Tonkin, accentuée par toutes les compensations que nous nous sommes fait donner au fur et à mesure des empiètements de nos concurrents, depuis la guerre sino-japonaise et surtout depuis la « prise à bail » de Kiao-tchéou, désigne clairement le coin sud-ouest de la Chine comme devant être notre lot. Il y a là une de ces situations déclarées, une de ces orientations acquises, sur lesquelles on ne saurait revenir. Et ce n'est pas vers un *eldorado* chinois que cette orientation nous porte. En Extrême-Orient le pays peuplé, de grande valeur, c'est toujours la plaine. Elle se rencontre rarement dans le Yunnan, le Kouang-si, le Koué-tchéou et l'ouest du Kouang-toung, provinces bouleversées par les rayons montagneux que la masse énorme des plateaux tibétains lance dans le Sud-Est, comme dans les autres directions. Des dix-huit provinces de la Chine propre celles qui nous touchent du plus près sont les plus pauvres. On n'y voit nulle part ces prodigieuses fourmilières humaines qui grouillent autour de Han-kéou ou dans le Sé-tchouan. Il est donc clair que nous avons plus d'intérêt à participer à l'approvisionnement de ces dernières, à leur donner des chemins de fer que leur activité rendra tout de suite « payants », qu'à nous borner à essayer de faire surgir les richesses latentes des provinces du Sud-Ouest. Déjà nous prenons une part honorable aux grands travaux qui s'exécutent dans ces régions, les plus riches de la Chine. Le chemin de fer de Pékin à Han-kéou est partiellement une œuvre française. On dit que dans la continuation de ce grand central chinois, de Han-kéou à Canton, les capitaux français, en vertu d'arrangements tout récents, interviendront pour un tiers. Il faut seulement espérer que cette part des fonds à verser par la France assurera une part égale de la direction aux Français. On remarque en effet avec inquiétude que notre capital est trop souvent comme une masse amorphe, qui féconde les grandes entreprises étrangères, mais sans donner à notre pays l'influence à laquelle il pourrait prétendre en dirigeant ces grands intérêts que son épargne a aidé à créer. Quoi qu'il en soit, il est évident que nous avons tout à gagner à ce que les plus riches parties de la Chine restent ouvertes, sans entraves avouées ou hypocrites, à notre activité. Cette dernière ne saurait, aussi longtemps que cela sera possible, se désintéresser de la vallée du Yang-tsé avec ses 480 millions d'habitants, de ce « gros ventre de la Chine », comme disait lord Charles Beresford avec son bel appétit impérialiste. C'est-à-dire que l'idéal pour nous serait le maintien de l'intégrité territoriale de la Chine avec la porte ouverte. La Chine que nous devons désirer est une Chine désarmée,

accessible, où tous feraient leurs affaires sous la surveillance impartiale et bienveillante de tous. Le mieux serait pour nous qu'elle devint comme une sorte de communal international.

Mais c'est là le rêve. Est-il certain que la Chine puisse, au milieu des appétits « mondiaux » de notre époque, poursuivre cette existence pour ainsi dire idyllique? Peut-on avoir l'assurance qu'aucune ambition exclusive ne viendra viser de si grandes richesses, gardées seulement par un organisme si amorphe, garanti lui-même par la fragilité d'une entente internationale? Est-il invraisemblable que les formidables transformations que la Chine devra subir pour se mettre au pas des nations modernes puissent provoquer des crises encore plus graves que celle dont elle n'est pas encore sortie, qui entraîneraient des interventions irrémédiables? Il serait bien candide d'y trop compter. Et on se convainc bien vite que si la « porte ouverte » est pour nous l'idéal, son maintien ne dépend pas que de nous.

D'aucuns ont récemment exprimé la crainte, malgré des apparences assez rassurantes, que l'action irrésistible des Russes en Mandchourie n'amène certaines puissances à chercher des compensations dans d'autres parties du Céleste Empire. Déjà les Japonais auraient menacé la Chine de prendre des gages dans le Fo-kien, au cas où elle ne saurait pas résister à la pression de la Russie. Les vues de l'Angleterre sur la vallée du Yang-tsé ne font pas de doute. Comme il est certain que la Russie ne sortira pas de Mandchourie, malgré le refus de la Cour céleste de signer le projet de traité russo-chinois, les Puissances ambicieuses pourraient trouver tous les prétextes dans la question mandchoue. Et, en admettant même que le principe de la « porte ouverte » soit sauvegardé en apparence, il pourrait être tellement dénaturé dans son application que nous aurions intérêt à le violer nous-mêmes, à donner le signal de son abandon.

Une Puissance peut, en effet, sous les apparences de la « porte ouverte », exercer une influence si exclusive sur les régions les plus riches de la Chine qu'elle en serait pratiquement la maîtresse, qu'elle y ferait la part qu'elle voudrait à ses nationaux. Elle pourrait, par de faciles habiletés, réserver à ces derniers tous les grands travaux publics, qui, dans la période qui va s'ouvrir en Chine, semblent devoir donner des profits encore bien plus considérables que ceux du commerce proprement dit. La « porte ouverte » s'interpréterait fatalement au profit des véritables maîtres du territoire. Il ne faut pas oublier que s'il y a des différences entre notre protectionnisme et la liberté commerciale pratiquée par d'autres, elles sont moins colossales que les clameurs habiles de ces derniers le feraient croire, lorsqu'ils se posent en champions des intérêts de tous. Une part de ce que nous obtenons par le moyen trop évident, trop grossier de nos tarifs, ces peuples du « fair play » le réalisent plus discrètement par un certain patriotisme d'affaires, un certain jeu de coudes.

La « porte ouverte » pourrait même être faussée

si dangereusement, que son maintien hypocrite ferait naître un grand péril politique. C'est en Angleterre surtout qu'on a imaginé de faire dévier ainsi le principe, au grand danger des rivaux de l'impérialisme britannique. Lord Charles Beresford a donné l'inquiétante formule : il est pour la « porte ouverte » certes, mais à la condition que la maison soit organisée, administrée par l'Angleterre. Au retour de la mission en Chine que les Chambres de Commerce britanniques avaient donnée à cet amiral impérialiste, il disait que la porte ouverte ne servirait de rien si on ne faisait pas régner l'ordre dans le pays. Pour l'assurer, il préconisait la création de troupes commandées par des Anglais. Et il était facile de deviner que dans l'arrière-pensée de lord Charles Beresford il s'agissait moins d'imposer aux Célestes une tranquillité qui permettrait aux commerçants britanniques de pénétrer fructueusement dans le pays, que de créer en Chine un nouvel instrument militaire qui serait mis au service de la politique de l'Angleterre. Il cherchait peut-être dans les masses chinoises réorganisées une force capable de contenir la poussée russe. Il semblait reprendre, en l'appliquant à l'Angleterre, le rêve que les Japonais firent après leur dernière guerre, celui d'être à la fois les initiateurs et les bénéficiaires de la renaissance économique et militaire de la Chine. Et cette pensée n'a pas été celle d'un seul. D'autres Anglais, entre autres le capitaine Younghusband, l'ont eue en commun avec lord Charles Beresford.

Une « porte ouverte » ainsi entendue serait-elle acceptable pour les maîtres de l'Indo-Chine ? Pour répondre, il suffit de se rendre compte de ce que deviendraient nos possessions resserrées entre une Inde britannique et une Chine menée par nos rivaux. Si les choses paraissaient s'acheminer vers une pareille solution, notre intérêt évident serait de ne pas nous attacher désespérément à la vaine forme de la « porte ouverte », mais bien de voir un nombre aussi grand que possible de Puissances accourir au partage, pour que la fin de l'indépendance chinoise ne crée pas un déséquilibre trop dangereux pour nous. Il nous faudrait alors prendre pied dans les régions chinoises dont le contrôle nous serait nécessaire pour « surveiller les approches de nos possessions », selon la formule constamment employée par M. Deleassé. Sans doute, nous aurions alors à nous charger, dans les provinces voisines du Tonkin, de cette organisation que d'autres entreprendraient dans les meilleures parties de la Chine et qui nous semblerait menaçante. Nous ne pouvons perdre de vue, en effet, qu'il ne s'agit pas pour nous d'une vaine extension de notre influence en Chine, mais bien du salut éventuel de notre Indo-Chine. Cette dernière serait étouffée dans certaines éventualités si elle n'élargissait pas le cercle de son action. Non seulement le Yunnan, par exemple, domine le Tonkin géographiquement, mais encore il le domine par le climat. Ses hautes terres salubres entre des mains ennemies mettraient en grave péril notre domination sur les basses terres du Sud-Est, dans lesquelles la vigueur, l'activité des

Européens s'amoindrissent nécessairement après quelques années de séjour. Le Yunnan, même restant chinois, doit devenir dès à présent pour nous un poste d'observation et un vaste sanatorium.

La question, vue ainsi, est donc d'une singulière importance. Nous ne pouvons dédaigner les provinces du Sud-Ouest, les trouver trop pauvres pour être dignes d'intérêt, les envisager uniquement en elles-mêmes, comme une Puissance quelconque, l'Italie par exemple, qui en serait encore à chercher une base d'action en Chine. Les maîtres de l'Indo-Chine n'ont plus ce libre arbitre. On ne saurait trop le répéter à un moment où tant de gens considèrent l'extension de notre influence et de nos responsabilités sur le sud-ouest de la Chine comme un pis-aller si décevant, qu'il ne faudrait s'y résigner que comme à une calamité, à laquelle il est bien inutile de nous préparer d'avance. Nous verrons plus loin que ce pessimisme est exagéré, même au point de vue économique. Au point de vue politique, il est lamentable. La vérité c'est que, tout en désirant sincèrement le maintien de la « porte ouverte », il nous faut dès à présent nous prémunir en vue de la situation que créerait le triomphe possible et plus ou moins avoué du système des sphères d'influence.

On peut, d'ailleurs, se rassurer. Notre situation en Chine est si excentrique, si bien à part, déterminée par le Tonkin, que nous pouvons bien mieux que d'autres prendre les mesures conservatoires nécessaires sans donner le moins du monde le signal du partage. Ces mesures sont pour l'instant d'ordre purement économique. Il s'agit de compléter et encore plus d'utiliser les concessions de chemins de fer et de mines que nous avons obtenues dans le Sud-Ouest. Les maîtres économiques d'une région deviendraient, en effet, presque à coup sûr, ses maîtres politiques si la souveraineté territoriale chinoise venait à s'évanouir par suite d'un bouleversement quelconque.

Or, si l'on regarde avec quelque attention une carte, on s'aperçoit qu'en prenant pour base d'action le Tonkin, Pa-khoï, où nous avons le monopole des chemins de fer, ou mieux notre baie de Kouang-tchéou-ouan, nous pouvons dominer économiquement la zone chinoise qu'il nous importe de « contrôler », selon l'expression anglaise, pour couvrir les approches de l'Indo-Chine. Une carte surtout, celle qui figure en tête du rapport admirable de la Mission Lyonnaise, rédigée sous la direction de M. Henri Brenier, ne laisse aucun doute à cet égard. Les courants commerciaux y sont indiqués par des flèches, et le faisceau des flèches parti de Mong-tsé et de Pa-khoï couvre toute la région voisine du Tonkin. Si on y ajoutait la zone que pourrait desservir, en concurrence avec Ou-tchéou-fou, notre port de Kouang-tchéou-ouan, relié au Si-kiang par un chemin de fer, notre cercle d'attraction économique en Chine comprendrait toutes les régions que le souci de l'avenir de l'Indo-Chine nous oblige à surveiller de près. Nous aurons d'ailleurs à revenir sur le

rôle de Kouang-tchéou-ouan, dans un article qu'une plume plus autorisée consacrera prochainement à l'utilisation, comme base de pénétration commerciale, du port que nous avons « pris à bail » sur la côte du Kouang-toung.

En résumé, l'action immédiate qui s'impose à nous, pour parer à toutes les éventualités, c'est de réaliser, dans le sens le plus large et le plus fort, cette « soudure commerciale » entre l'Indo-Chine et la Chine que M. Aynard donnait pour but, en 1895, à la Mission Lyonnaise.

C'est donc l'Indo-Chine qui nous oblige et nous a toujours obligés à nous préoccuper en particulier de régions qui ne sont pas les plus riches du Céleste Empire. Le souci de l'avenir de cette colonie ne nous permet pas de considérer la Chine uniquement en commerçants et en industriels; ce souci ne nous permet pas plus exactement d'oublier que le commerce, dirigé d'une certaine manière, peut être à notre époque la plus efficace des politiques. L'Indo-Chine est d'ailleurs pour nous une excellente base économique. Dans le discours que nous reproduisons plus haut, M. Doumer, qui veut pour l'Indo-Chine un rôle impérial semblable, toutes proportions gardées, à celui que joue l'Inde britannique, a déclaré que notre colonie d'Extrême-Orient cessait d'être une charge pour nous et devenait un moyen d'action. Cela serait vrai éventuellement au point de vue militaire, c'est déjà vrai au point de vue commercial. L'Indo-Chine est appelée à devenir un gros fournisseur de la Chine, et les Français, s'ils sont actifs, à bénéficier de ce mouvement. Déjà le commerce entre les deux pays est très vif. Si nous développons certaines industries en Indo-Chine, ces échanges iront en s'accroissant.

Enfin, il y a une bonne raison pour que nous regardions la Chine à travers l'Indo-Chine, c'est que nous n'avons presque jamais fait autrement depuis notre installation aux bouches du Mékong. C'est notre vieille politique que nous suivons, celle qui a conduit Doudard de Lagrée sur le Haut Mékong, Francis Garnier et Dupuis sur le fleuve Rouge. Ces précurseurs cherchaient à travers le Tonkin ou le Laos une porte d'entrée ouvrant à notre commerce la Chine méridionale. On peut objecter qu'ils s'étaient trompés sur la facilité du passage et la richesse du but. Mais insinuerait-on qu'il faille faire maintenant machine arrière? En vérité, il serait bien tard. Non seulement, en 1885, aux heures faciles où l'impérialisme britannique sommeillait encore et où les autres ambitions « mondiales » n'étaient même pas nées, nous n'avons fait en Chine que de la politique indo-chinoise. Mais même plus tard, aux heures décisives, nous sommes rigoureusement restés dans la même voie. En 1897, après Kiao-tchéou, nous pouvions peut-être prendre une nouvelle base. Beaucoup disaient que nous devions nous faire donner un port dans le Nord. Au lieu de cela, nous avons pris Kouang-tchéou-ouan; c'était simplement étendre notre base indo-chinoise et nullement changer notre position à l'égard du problème chinois. Nous disions, en commençant, que

notre passé orientait définitivement notre politique en Chine, il faudrait être bien ignorant pour en douter. Nous avons quitté le carrefour où l'on peut choisir pour nous engager définitivement dans une route où il nous faut marcher résolument sous peine de ne rien faire du tout. Certes nous pouvons revendiquer notre liberté de commercer partout, mais non pas aspirer aux parts centrales, les plus riches, de l'héritage éventuel de « l'homme malade » d'Extrême-Orient. Les positions de toutes les Puissances sont trop fortement prises, et la situation qui ne nous engage que dans un coin écarté de l'arène chinoise n'est peut-être même pas sans quelques bons côtés.

Depuis la guerre sino-japonaise, nous n'avons cessé, tout en contribuant à ouvrir l'ensemble de la Chine, en essayant de nous y faire notre part, de nous préoccuper tout particulièrement du Sud-Ouest. Si nous avons obtenu des avantages pour les missionnaires et les convertis qui bénéficient de notre protectorat catholique, si nous avons fait charger des Français de la réorganisation de l'arsenal de Fou-tchéou, exigé la promesse que le directeur des postes impériales chinoises — encore à créer — serait un Français, nos exigences les plus certaines, les plus suivies, ont porté sur le Yunnan et les deux Kouang. Nous avons obligé la Chine à promettre qu'elle ne céderait pas ces provinces à d'autres qu'à nous. Nous nous y sommes fait donner des concessions matérielles, ayant parfois un caractère presque politique, par exemple celle du chemin de fer de Yunnan-sen, faite au gouvernement français lui-même, alors que dans tout le reste de la Chine — sauf en Mandchourie — les voies ferrées sont concédées à des Chinois, prête-noms des syndicats européens.

* *

La lecture des Livres-Jaunes montre bien avec quelle obstination, trop rare dans l'histoire de notre diplomatie, nous avons exigé d'abord des concessions de principe dans le Sud-Ouest, puis leur détermination de plus en plus pratique. Nous allons en donner le résumé, pensant qu'il est utile d'énoncer, dès notre premier numéro, la série des actes diplomatiques relatifs aux provinces voisines du Tonkin, et sur lesquels nous aurons bien souvent à revenir.

Le premier de ces arrangements, que nous avons demandé à la Chine pour nous payer de notre participation à la triple intervention grâce à laquelle les rigueurs du traité de Simonoséki ont été fort atténuées à son profit, est du 20 juin 1895 : c'est la Convention complémentaire de la Convention additionnelle de commerce du 26 juin 1887 entre la France et la Chine. La Chine nous accordait l'ouverture au commerce des trois villes de Long-tchéou, Mong-tsé et Sé-mao, sur les frontières du Tonkin. En outre, cette Convention déclarait :

Il est entendu que la Chine, pour l'exploitation de ses mines dans les provinces du Yunnan, du Kouang-si et du Kouang-toung, pourra s'adresser d'abord à des indus-

triels et ingénieurs français, l'exploitation demeurant, d'ailleurs, soumise aux règles édictées par le Gouvernement impérial en ce qui concerne l'industrie nationale.

Il est convenu que les voies ferrées soit déjà existantes soit projetées en Annam pourront, après entente commune et dans des conditions à définir, être prolongées sur le territoire chinois.

Immédiatement après nous voulons nous prévaloir de cette faculté, mais nous voyons combien il est difficile avec des Chinois de réaliser cette entente commune et d'arrêter ces conditions à définir. Il faut un an de négociations laborieuses pour que nous obtenions pour la compagnie de Fives-Lille le droit de construire les 70 kilomètres de chemin de fer qui doivent réunir Lang-son à Long-tchéou. Et encore la compagnie française ne peut-elle se faire concéder cette ligne en toute propriété. Au lendemain de la conclusion de l'arrangement, M. Gérard, notre ministre à Pékin, écrit à M. Hanotaux : « La concession obtenue par la compagnie de Fives-Lille est une concession de construction et d'exploitation à forfait, au compte et aux risques et périls de la Chine, pendant une durée de trente-six ans, pouvant elle-même être prolongée et renouvelée. Ce n'est pas la concession absolue demandée dès l'abord comme prolongement en Chine de lignes de l'Annam, mais c'est du moins une concession accordant le raccordement des deux réseaux. » Un peu après, la France affirme encore sa politique dans le Sud, elle demande à la Chine « une déclaration qui nous garantisse contre la cession de Haï-nan et de la côte opposée » à une tierce puissance, et, le 15 mars 1897, le Tsong-Li-Yamen adresse à M. Gérard une lettre ainsi conçue :

Nous avons reçu la dépêche par laquelle vous nous dites que la France, étant données les relations étroites d'amitié et de bon voisinage qu'elle entretient avec la Chine, attache un prix particulier à ce que jamais l'île de Haï-nan ne soit aliénée ni concédée par la Chine à aucune autre Puissance étrangère, à titre de cession définitive ou temporaire, ou à titre de station navale ou de dépôt de charbon.

Notre Yamen considère que Kiong tchéou (l'île de Haï-nan) appartient au territoire de la Chine qui, de règle, y a son droit de souveraineté. Comment pourrait-elle la céder aux nations étrangères ? D'ailleurs, le fait n'existe nullement à présent qu'elle en ait fait le prêt temporaire aux nations étrangères. Il convient que nous répondions officiellement ainsi à Votre Excellence.

Comme on le voit, c'est là une réponse assez amphigourique. Elle est analogue à toutes les « déclarations d'inaliénabilité » faites par la Chine à diverses Puissances. Il n'y a rien là de la part du gouvernement chinois qui confère un droit à la Puissance qui a demandé la déclaration. Mais cette dernière n'en constitue pas moins l'affirmation parfaitement nette d'une politique et de prétentions à l'égard des tiers. Et ce n'est et seulement pour Haï-nan, mais encore pour les trois provinces limitrophes du Tonkin que nous avons demandé à la Chine des déclarations de ce genre.

Cependant, nous continuons à poursuivre le gouvernement céleste de nos demandes relatives

aux pays du Sud. Nous devenons de plus en plus pressants parce que l'Angleterre a obtenu de la Chine une rectification de frontières du côté de la Birmanie, des promesses pour le raccord futur des chemins de fer de cette colonie avec ceux à construire dans le Yunnan, et, un peu plus tard, l'ouverture du Si-kiang au commerce étranger. Le 12 juin 1897, le Yamen signe les trois formules suivantes pour « définir avec plus de précision et de netteté à mise à exécution de certaines clauses des conventions passées entre la Chine et la France ».

Le chemin de fer de Long-tchéou doit être prolongé, nos droits sur les mines des deux Kouang et du Yunnan sont précisés et on admet en principe la création d'un chemin de fer du Tonkin à Yunnan-fou :

Il est entendu que, conformément à l'article 5 de la Convention commerciale complémentaire du 20 juin 1895, ainsi qu'au contrat intervenu le 5 juin 1896 entre la compagnie de Fives-Lille et l'administration officielle du chemin de fer de Dong-dang à Long-tchéou, et aux dépêches échangées les 2 et 25 juin de la même année entre notre Yamen et la Légation de la République, si la compagnie de Fives-Lille a convenablement réussi, et dès que la ligne de Dong-dang à Long-tchéou sera achevée, on ne manquera pas de s'adresser à elle pour le prolongement de ladite ligne dans la direction de Nanning et Pésé.

Il est entendu que, conformément à l'article 5 de la Convention commerciale complémentaire du 20 juin 1895, dans les trois provinces limitrophes du Sud, Kouang-toung, Kouang-si et Yunnan, le gouvernement chinois fera appel, pour les mines exploiter, à l'aide d'ingénieurs et d'industriels français.

Il est entendu que la Chine entreprendra des travaux pour l'amélioration de la navigabilité du haut fleuve Rouge et qu'en vue des intérêts du commerce elle aplanira et amendera la route de Ho-kéou à Man-hao et Mong-tsé jusqu'à la capitale provinciale. Il est entendu, en outre, que faculté sera donnée d'établir une voie de communication ferrée entre la frontière de l'Annam et la capitale provinciale, soit par la région de la rivière de Pésé, soit par la région du haut fleuve Rouge ; les études et la mise à exécution par la Chine devant avoir lieu graduellement.

Le 14 novembre 1897, les Allemands débarquaient à Kiao-tchéou, et cette usurpation entraînait toute une série de demandes de compensations de la part des Puissances. Les Russes s'installent définitivement à Port-Arthur, les Anglais prennent « à bail » Oueï-haï-oueï. Nous entrons les derniers en ligne et nous profitons des événements seulement pour préciser la politique que nous n'avons cessé de poursuivre dans le Sud. Nous y obtenons un dépôt de charbon et des engagements plus explicites de la part de la Chine en ce qui concerne le chemin de fer de Yunnan-fou dont il n'avait pas été parlé assez nettement, on en conviendra, dans les « formules » du 12 juin 1897.

Le 10 avril 1898, M. G. Dubail, chargé d'affaires de France à Pékin, se faisait adresser par le Tsong-Li-Yamen la note que voici :

Nous avons reçu de Votre Excellence la dépêche suivante :

« ... J'ai l'honneur de demander à Vos Altesses et à Vos Excellences d'acquiescer aux accords suivants, destinés à resserrer les liens d'amitié et de bon voisinage qui unissent l'Empire chinois et la République française :

« 1^o Le gouvernement chinois accorde au gouvernement français ou à la compagnie française que celui-ci désignera le droit de construire un chemin de fer allant de la frontière du Tonkin à Yunnan-fou, le gouvernement chinois n'ayant d'autre charge que de fournir le terrain pour la voie et ses dépendances.

« Le tracé de cette ligne est étudié en ce moment et sera ultérieurement fixé, d'accord avec les deux gouvernements. Un règlement sera fait d'accord.

« 2^o Le gouvernement chinois, en raison de son amitié pour la France, donne à bail, pour 99 ans, la baie de Kouang-tchéou-ouan au gouvernement français, qui pourra y établir une station navale avec dépôt de charbon. Les limites de la concession seront ultérieurement fixées d'accord entre les deux gouvernements, après études sur le terrain. On s'entendra plus tard pour le loyer. »

Comme il est dit dans la dépêche que vous avez adressée à notre Yamen que ces trois demandes sont destinées à resserrer les liens d'amitié qui nous unissent, nous pouvons y acquiescer...

Nous croyons devoir adresser la présente réponse à Votre Excellence pour qu'elle la transmette à son gouvernement.

Enfin, M. G. Dubail ayant écrit au Yamen que « le gouvernement de la République attacherait un prix particulier à recueillir du gouvernement chinois l'assurance qu'il ne cédera à aucune autre Puissance tout ou partie du territoire des provinces limitrophes du Tonkin », le Tsong-Li-Yamen répond le 10 avril 1898 dans les termes suivants :

Notre Yamen considère que les provinces chinoises limitrophes du Tonkin, étant des points importants de la frontière, qui l'intéressent au plus haut degré, devront être toujours administrées par la Chine et rester sous sa souveraineté. Il n'y a aucune raison pour qu'elles soient cédées ou louées à une Puissance.

Puisque le gouvernement français attache un prix particulier à recueillir cette assurance, nous croyons devoir adresser la présente réponse officielle à Votre Excellence, en la priant d'en prendre connaissance et de la transmettre.

A la même époque, où des « sphères d'influence » paraissent se dessiner en Chine, l'Angleterre se faisait donner une assurance analogue en ce qui concerne les provinces de la vallée du Yong-tsé-kiang.

Bientôt, tirant parti du meurtre d'un missionnaire, le P. Berthollet, dans le Kouang-si, nous nous faisons reconnaître un nouveau droit dans notre sphère. Le 2 mai 1898, M. Hanotaux télégraphiait à M. Pichon : « Veuillez demander au gouvernement chinois la concession à une société française d'un chemin de fer destiné à relier le port de Pa-khoï à un point à déterminer sur le cours du Si-kiang, ladite concession devant être faite sur la base du contrat intervenu en juin 1896 pour le chemin de fer de Dong-dang à Long-tchéou. »

Et M. Pichon répondait le 28 mai 1898 :

Le gouvernement chinois consent à notre demande pour le chemin de fer de Pa-khoï au Si-kiang. Il est entendu que, seule, la compagnie française ou franco-chinoise pourra construire tous chemins de fer ayant Pa-khoï pour point de départ.

On peut regretter que le Livre Jaune, en nous affirmant l'existence de ce droit exclusif, ne nous donne pas le texte sur lequel il est fondé. Il en est de même des concessions demandées par M. Delcassé à la suite des difficultés que nous a suscitées le vice-roi de Canton lorsque nous avons voulu régler la délimitation du territoire du Kouang-tchéou-ouan, et surtout après le meurtre par des miliciens chinois de deux officiers du croiseur *Descartes*, envoyé pour participer à la prise de possession de cette baie. Le 25 décembre 1899 M. Pichon télégraphiait à M. Delcassé qu'il avait obtenu les satisfactions suivantes :

Le vice-roi de Canton est remplacé par Li-Hong-Tchang.

Les terrains domaniaux ou vacants sur le tracé du chemin de fer de On-pou nous seront donnés.

Les mines du Kao-tchéou, du Lien-tchéou et du Lei-tchéou sont concédées à une société franco-chinoise.

Le Livre Jaune ne contient pas le texte de l'arrangement que M. Pichon résume ainsi. Il est donc impossible de se rendre compte de la netteté, très importante avec les Chinois, des termes dans lesquels les concessions ont été faites.

Quoi qu'il en soit, les districts dont les mines nous sont concédées se trouvent dans le sud-ouest du Kouang-toung. Le Lei-tchéou est la péninsule qui s'avance au devant de Haï-nan; le Lien-tchéou le borde au Nord-Ouest sur le golfe du Tonkin et le Kao-tchéou au Nord-Est sur la mer de Chine. Quant à On-pou, c'est un petit havre situé à la même hauteur de Kouang-tchéou-ouan, mais de l'autre côté de la péninsule, sur le golfe du Tonkin. Nous avons demandé le droit de le relier à Kouang-tchéou au moment même où nous invitons la Chine à délimiter avec nous le territoire qu'elle venait de donner à bail. La voie ferrée concédée est donc fort courte et ne présente guère que quelques petits avantages stratégiques. Pour donner à Kouang-tchéou-ouan toute sa valeur, il faudrait un chemin de fer non vers On-pou, mais vers le Si-kiang.

Les actes diplomatiques que nous venons d'énumérer constituent la charte de nos droits dans les provinces limitrophes du Tonkin. La crise chinoise actuelle ne saurait pas les diminuer, peut-être même viendrait-elle à les étendre, si le paiement de l'indemnité exigée de la Chine finissait par n'être pas uniquement pécuniaire. Quoi qu'il en soit, cette énumération montre à quel point notre politique est précisée ainsi que nous le disions plus haut, nettement orientée vers les provinces du Sud-Ouest. Si de ce côté nous ne rencontrons ni Ophir ni Golconde, on ne pourra, du moins, pas dire que nous n'avons pas devant nous ce que nous avons cherché, et cela, non seulement à une époque relativement ancienne, mais encore

au cours des derniers développements de la question extrême-orientale.

*
* *

Du reste, il ne faudrait pas exagérer la pauvreté du sud-ouest de la Chine. On ne saurait trop combattre le dénigrement dont certains semblent, à cet égard, se faire une attitude. Ce pessimisme systématique tend à nous rendre incapables de toute politique d'action. Tout est relatif : il est certain que si on compare le Yunnan et les deux Kouang au Hou-nan ou au Chan-si, on trouve que ces provinces ne valent rien ; mais on changera peut-être d'avis si, après s'être d'abord dit qu'elles peuvent devenir la couverture indispensable de l'Indo-Chine, on les compare à certaines brousses que nous avons acquises en Afrique au milieu de tant de sacrifices et de criaileries diplomatiques. Et ces brousses elles-mêmes, nous avons d'ailleurs bien fait de les acquérir. Aucune place vacante au soleil n'est négligeable à une époque où les arpenteurs sont si actifs par tout le monde. Du reste, la fameuse phrase sur les « arpentés de neige » du Canada doit rendre une génération sceptique en ce qui concerne son propre scepticisme, son pessimisme, et l'amener à faire, en dépit de ses raisonnements en apparence les plus plausibles, un large crédit à l'avenir.

En somme, le Yunnan a 7 ou 8 millions d'habitants, le Kouang-si autant, le Kouei-tchéou méridional un peu moins de deux millions, et l'ouest du Kouang-toung sans doute sensiblement plus. Cela fait un total assez considérable, qui est vraisemblablement appelé à beaucoup augmenter. Les provinces du Sud-Ouest ne sont certes pas les plus riches, naturellement, mais encore elles ont été les plus ravagées : le Yunnan et le Kouei-tchéou par la grande révolte musulmane qui dura de 1856 à 1873, le Kouang-si par le soulèvement des Taï-Ping et une piraterie endémique. La population peut augmenter : une bonne partie des terres à cultiver sont encore incultes et des richesses du sous-sol restent inexploitées, même à la mode chinoise. La preuve en est que le débordant Sé-tchouan commence à déverser une partie de son trop plein de population sur le Yunnan et le Kouei-tchéou. En 1896, la Mission Lyonnaise constatait que les cultures se développaient de nouveau au Yunnan, qu'un peu partout on replantait les mûriers sur les espaces jadis dévastés. M. Marcel Monnier écrivait peu après dans son *Tour d'Asie* : « Des traces nombreuses d'anciennes cultures attestent que la région a connu des jours meilleurs. Les sillons nouvellement creusés dans ces friches montrent qu'elle se repeuple. L'homme, peu à peu, reprend possession de la terre abandonnée. La prospérité a chance de renaître. »

Elle renaîtra d'autant plus vite que, sous la direction d'ingénieurs français, le sous-sol, qui constitue la grande richesse du Yunnan et du Kouei-tchéou, sera exploité dans de meilleures conditions techniques et économiques. A l'heure

qu'il est, les mines sont soumises au régime le plus mauvais, ce qui explique que beaucoup d'entre elles soient restées abandonnées depuis la révolte. Non seulement les mandarins ne font aucune avance aux mineurs, mais le gouvernement se réserve un monopole ruineux. « Les métaux bruts, dit le rapport de la Mission Lyonnaise, ne peuvent être ni vendus ni achetés d'une manière privée. L'exploitation des mines faite par des particuliers est surveillée très étroitement par un mandarin détaché du bureau des mines, qui fait l'achat de la production totale à un prix qu'il fixe lui-même. »

Il n'en serait certainement plus ainsi, à aucun égard, s'il s'agissait d'entreprises européennes. Quant à l'intérêt que présenteront ces dernières lorsque la construction de la ligne du Tonkin à Yunnan-fou aura donné au pays les moyens de communication qui lui font absolument défaut, il résulte clairement des renseignements recueillis par la mission technique qui alla, en 1898-1899, étudier sur place la question de la prolongation des voies ferrées du Tonkin dans la Chine méridionale. L'ingénieur des mines qui lui était adjoint, M. Leclère, a constaté la présence de nombreuses mines de cuivre, de plomb, d'étain, et, à portée d'elle, celle des charbons nécessaires au traitement des minerais. Ces charbons sont d'une variété grasse, inconnue jusqu'ici en Extrême-Orient, et pouvant faciliter par le mélange la vente des charbons trop secs et friables du Tonkin. « Ces gisements, dit M. Leclère, dont les affleurements multiples jalonnent à l'Est la route de Mong-tsé à Yunnan-sen, se trouvent joints à des dépôts de fer situés sur les bords mêmes du fleuve Rouge et à d'innombrables gisements de cuivre exploités depuis les temps les plus reculés. » On voit qu'il y aurait là, avec une métallurgie moins rudimentaire et un régime économique meilleur, tous les éléments nécessaires à l'industrie. Déjà, dans les mauvaises conditions actuelles, le Yunnan exporte des métaux en quantités appréciables : d'après la Mission Lyonnaise, 2.600 tonnes de plomb, 2.500 d'étain, 2.430 de zinc et 1.110 de cuivre.

Le commerce du Yunnan, encore appauvri, desservi par de simples chemins muletiers, n'est pas à dédaigner. Par le bureau des douanes impériales de Mong-tsé, c'est-à-dire par la voie du Tonkin, il est entré ou sorti pour près de 20 millions de francs de marchandises en 1899. Il est vrai que ce courant commercial est de beaucoup le plus important de ceux qu'entretient le Yunnan. Nous avons en effet non seulement la chance de posséder la meilleure route d'accès au Yunnan, mais encore de toucher à la partie riche et peuplée de cette province, le Sud-Est ; tandis que le Sé-tchouan n'a devant lui que de grands plateaux ravinés, stériles, à peine habités, et la Birmanie britannique toute une série de formidables plissements montagneux.

D'après la Mission Lyonnaise, ce mouvement par Mong-tsé doit beaucoup s'accroître. Elle constatait en 1897 que ce commerce consistait surtout, à l'importation, en filés de coton (3.500 tonnes), de

cotonnades et de pétrole, et, à l'exportation, en étain (2.512 tonnes). L'opium, la principale culture du Yunnan, fournit la plus grosse part du reste des exportations, mais on ne saurait préciser les chiffres, car ce produit présente assez de valeur sous un petit volume pour voyager en cachette et échapper aux recherches de la douane.

Nous pourrions augmenter rapidement ce commerce par la voie du fleuve Rouge en abaissant les droits de transit perçus au Tonkin (20 %), et aussi en simplifiant les longues et coûteuses formalités douanières. Ces inconvénients purement artificiels permettent seuls, sans doute, à la route plus longue de Pa-khoï-Nanning-Pé-sé de concurrencer encore dans une certaine mesure le tracé beaucoup plus direct du fleuve Rouge pour le commerce du Yunnan.

Il est à remarquer que les échanges entre le Tonkin même et cette province sont très peu de chose. En 1899 ils n'ont figuré que pour 265.000 fr., en diminution sérieuse (320.000 francs en 1898), sur un total de près de 20 millions. C'est, en somme, surtout un commerce de Chine en Chine qui se fait par le Tonkin. Il pourrait en être tout autrement, ainsi que nous le prouvent les statistiques. Sur les 3.500 tonnes de filés de coton importées à Mong-tsé en 1897, 3.451 provenaient de l'Inde. Rien ne nous empêche de créer au Tonkin, pour l'approvisionnement de la Chine, de grandes filatures, comme les Anglais en ont créé dans l'Inde. Nous pourrions y produire la matière première, nous y trouvons une nombreuse main-d'œuvre asiatique et nous aurions l'avantage de la proximité.

Cette observation peut s'appliquer au Kouang-si et aux régions que nous pouvons espérer drainer dans le Kouang-toung et le Kouei-tchéou, dont les importations sont sensiblement les mêmes que celles du Yunnan. En ce qui concerne ces provinces, notre situation est moins bonne qu'à l'égard du Yunnan, puisque nous ne possédons pas la seule voie pratique pour les desservir. Le Sikiang, sur lequel les Anglais ont dépensé tant d'efforts commerciaux, fait une concurrence grandissante, depuis l'ouverture de Ou-tchéou fou au commerce étranger, aux routes aboutissant au Tonkin, à Pa-khoï qui est sous notre influence, et à celle qui pourrait aboutir à Kouang-tchéou-ouan. Cependant il faut distinguer. Il est une partie de ces régions que nous pouvons avoir sous notre influence économique directe. La moitié occidentale de la sphère d'attraction commerciale de Pa-khoï, celle qui couvre les districts de Nanning, de Pé-sé, et une fraction du Yunnan, pourrait être desservie par un chemin de fer partant du littoral du Tonkin. A l'Est, au contraire, nous aurons à compter avec le Sikiang. Mais, outre que nous pouvons commercer sur ce fleuve comme nos concurrents, peut-être ne serait-il pas impossible de détourner une partie du trafic sur Kouang-tchéou-ouan, si nous savions faire de ce port le point de départ d'un chemin de fer bien dirigé. Voici, d'ailleurs, comment M. Henri Brenier concluait sur ce sujet

difficile, en terminant les notes commerciales sur le mouvement de Pa-khoï, dans le rapport de la Mission Lyonnaise :

En résumé, il faut distinguer dans les territoires chinois situés à l'est et au nord-est du Tonkin, actuellement fournis en totalité ou en partie par Pa-khoï, deux régions distinctes :

1° Une région qui devrait rentrer dans notre sphère d'influence immédiate, et où nous jouissons d'avantages naturels nous assurant une situation privilégiée.

Cette région, qui comprend une petite bande du Kouang-toung à l'ouest de Pa-khoï (région de Kin-tchéou), l'ouest du Kouang-si, l'est du Yunnan et le sud-ouest du Kouei-tchéou, peut représenter 5 millions environ de consommateurs et un commerce de 10 à 12 millions de francs.

2° Une région que nous ne pouvons pas fournir directement, ni dans des conditions particulièrement favorables, et où nous nous trouvons en concurrence avec Hong-kong d'un côté et Canton de l'autre, mais où nous pouvons cependant prétendre à notre part du mouvement général d'échanges.

Cette région, qui comprend les districts du Kouang-toung immédiatement au nord-est de Pa-khoï et tout l'est du Kouang-si, représenterait 6 à 7 millions de consommateurs et un commerce extérieur de 17 à 18 millions de francs.

D'après ces conclusions, il semble bien que nous puissions drainer le commerce de la première de ces régions, celle de l'Est, au moyen d'un chemin de fer partant d'un port du Tonkin — sans doute celui de Lang-son, mais aboutissant à Haï-phong — et pénétrant assez avant dans le Kouang-si. Quant à la région de l'Ouest, il paraît bien que nous y aurions une situation meilleure si nous la regardons plutôt de Kouang-tchéou-ouan que de Pa-khoï. Sans doute nous avons le monopole des chemins de fer à construire au départ de Pa-khoï ; mais il est des droits qu'on acquiert moins pour s'en servir que pour en priver des concurrents. Les chemins de fer de Pa-khoï pourront venir plus tard, lorsque notre situation sera bien établie et que le développement économique de la région les exigera. Mais en attendant, il semblerait bien plus efficace et plus sûr de nous faire concéder et de construire une ligne de pénétration dans le Nord partant de Kouang-tchéou-ouan.

* *

Plus l'inventaire que font nos missions des richesses de la Chine méridionale devient serré, et plus on s'aperçoit que les régions voisines du Tonkin, le Yunnan surtout, sont dans le cercle naturel d'attraction de notre colonie, ce qui facilite singulièrement l'action que nous devons y entreprendre. La domination chinoise au Yunnan ne paraît s'expliquer par aucune raison géographique. Si une civilisation plus forte ne s'était développée au Nord-Est, si le Tonkin n'avait été longtemps entre des mains impuissantes, il semble bien que c'est vers le bas fleuve Rouge que le Yunnan aurait dû pencher au point de vue politique comme il le fait au point de vue physique. Les meilleurs cantons sont au Sud-Est. Du Tonkin on

y accède avec une facilité relative. Du Sé-tchouan, au contraire, il faut pour y parvenir forcer de très gros obstacles. Parlant des marches montueuses qui séparent les régions peuplées de ces deux provinces limitrophes, M. Marcel Monnier écrit : « A part les vallées de Tchao-toung et de Toung-tchouan, deux points perdus dans cet énorme massif de 150 lieues d'épaisseur, d'une altitude moyenne de 2.700 mètres, tout est solitude ; rien n'autorise à croire qu'à une époque quelconque une population tant soit peu dense ait réussi à s'implanter sur ces hauteurs, à féconder ce sol métallifère mais ingrat. » Lorsqu'on vient des plaines du Sé-tchouan, on ne recommence à trouver la vie que dans les régions du Yunnan qui penchent vers le Tonkin. Aussi ne faut-il pas s'étonner de ce que le commerce yunnanais se dirige de plus en plus vers Mong-tsé, maintenant que le Tonkin est un pays sûr, bien administré, et que le trafic des régions voisines peut suivre sa pente naturelle qui descend vers le Delta du fleuve Rouge.

Cette situation est si vraie que, malgré la restauration économique graduelle du Yunnan depuis la fin des ravages de la guerre musulmane, le commerce de cette province avec le Sé-tchouan ne paraît pas augmenter, bien au contraire. Quelques indications permettent d'en juger, par exemple celle-ci que nous trouvons dans le *Tour d'Asie* de M. Marcel Monnier : « Jadis, nous déclare le P. Gaudu qui réside ici (Tchao-toung) depuis dix ans, le transit entre Tchao-toung et Yunnan occupait en moyenne 3.000 chevaux. A présent c'est tout au plus s'il en emploie 2 ou 300. » Si l'on rapproche de cela les constatations de la Mission Lyonnaise, on peut penser que cette diminution est due à la concurrence grandissante que la voie de Mong-tsé fait à la route du Nord, qui a été rendue possible par le règne au Tonkin de la paix française, grâce à laquelle les choses tendent peu à peu à prendre leur cours naturel.

En réalité, le Yunnan est pour la Chine quelque chose d'extérieur, comme une colonie. Elle y règne, non en vertu des facilités géographiques, mais parce qu'elle a été, dès une très haute antiquité, le seul grand organisme social de l'Asie orientale, qui devait fatalement, contre la nature physique même du terrain, attirer peu à peu dans son orbite toutes les régions voisines. Mais, malgré tout, la montagne s'est si bien défendue, qu'elle a empêché jusqu'ici le pays de prendre un caractère nettement chinois. Elle abrite des quantités de tribus aborigènes, ayant une culture moins avancée mais d'une origine tout autre que celle des Célestes. Ces peuples, que les Chinois appellent Lolos, Miao-tsé, occupent toutes les hauteurs du Kouei-tchéou, du Kouang-si, de l'île de Haï-nan, du Yunnan et du sud-ouest du Sé-tchouan. Ils semblent frères des races non annamites que nous rencontrons dans le haut Tonkin. Leur origine, leurs parentés sont encore un mystère, dont l'étude, poursuivie par nos missionnaires, donnera sans doute lieu à d'intéressantes constatations. Ils semblent être descendus du Thibet par migra-

tions successives, mais en tout cas ils ne sont pas encore, ils sont loin d'être assimilés aux maîtres politiques chinois.

Si nous faisons observer ainsi que nous avons, de l'autre côté des frontières de l'Indo-Chine, une Chine qui, par l'ethnographie pas plus que par la géographie, n'est pas tout à fait chinoise, ce n'est pas pour justifier l'arrière-pensée d'arracher politiquement ces régions au Céleste Empire. C'est pour montrer seulement qu'elles semblent destinées à trouver ailleurs qu'en Chine, c'est-à-dire dans notre empire indo-chinois, leur centre d'attraction économique. La chose est évidente pour le Yunnan séparé du Nord par un chaos de montagnes, de l'Ouest par quatre plissements gros comme les Alpes, tandis qu'il se présente comme un espalier ouvert du côté du Tonkin. Dans le Kouang-si, au sud-ouest du Kouang-toung, au sud du Kouei-tchéou, la même situation existe, bien que moins exclusive et moins nette. Il est vrai que nous pourrions diminuer cette incertitude en tirant, comme nous l'avons dit, parti du port de Kouang-tchéou-ouan ouvert par nous. Notre situation eût été encore beaucoup meilleure si nous avions su, à l'heure des compensations, ne pas rester, pour ainsi dire, timidement collés au Tonkin, mais bien porter notre poste avancé dans un des havres qui occupent, à l'ouest du Si-kiang, une situation symétrique à celle de Hong-kong à l'est du Delta de Canton.

Quoi qu'il en soit, dans l'état actuel des choses, notre zone d'action est de beaucoup la mieux délimitée qui soit en Chine. Elle nous engage à peine dans l'imbroglio chinois. Personne, ou presque, ne peut songer à venir nous disputer ce champ qui, il faut le reconnaître, s'il a pour nous une grande valeur par suite de sa situation, ne présente pour tout le monde qu'une valeur intrinsèque médiocre, en tout cas bien moindre que celle de régions plus centrales du Céleste Empire. L'Allemagne a les yeux tournés vers un pays situé beaucoup plus au Nord. L'Italie a songé à s'installer près de l'embouchure du Yang-tsé. Les Etats-Unis se contentent, pour l'instant, de se faire donner par toutes les puissances extrêmes-orientales, y compris la France, l'assurance qu'elles n'opposeront aucun tarif différentiel au commerce américain dans les sphères d'influence qu'elles pourraient acquérir. Si les Américains voulaient des territoires, ils sont gens à disputer aux plus ambitieux les meilleurs morceaux. Le Japon, installé à Formose, vise le Fo-kien. Cette nation, en quête d'un empire, ne songerait à nos régions que si l'Asie française devenait une proie trop facile, un poids mort, un boulet, comme les traditionnelles colonies espagnoles. Et on sait que les efforts faits maintenant à Saïgon tendent, au contraire, à faire de notre Indo-Chine une force vivante, capable de faire par elle-même équilibre aux pressions venues du dehors, comme l'a dit M. Doumer dans le discours que nous publions dans les premières pages de ce *Bulletin*.

Une seule politique se heurte à la nôtre dans le Sud-Ouest, et la fatalité veut que, une fois de plus, ce soit celle de l'Angleterre.

Installée à Hong-kong, elle a fait ouvrir Ouchéou-fou, à l'entrée du Kouang-si, au commerce étranger; elle cherche à faire pénétrer par le Si-kiang son commerce et son influence jusque dans les régions voisines du Tonkin. C'est une voie d'accès dont nous ne devons d'ailleurs pas lui laisser le monopole, tout en nous occupant de celles qui dépendent plus directement de nous. Le 9 juin 1898, elle a obligé la Chine à violer la déclaration d'inaliénabilité qu'elle nous avait adressée en ce qui concerne les trois provinces limitrophes. Il s'agissait d'ailleurs, en l'espèce, d'une partie du Kouang-toung qui échappe certainement à notre influence; c'est derrière Hong-kong que l'Angleterre a empiété: elle s'est fait donner sur la terre ferme, au nord de son grand port chinois, « l'extension de Kao-loung », soit 4.032 kilomètres carrés avec 100.000 habitants. Bientôt après, elle a complété cette belle concession en exigeant le droit de construire un chemin de fer de Kao-loung à Canton. Enfin, un des rêves de l'impérialisme britannique est de faire parvenir les chemins de fer de Birmanie jusqu'au Sé-tchouan, par le Yunnan. Cette route anglaise de pénétration couperait donc la nôtre. Il est vrai que, pour une fois, le terrain nous a réservé plus de chances qu'à l'Angleterre: entre la Birmanie et le Sé-tchouan s'étendent les pays les plus pauvres, les plus infranchissables du Yunnan, la série de doigts montagneux qui semblent prolonger la main tibétaine jusque dans l'Indo-Chine.

L'Angleterre se voyant inévitablement devancée de ce côté a même été fort habile. Comme en 1890 sur le Niger, en 1896 dans la Chine du Sud-Ouest, à l'époque où notre diplomatie fut si brillante, elle a fait renoncer par avance des rivaux plus avancés ou plus heureusement placés aux avantages exclusifs qu'ils pourraient acquérir. L'article IV de la Déclaration du 15 janvier 1896, par laquelle la situation du Siam est réglée, dit en effet:

Les deux gouvernements conviennent que tous les privilèges et avantages commerciaux ou autres concédés dans les deux provinces chinoises du Yunnan et du Sé-tchouan, soit à la France, soit à la Grande-Bretagne, en vertu de leurs conventions respectives avec la Chine du 1^{er} mars 1894 et du 20 juin 1895, et tous les privilèges et avantages de nature quelconque qui pourront être concédés par la suite dans ces mêmes provinces chinoises soit à la France, soit à la Grande-Bretagne, seront, autant qu'il dépend d'eux, étendus et rendus communs aux deux puissances, à leurs nationaux et ressortissants, et ils s'engagent à user à cet effet de leur influence et de leurs bons offices auprès du gouvernement chinois.

On se demande vraiment ce qui a pu nous obliger à prendre un pareil engagement. Il est vrai que nous sommes toujours dupes de ces clauses de réciprocité, que nous concluons sans examiner les circonstances particulières dans lesquelles on nous les demande. Celle-là pourrait nous obliger à des sacrifices irréparables du côté du Sé-tchouan si les affaires de Chine aboutissaient à des extré-

mités qui nous obligeraient à prendre dans la majeure partie du Yunnan, où nous aurions pu, en tous cas, être les maîtres, cette situation exclusive nécessaire pour garder les approches de l'Indo-Chine. Il est vrai que nous pourrions discuter. De même que nous avons pris la bonne habitude de garder, à Canton, des canonnières qui nous permettraient, à l'occasion, de sauvegarder notre situation sur le Si-kiang, nous avons à Changhaï des troupes et des navires avec lesquels nous aurions à aider les Anglais à assurer l'ordre sur le Yang-tsé jusqu'au moment où ils jugeraient bon, pour continuer à eux seuls cette œuvre méritoire, de nous reconnaître ailleurs la même mission exclusive.

Mais, pour l'instant, là n'est pas la question. Ainsi que nous l'avons dit, il ne s'agit jusqu'à nouvel ordre que d'occuper des positions économiques, c'est-à-dire que nous devons donner sans retard une utilisation pratique aux concessions que nous avons obtenues dans les provinces voisines du Tonkin. En ce qui concerne le chemin de fer de Yunnan-fou, les études, interrompues par les derniers troubles, vont certainement être reprises. C'est le gouvernement de l'Indo-Chine qui est chargé de l'œuvre avec l'aide de notre diplomatie à Pékin. Il ne faillira certainement pas à une tâche qui fait partie de ce rôle impérial dont il a maintenant une si nette conscience.

Il faut même espérer que ce chemin de fer sera prolongé plus tard jusqu'au Sé-tchouan, par les cantons miniers de l'ouest du Kouei-tchéou. Sans doute, le Sé-tchouan a son débouché naturel par le Yang-tsé, mais un pays si peuplé et si riche peut donner lieu à du trafic dans toutes les directions: il est à croire que les riz de l'Indo-Chine y trouveraient un débouché s'ils pouvaient y arriver sans frais excessifs.

Malheureusement, on dit qu'il s'est produit un arrêt de notre action sur certains points. L'entreprise du chemin de fer de Long-tchéou serait abandonnée au moins momentanément. Ni au Kouang-si cependant, ni au Yunnan nous ne saurions nous endormir sur l'excellence de notre position. Elle est, nous l'avons vu, incontestable, à tel point même que les Anglais, pour participer à l'exploitation du Yunnan, ont fait avec des Français un consortium qui opérera par la voie du Tonkin. Mais il ne faut pas s'imaginer que l'impérialisme britannique soit porté, de son côté, à s'endormir, surtout avec lord Curzon. La pénétration de la Chine par la Birmanie est une œuvre formidable, ajournée peut-être, mais nullement abandonnée. Les Anglais tâtent toujours l'obstacle et cherchent la fissure. Ni notre situation meilleure, ni la série systématique des concessions que nous avons obtenues dans la Chine méridionale ne nous dispensent d'agir. Le droit qui n'a pas consacré ou créé le fait n'a jamais signifié grand chose.

ROBERT DE CAIX.

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

Le premier coup d'œil attentif sur la carte de l'Asie Mineure fait prévoir clairement la formation de son réseau de chemins de fer et à défaut d'autres causes en expliquerait la petitesse et le décousu.

Ce grand plateau central, sec et médiocrement peuplé qui occupe plus des trois quarts de la péninsule, — borné au Nord par la chaîne Pon-

Ce sont elles qui ont tenté les premiers demandeurs de concessions. Ils visaient soit l'exploitation des riches vallées côtières du Méandre, du Caïstre et de l'Hermos que les lignes d'Aidin et de Cassaba relient à Smyrne, soit la jonction à la côte d'une ville importante de l'intérieur, Jérusalem à Jaffa, Damas à Beyrouth, Adana à Mersina, Brousse à Moudania.

Réseaux intéressants, d'autant plus que, sauf le Smyrne-Aidin, ils sont entre des mains françaises, se suffisant presque tous à eux-mêmes, mais courts et isolés et gardant, en fait, sinon dans



tique, au Sud par les escarpements du Taurus, empâté à l'Est par les massifs tourmentés de l'Arménie, défendu à l'Ouest par l'enchevêtrement des chaînes de Pamphlie, de Carie et de Lydie, s'ouvre mal au rail et n'a relativement pas grand-chose à lui offrir.

La vie et la richesse qui jadis l'avaient pénétré jusqu'à le remplir d'histoire se sont concentrées sur sa périphérie, sur les plages étroites de la mer Noire, sur les côtes déchiquetées de la mer Egée. De même, lorsqu'on descend du plateau vers le Tud, c'est par delà le désert syrien, à l'étroite bande de Syrie et de Palestine, c'est par delà les steppes de la Haute Mésopotamie, à la plaine de Bagdad qu'il faut aboutir pour retrouver des régions prospères et peuplées.

le rêve de leurs promoteurs, un caractère accentué d'intérêt local.

Au reste, pour relier entre eux et avec Constantinople les ports de la mer Noire ou pour joindre la Palestine à la Syrie, il n'est pas douteux que la voie de communication d'intérêt général n'est pas un chemin de fer; c'est la mer qu'il serait également inutile et improductif de doubler.

Mais elle ne baigne ni l'Arménie turque, ni la frontière persane, séparées de la capitale de l'Empire par 1.500 ou 2.000 kilomètres, et si la plaine mésopotamienne aboutit au golfe Persique, le périple arabe comporte un détour d'un millier de lieues.

La jonction de ces provinces à la Turquie européenne et méditerranéenne par une sorte de grand

tronc à la fois politique, stratégique et économique, constituée pour l'empire turc l'œuvre essentielle, à la fois tentante et coûteuse, toujours désirée et sans cesse remise. Si l'on veut remarquer que sa direction est justement celle de la route des Indes, on verra en outre jusqu'à quel point cette entreprise d'un intérêt ottoman est aussi une entreprise d'intérêt international.

C'est sous cet angle d'entreprise internationale qu'elle a commencé d'être envisagée et c'est comme de juste la puissance la plus préoccupée d'assurer et de raccourcir cette route des Indes qui en a pris l'initiative. Dès 1837, moins de quinze ans après l'installation du premier chemin de fer dans le monde, le colonel Chesney proposait, au grand enthousiasme de ses compatriotes, un chemin de fer partant de Suédia, dans le golfe d'Alexandrette, pour aboutir à Bassora. Il en obtenait la concession vingt ans après, au lendemain du firman qui nous accordait celle du percement de l'isthme de Suez.

L'entreprise avorta faute d'argent; mais périodiquement, en 1868, en 1872, en 1880, en 1882, on la voit reparaître, avec la constitution de comités à la Chambre des communes, l'envoi de missions techniques, le choix de nouveaux tracés, jusqu'au moment où l'installation de l'Angleterre en Egypte et le contrôle assuré à son profit du canal de Suez la relâchent un peu de cette préoccupation constante.

Si variés qu'aient été ces projets, ils ont toujours eu deux traits communs: la ligne partait d'un point de la côte de Syrie, voisin de Chypre depuis l'occupation de l'île, et en tous cas baigné par une mer que la supériorité des escadres anglaises peut faire britannique en temps de guerre; elle s'écartait autant que possible des massifs montagneux du Sud-Est, d'où les troupes russes de Transcaucasie pourraient descendre en temps de conflit.

Sont-ce bien là les intérêts de la Porte? Il est évident que non. Elle doit tendre à faire refluer autant que possible vers la capitale les courants économiques de ses provinces orientales, et, en outre, elle doit se préoccuper, d'une part, d'assurer rapidement la défense des vilayets d'Erzeroum et de Van, de Mossoul, Bagdad et Bassora contre ses deux voisins du Sud-Est, d'autre part, de réprimer le brigandage sur les bords de l'Euphrate et la rébellion chronique des tribus d'Arabie. C'est de Constantinople que partent les troupes; c'est là qu'il peut y avoir intérêt à les concentrer.

Envisagée au point de vue ottoman, la grande ligne d'Asie-Mineure doit donc partir du Bosphore et non de la Méditerranée et elle doit s'infléchir le plus rapidement possible vers l'Est. Et comme, au contraire des chemins de fer de la côte, elle ne peut se concevoir pratiquement sans l'aide financière de l'Empire, on ne peut refuser à celui-ci quelques droits de prétendre la faire servir à la satisfaction de ses besoins.

La perception de ces intérêts évidents devait faire écarter les projets anglais. L'abus qu'au lendemain du traité de Berlin le gouvernement bri-

tannique fit de la reconnaissance turque, aussitôt monnayée sous les espèces de Chypre, l'occupation de l'Egypte, toute la série des événements récents qui mirent en conflit presque permanent la Porte et la diplomatie anglaise leur portèrent un coup décisif.

C'est ainsi que la ligne française de Beyrouth-Damas reçut, avec la concession du chemin de fer d'Alep, le privilège de toutes les lignes à construire entre celui-ci et la côte. De ce fait, les ports de Syrie ne pourraient désormais servir de tête de ligne à un transasiatique anglais. Un peu plus tard la ligne anglaise de Smyrne-Aïdin ne pouvait obtenir, même sans garanties d'intérêt, son prolongement au delà de Dinâir. Depuis quelques années, il apparaissait nettement que ce n'était pas à des concessionnaires anglais que le sultan confierait l'exécution d'une œuvre aussi importante et aussi convoitée que le grand tronc d'Asie-Mineure.

D'autres initiatives également hardies, mais mieux en cour, s'étaient depuis longtemps assurées une situation privilégiée.

Dès 1874, sous la direction de l'Autrichien Wilhelm Pressel, le gouvernement turc avait fait construire la ligne d'Haidar-Pacha à Ismidt, ligne bien courte, si l'on en compte les kilomètres, mais grosse d'espérances. C'était l'amorce d'un vaste projet vers Bagdad, étudié par cet ingénieur, dont le titre de « directeur principal des chemins de fer turco-asiatiques » indiquait assez les rêves. Ils durèrent peu. Les embarras financiers de la Porte les compromirent, la suspension des intérêts de la dette en 1874 les ruina. La gestion directe de l'entreprise révéla même des faiblesses si orientales qu'il fallut l'affirmer. Mais la Société qui, en 1880, en obtint l'exploitation et où prédominait l'influence anglaise, ne la garda pas longtemps; les négociations qu'elle entama en vue d'un prolongement sur Eskicheir, Konieh, Adana, Alep et Bagdad se heurtèrent à une mauvaise volonté qui finit par lui coûter la vie. Parmi trois ou quatre groupes rivaux, appuyés chacun d'une certaine action diplomatique, c'est à M. de Kaula, représentant de la Deutsche Bank, que deux iradés des 24 septembre et 6 octobre 1888 accordèrent avec l'exploitation de la ligne Haidar-Pacha-Ismidt, rachetée à ses locataires, la concession des 486 kilomètres d'Ismidt à Angora, appuyée de la garantie d'un revenu brut de 15.500 francs par kilomètre. La « Société ottomane du chemin de fer d'Anatolie », fondée dans ce but, trouva en Allemagne les 45 millions d'actions et les 80 millions d'obligations nécessaires à l'établissement de la ligne; elle l'acheva en quatre ans.

Premier succès, succès d'influence et succès d'affaires, suivi d'une victoire plus grande encore sur des rivaux français et anglais. Un iradé d'avril 1893 donnait à la Compagnie d'Anatolie: 1° la concession d'un embranchement qui se détachait à Eskicheir pour atteindre vers le Sud Konieh avec une garantie kilométrique de 15.000 francs gagée comme la précédente sur les dîmes des sandjaks traversés; 2° celle de la ligne

d'Angora à Césarée avec une garantie plus forte encore et surtout avec le prolongement éventuel sur Sivas-Diarbékir et Bagdad.

Ainsi, dès deux tracés principaux entre Constantinople et Bagdad, à travers les steppes du Plateau central ou à travers les montagnes de l'Est, la Porte faisait choix du tracé le plus septentrional, et c'est aux Allemands qu'elle remettait l'exécution de son grand tronc asiatique avec tout ce qu'une pareille œuvre comporte, dans un pays à demi sauvage de pouvoirs effectifs et d'extension d'influence.

Double échec, et aux intérêts matériels de la France, et aux intérêts politiques de la Russie. Le coup nous était d'autant plus rude que la Compagnie d'Anatolie qui, pour la ligne d'Ismid à Angora, avait laissé à l'élément français une part des entreprises et du personnel, faisait de la ligne d'Eskicheir à Konieh une œuvre strictement allemande tant au point de vue de la construction que de l'exploitation.

Quant aux Russes, ils ne pouvaient voir sans déplaisir la ligne asiatique s'infléchir vers leur frontière avec l'évidente destination, achetée d'un long détour et d'un tracé difficile, d'y porter en cas de guerre une armée turque.

Les deux diplomaties ne pouvaient rester inactives devant cette situation; elles s'employèrent aussitôt à en parer les menaces. Les ambassadeurs des grandes puissances, auxquels les circonstances donnent à Constantinople des fonctions si variées et si larges, y font assez souvent et assez heureusement figure de gens d'affaires. C'était le cas. On peut dire qu'en outre de leur autorité personnelle les représentants de la France et de la Russie trouvèrent dans la situation financière de la future entreprise et du gouvernement turc les points d'appui les plus précieux.

L'ambassadeur de Russie fit valoir sans doute qu'ayant à garantir un revenu brut de 15.000 fr. et peut-être plus par kilomètre, le trésor de l'Empire ne saurait être indifférent au choix d'un tracé qui comporterait 400 kilomètres de plus et des profils très accidentés. Et effectivement le tracé du Nord semble avoir été définitivement écarté au profit d'une ligne Konieh, Adana Diarbékir, Mossoul, Bagdad.

Quant à l'ambassadeur de France, il trouva les groupes allemands tout préparés à l'idée que le marché de Paris, avec l'abondance et le bon marché de ses disponibilités, offrait à leur entreprise des avantages de premier ordre et qu'on ne devait pas hésiter à s'assurer au prix de sérieuses concessions. En effet, la ligne de Konieh à Bagdad ne coûtera pas moins de 350 millions de marks que la place de Berlin, surtout après l'énorme effort industriel de ces dernières années, est hors d'état de fournir à elle seule.

Ajoutez que l'entente si aisée à rechercher sur le terrain des affaires entre personnes de sang-froid et de sens pratique reçut, dit-on, de hauts encouragements lors du dernier voyage de l'empereur allemand à Constantinople. En tous cas, elle s'établit dans les conditions suivantes :

Dès 1894, et à titre de compensation partielle des succès allemands, le groupe français de la ligne de Smyrne à Kassaba, dont le chemin de fer remontait la vallée de l'Hermos jusqu'à Alacheir, avait obtenu de le prolonger jusqu'à Afium-Karahissar à la rencontre du chemin de fer anatolien en construction. Cette station se trouvait être à 416 kilomètres de Smyrne et à 483 de Constantinople; si bien que, de ce fait, il ne tenait qu'au Smyrne-Cassaba de détourner par des abaissements de tarif les marchandises de l'Anatolien et de faire passer ainsi du Bosphore à la mer Egée le débouché naturel du futur chemin de fer de Bagdad.

Un règlement rationnel s'imposait dans l'intérêt des deux compagnies; il fut effectivement consacré par la fixation d'un barème de tarifs et par l'entrée de deux administrateurs de chacune des Sociétés dans le Conseil de l'autre. Mais il s'étendit beaucoup plus loin, jusqu'aux rapports des groupes mêmes dont dépendaient les deux entreprises, jusqu'au projet du futur transasiatique. Aux termes d'un accord conclu entre la Deutsche Bank et la Banque ottomane, celle-ci agissant au nom du groupe français, il fut convenu que le capital du chemin de fer de Konieh à Bagdad serait fourni pour 40 0/0 par le groupe allemand, pour 40 0/0 par le groupe français, pour les 20 0/0 restant par les autres marchés.

D'exclusivement allemande, l'œuvre devenait internationale, et la part qu'y prenaient nos capitaux assurait que non seulement rien ne serait tenté contre nos intérêts, mais qu'il leur serait fait une place dans la nouvelle entreprise.

Elle restait cependant, quant à sa préparation première, sous l'influence des initiatives dont elle était sortie. C'est une mission allemande composée d'ingénieurs et de représentants de la Deutsche Bank qui, sous la direction du consul général allemand à Constantinople, a entrepris à la fin de 1899 l'étude du tracé et des conditions économiques de la ligne. Et les résultats de ses travaux ont été récemment publiés sous un titre : « Die deutsche Bagdad Bahn » qui ressemble un peu à une déclaration d'annexion.

Il semble que l'auteur de cet intéressant travail, dont un feuilleton du *Journal des Débats* et plusieurs articles de la *Dépêche Coloniale* ont déjà entretenu le public français, ait été un peu emporté par le lyrisme national qui lui fait apercevoir dix millions de colons allemands dans la plaine mésopotamienne et un chemin de fer transasiatique protégé par des milices allemandes comme les lignes de Mandchourie par les soldats du tsar.

Ces patriotiques exagérations ne sont peut-être pas très heureuses. Il n'en est pas besoin pour intéresser le public allemand à une œuvre qui a été signalée de très haut à son attention et que des rêves « mondiaux » lui rendent sans doute encore plus belle; et elles pourraient éveiller soit de la part des autorités ottomanes, soit du côté de la grande voisine territoriale de la Turquie d'Asie, des inquiétudes aujourd'hui sans fondement.

En tous cas, l'accord de 1899 n'est pas resté

lettre morte; à différentes reprises, les groupes financiers français, soutenus par notre représentant à Constantinople, ont, dans la préparation de cette grande affaire, assuré heureusement la défense de nos intérêts. On a obtenu ainsi que la ligne projetée ralliât à la descente du Taurus le terminus de notre chemin de fer de Mersina à Adana, auquel il apportera un supplément de trafic que la proximité de la mer, à peine distante de 60 kilomètres, peut rendre très important. A l'heure actuelle, des négociations sont ouvertes pour fixer la part de l'entreprise, du matériel et du personnel français dans la construction et l'exploitation de la future ligne et pour arrêter la cession à notre groupe d'une part égale dans les actions de la ligne déjà construite d'Haïdar-Pacha à Konieh à celle qu'il doit prendre dans le prolongement de Konieh à Bagdad. Le tracé sera prochainement revu et définitivement arrêté par des ingénieurs français et allemands, et la période d'exécution financière et matérielle doit s'ouvrir, paraît-il, aussitôt que seront réglées les questions relatives aux garanties kilométriques, dont le service comporte certains arrangements avec la Dette publique et des réformes compensatrices dans le système des perceptions.

Reste à jeter un coup d'œil rapide sur le tracé projeté et la valeur économique de l'entreprise.

Jusqu'à Konieh, l'antique Iconium, dont les jardins sont une sorte d'oasis dans le steppe salé du haut plateau, la ligne absorbe, on le sait, la voie déjà construite du chemin de fer anatolien. Celle-ci, qui reçoit par ailleurs les céréales et les bestiaux d'Angora, porte un trafic déjà sérieux. Depuis son ouverture en 1895, le produit brut kilométrique a pu passer suivant les sections de 6.000 à 13.000 francs, et de 2.700 à 6.500 francs; les recettes sont donc en progression croissante; et si elles restent encore inférieures au minimum garanti de 15.000 francs, il est permis de croire qu'avec l'augmentation de trafic qu'apportera nécessairement le prolongement de la ligne, cette partie du réseau se libérera assez rapidement de la garantie.

De Konieh, la voie projetée prend la direction du Sud-Est et au travers de la pauvre Karamanie, par Eregli où les ingénieurs allemands ont reconnu un important bassin houiller, elle gagne le Taurus qu'elle passe aux fameuses portes ciliciennes de Galek Boghau.

Elle descend de là sur la riche région d'Adana, dont les céréales et les cotons font déjà vivre la ligne de Mersina, puis par Aïn Tab, ville de 50.000 habitants, au milieu de terres à blés et d'oliviers, elle pénètre dans le bassin de l'Euphrate. Elle passe ce fleuve à Biredjik où sans doute la retrouvera plus tard la ligne française de Beyrouth à Alep, et se dirige vers l'Est, sur Orfa, l'ancienne Edesse, dont les 40.000 habitants, cultivateurs et éleveurs, alimentent un commerce assez important de caravanes, et sur Diarbékir, centre de même valeur, étape de transit fréquentée, où elle atteint le Tigre. Elle en délaisse les bords, moins déserts cependant que ceux de l'Euphrate, pour descendre directement vers la plaine mésopota-

mienne à l'entrée de laquelle elle dessert Mardin, entrepôt, lieu de pèlerinage et de culte des tribus montagnardes kurdes et chrétiennes, pour aboutir, en face des ruines de Ninive, à Mossoul.

Là, elle abandonne le plaine historique pour suivre au Sud-Est le bord montagneux du bassin mésopotamien, où, à l'entrée de vallées arrosées et protectrices, se sont réfugiés les centres de population les plus importants. C'est Erbil, l'ancien champ de bataille d'Alexandre, Kerkouk au milieu d'une région brûlante et tourmentée où le naphte affleure à la surface du sol. Puis, reprenant le plein Sud, elle descend sur le Tigre, qu'elle retrouve désormais navigable aux portes de Bagdad.

Cette grande cité de 150.000 habitants, et qui fait, à elle seule, tant à l'exportation qu'à l'importation, un commerce d'une cinquantaine de millions, devait être le point terminus de la ligne qui en tirait son nom et son but. La mission allemande ne s'y est pas arrêtée; elle a voulu toucher au golfe Persique. Elle propose d'y arriver par deux lignes qui évitent l'une et l'autre la plaine marécageuse entre les deux fleuves. Celle de l'Est se détache à Deli Abbas, à 50 kilomètres au nord de Bagdad, suit la frontière persane qu'elle finit par passer et aboutit au grand port persan de Mohammerah. Celle de l'Ouest, partant de Bagdad, repasse le Tigre et l'Euphrate, dessert par un embranchement les deux célèbres pèlerinages musulmans de Kerbela et de Nedjef, touche à Bassora et ne s'arrête que sur le golfe Persique même, au port arabe de Koueït.

C'est aller un peu vite. Avant que de concurrencer par une double voie ferrée les bateaux à vapeur qui font le service de Bassora à Bagdad, on peut croire que l'empire ottoman trouvera pendant longtemps des emplois plus productifs de ces garanties de revenu qui seront pour lui, au moins au début, de lourdes charges. Les 1.600 kilomètres de Konieh à Bagdad, prolongés si l'on veut sur Kerbela et Nedjef, constituent une œuvre par elle-même assez importante et assez coûteuse pour qu'on y concentre tous les efforts.

Il ne semble pas, à la vérité, qu'en dehors de la traversée du Taurus, entre Eregli et Adana, de l'Anti-Taurus entre cette ville et Aïn Tab, peut-être de la région entre Orfa et Mardin, et aussi du passage de l'Euphrate, du Tigre et de ses deux ou trois grands affluents du Nord-Est, l'entreprise doive se heurter à de graves difficultés techniques. Mais il suffit pour élever assez haut le coût de la construction d'avoir à l'effectuer dans une région lointaine, en partie déserte, également dépourvue de matériel et de main-d'œuvre expérimentée. Il n'est pas probable que l'on descende au-dessous de 200.000 francs au kilomètre de voie normale.

A ce prix la ligne ne pourrait pas, d'ici à un certain temps, se passer de la garantie du gouvernement ottoman.

De l'énorme transit indien, il n'est guère possible en effet qu'elle détourne à son profit les marchandises à qui les grands services maritimes offrent des transports suffisamment rapides et infi-

niment moins coûteux. Elle pourra plutôt attirer à la longue un certain nombre de voyageurs, si l'on peut s'assurer de bonnes correspondances et ne pas allonger indûment les parcours en les suspendant de nuit, comme le font encore les chemins de fer anatoliens.

En ce qui concerne la Perse, l'Angleterre et la Russie y ont dès aujourd'hui une situation prépondérante au point de vue commercial et des moyens de pénétration que les marchandises européennes n'abandonneront sans doute pas pour la nouvelle voie.

C'est donc de l'établissement des relations locales, c'est du transit au sein de l'Empire, de la reconstitution d'une prospérité légendaire et déchue que le chemin de fer de Bagdad tirera ses meilleurs éléments de succès.

A l'heure actuelle, le mouvement commercial de l'Asie Mineure et de la Mésopotamie, sans être négligeable, n'offre pas de chances de rémunération immédiate. La région de Konieh est pauvre. Celle d'Adana a déjà sa sortie. Diarbékir, Mossoul, Bagdad, sont à coup sûr des centres importants de production et de transit ; mais une portion considérable des marchandises de Bagdad continuera certainement de prendre la voie de mer, et les caravanes qui remontent le Tigre ou passent le désert de Syrie n'arrêteront pas du jour au lendemain leurs transports ; l'expérience des lignes d'Anatolie et de Syrie fait prévoir, au contraire, que, par d'incroyables abaissements de prix, elles continueront pendant un certain temps une lutte d'ailleurs sans espoir.

On parle des houilles d'Eregli ; mais alors que celles d'Héraclée, de qualité excellente et d'évacuation aisée, puisqu'elles sont au bord de la mer, n'ont pas encore réussi à fermer complètement le marché de Constantinople aux houilles anglaises, celles du vilayet de Konieh, au milieu du plateau central, ne pourront s'assurer avant longtemps des débouchés sérieux. De même la baisse récente du naphte rend un peu aventureuse la constitution à Kierkouk de grandes exploitations de pétrole analogues à celles de Bakou, si productives et si heureusement placées. En dehors des minerais de cuivre d'Argana, assez riches pour supporter aujourd'hui les frais de transport à dos de mulet, on ne voit pas que la ligne puisse à son début desservir des centres miniers à grosses sorties.

Enfin les possibilités classiques et — la part faite à l'exagération — certainement admissibles de la culture en Mésopotamie sont subordonnées à une transformation lente et coûteuse, non seulement du sol détérioré par une longue incurie et une modification du climat, mais des populations en grande partie disparues, et pour le reste appauvries et transformées en nomades par des séries de refoulements et de massacres.

Au reste, l'insuffisance présente de ces éléments de trafic, que le développement naturel du pays ou une heureuse chance économique peuvent relever si rapidement, ne compromet nullement la réussite financière de l'entreprise. Elle est assurée

immédiatement, dans les limites d'un intérêt largement rémunérateur, par les garanties de produit gagées sur les dimés des régions traversées. A son profit l'Empire ottoman hypothèque une part de ses revenus. Il est vrai qu'il en assure du même coup la progression et qu'au prix d'un effort financier momentanément pénible, il se procure le plus utile instrument de gouvernement et de transformation.

Le chemin de fer de Bagdad rapproche en effet et rattache les membres disjoints de ce grand corps endormi et inorganisé ; en reliant les provinces du Sud-Est au centre de l'Empire, il restitue à celui-ci un équilibre et des moyens d'action qui lui échappaient, il donne à celles-là des chances d'améliorations administrative et politique et, si l'on peut, dire d'innervation civilisatrice. Stratégiquement il rend disponible et mobile le corps d'armée de Bagdad, dont les troupes, tenues en état par la surveillance des tribus de l'Arabie et des pillards de l'Euphrate, passent pour excellentes ; et en faisant moins lointaines les frontières du Sud et de l'Est, il permet de les couvrir par une mobilisation plus prompte et des renforcements éventuels.

Enfin et surtout, il ouvre au développement économique et au progrès moderne d'immenses régions qui, après avoir été le berceau de l'humanité, en ont été à demi désertées et qui, en échange de soins rares et malhabiles, ne lui rendent plus que des dons incertains. L'arrivée du chemin de fer à Orfa, Diarbékir, Mossoul sera certainement, comme à Angora et à Konieh, le signal d'une brusque expansion commerciale et agricole. Et si la meilleure volonté ne peut encore apercevoir, avec l'auteur de la Deutsche Bagdad-Bahn, les 24 millions d'hectares de la Basse-Mésopotamie transformés soudainement en une Italie du Nord, couverte de céréales et rendant 60 pour un, du moins peut-on penser qu'avec le rétablissement de la sécurité et des relations économiques permanentes, avec la certitude jusqu'ici absente de pouvoir exporter les produits de la culture, avec la reprise des travaux d'irrigation abandonnés depuis des siècles et dont dépend la transformation du bassin mésopotamien, avec tout ce que pourra apporter de capitaux, de compétence, d'esprit d'initiative et de travail, l'élément européen en marche avec le chemin de fer, ces plaines, où l'on chercha le Paradis terrestre, retrouveront progressivement des populations laborieuses pour les exploiter et les richesses qu'on a depuis si longtemps oublié de leur demander.

A ce moment, qui n'est peut-être pas très éloigné, le chemin de fer de Bagdad se passera certainement des garanties de l'Empire, après avoir largement contribué à en rendre le service léger ; et il sera sans doute une des entreprises les plus prospères du monde.

On voit toute l'importance de l'œuvre projetée. Elle vaut pour nous, tant comme ressort d'un développement commercial, auquel, malgré le peu d'importance de nos intérêts actuels dans ces régions, nous ne pouvons manquer d'être associés,

que comme instrument d'expansion pour notre influence politique et économique.

Anglais, et partant par exemple de Tripoli, pour rejoindre Bassora, le grand tronc asiatique eût affaibli gravement notre situation en Syrie, consommé notre ruine dans le golfe Persique et donné à l'empire colonial de notre grande rivale un nouveau et dangereux point d'appui.

Exclusivement allemande, la ligne de Constantinople à Bagdad eût fermé à notre influence, à nos entreprises encore actives et à notre personnel le domaine qui s'ouvre aux bonnes volontés civilisées. L'autorité personnelle de notre ambassadeur et de son prédécesseur, l'habileté de nos représentants financiers à Constantinople, l'esprit à la fois pratique et courtois des groupes allemands, encouragés par leur souverain et conscients des avantages d'une entente qui ne s'arrêtera peut-être pas là, ont transformé notre situation un moment compromise. La part qui devait nous revenir dans l'œuvre de rénovation économique de la Turquie d'Asie nous a été réservée ; il ne dépend que de notre initiative et de nos capitaux de la remplir.

HENRI DE PEYERIMHOFF.

LA PÉNÉTRATION RUSSE EN CHINE

I

La Russie a vis-à-vis de la Chine une situation tout à fait différente de celle de tous les autres pays de l'Europe. Premièrement, la Russie est la voisine des provinces extérieures de la Chine sur une longueur de 8.000 verstes ; deuxièmement, les relations et l'amitié des deux pays remontent au règne de Pierre le Grand, c'est-à-dire à deux siècles, et n'ont pas été interrompues. Il en résulte que la Russie joue auprès de la Chine le rôle d'une grande amie et d'une voisine prête à lui rendre de bons offices dans les circonstances difficiles, et qui les rend en effet, et qui les fait payer, mais à qui on ne saurait vraiment reprocher les dédommagements qu'elle prend pour les frais que l'amitié lui a imposés. Ce rôle particulier, cette différence que la Russie a soin de mettre entre elle et les autres nations d'Occident, cette influence, cette confiance, cette autorité dont elle jouit à Pékin, ont particulièrement paru depuis quarante ans. L'année 1860 est le véritable point de départ pour l'étude des rapports de la Russie et de la Chine, — le traité de Pékin, qui fut signé cette année-là entre les deux puissances, formant, suivant le mot d'Alexis Krausse, la *Grande Charte* de la Russie en Chine (1). Non seulement la Chine cède bénévolement tous les territoires qui sont au nord de

l'Amour et à l'est de l'Ooussouri (art. 4) ; non seulement elle confirme à l'Ouest la cession du lac Balkach et du lac Issyk-koul (art. 2) ; mais elle permet, sur toute la frontière fixée par ces deux articles, « un commerce libre de tout droit de douane ou de toute restriction, entre les sujets des deux Etats » (art. 4) ; — mais bien plus, elle donne aux Russes deux voies de pénétration commerciale vers l'intérieur de la Chine : l'une, — qui existait depuis 1721, — de Kiakhta à Pékin par Ourga et Kalgan, avec établissement d'un consulat russe à Ourga (art. 5) ; l'autre à l'Ouest par Kachgar, où les Russes reçoivent le droit d'établir une factorerie et un consulat (art. 6). Ourga et Kachgar commandent au Nord et à l'Ouest les deux grandes routes de caravanes qui conduisent dans l'Empire du Milieu. On voit l'importance de ces articles ; les autres régularisent les relations quotidiennes entre les deux pays.

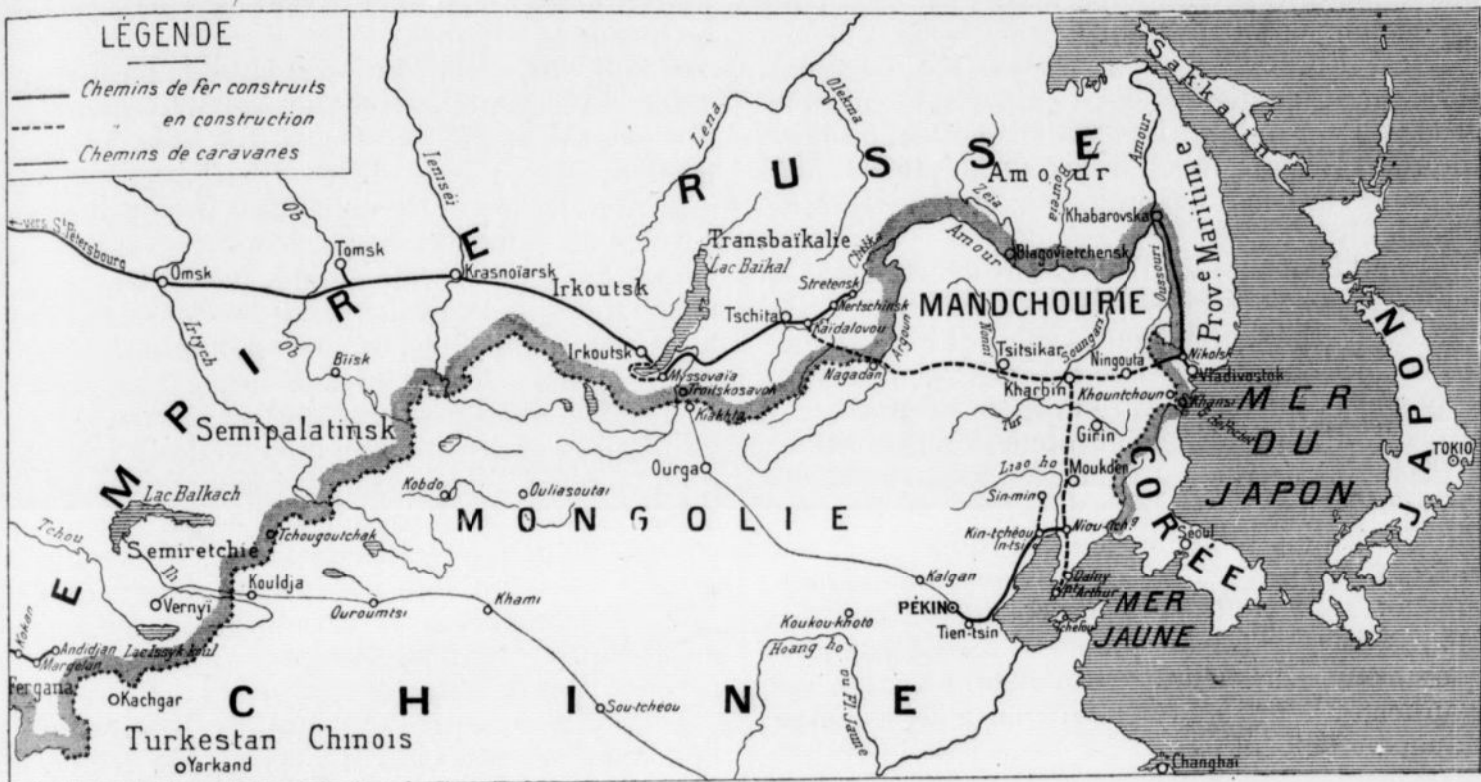
Les circonstances permirent bientôt à la Russie de jouer un rôle actif dans la politique intérieure du pays. Trois ans après le traité, en 1863, une formidable révolte musulmane éclatait dans le Turkestan chinois, dans la Kachgarie et au Nord, jusque dans la province de l'Ili. Les indigènes Dounganes massacrèrent les Chinois ; et ils se proclamèrent indépendants, sous la conduite d'un chef national, Yakou-beg, qui fonda à Kachgar un véritable Etat. Pour atteindre les rebelles, il fallait qu'une armée partie de Chine traversât d'abord un immense désert ; en pratique, la répression était donc à peu près impossible. Or l'agitation, à Kachgar, derrière une énorme barrière de montagnes, était peu préjudiciable aux Russes ; dans la vallée de l'Ili, au contraire, elle pouvait se communiquer sans obstacles aux populations des steppes, à ces régions du lac Balkach, par exemple, cédées en 1860. Aussi les Russes intervinrent-ils ; ils marchèrent sur Kouldja, que les insurgés leur remirent aussitôt ; ils pacifièrent sans peine toute la province de l'Ili (1871). En même temps ils firent savoir à Pékin qu'ils n'agissaient que dans l'intérêt de la Chine ; qu'ils occupaient le pays en attendant que les Chinois pussent y rétablir leur propre autorité, et qu'ils le restitueraient dès que les circonstances s'y prêteraient. Les circonstances s'y prêtèrent plus vite qu'ils ne le pensaient. Yakou-beg semblait affermi à Kachgar ; la Russie et l'Angleterre se disputaient son amitié, et la Russie, qui avait signé avec lui un traité de commerce en 1872, semblait l'emporter, quand Yakou-beg mourut en 1877. Après sa mort, les Chinois, étant venus à bout de dompter la rébellion, envoyèrent à Saint-Petersbourg un mandarin, Tchoung-hou, pour négocier, comme il était convenu, la restitution de l'Ili. Les Russes se firent tirer l'oreille ; ils voulaient garder une partie du pays ; ils voulaient une indemnité de 5 millions de roubles et des privilèges commerciaux. Quand Tchoung-hou revint à Pékin, porteur de ces conditions, on le jeta en prison, et on le condamna à mort. La Russie prit fait et cause pour lui, et la guerre faillit éclater. Enfin, on envoya à Pétersbourg un second ambassadeur, le marquis Tseng,

(1) ALEXIS KRAUSSE : *Russia in Asien*, 1899.

et le traité définitif fut signé le 12 février 1881. La Russie rendait tout le territoire qu'elle détenait, sauf une région à l'Ouest, qui lui était laissée, et où les indigènes qui préféreraient la nationalité russe à la nationalité chinoise pouvaient s'établir (art. 1 et 7). Elle recevait une indemnité, pour les frais d'occupation, de 9 millions de roubles métal (art. 6). Ses privilèges commerciaux étaient considérablement accrus. Les Russes avaient le droit de commercer librement dans toute la Mongolie, d'établir des consulats dans les principales villes. Ils recevaient les mêmes droits dans les deux points d'arrivée, dans la Chine propre, des deux grandes routes de caravanes, Sou-tchéou pour

l'Est Chinois, laquelle devait construire un chemin de fer, à travers la Mandchourie, allant d'une station de la ligne de Transbaïkalie à une station de la ligne de l'Oussouri : c'est-à-dire qu'une voie ferrée, chinoise en théorie, et russe en réalité, devait désormais servir aux wagons russes du Transsibérien et leur permettre de se rendre de la Transbaïkalie à Vladivostok en coupant au court par le territoire chinois, au lieu de faire par les rives de l'Amour et de l'Oussouri un long et difficile détour par un chemin de fer qui d'ailleurs n'était pas, lui aussi, encore construit.

En même temps la Russie jouait en Corée une autre partie. Après la guerre de 1894-1895, le



celle de l'Ouest, et Kalgan pour celle de l'Est. Enfin (art. 18), les stipulations du traité de 1858, relatives à la libre navigation des Russes sur l'Amour, l'Oussouri et sur le Soungari, c'est-à-dire l'artère centrale de la Mandchourie, étaient confirmées. Les deux gouvernements devaient procéder à une entente concernant le mode d'application de ces stipulations. C'est le premier pas vers la russification de la Mandchourie, à laquelle nous assistons aujourd'hui. Elle a commencé dès ce moment et n'a plus cessé.

Mais, ici encore, les circonstances ont heureusement servi la patiente ambition des tsars. La guerre éclata entre la Chine et le Japon le 1^{er} août 1894; la Chine radicalement battue venait d'être obligée à des concessions, dont la plus grave était l'abandon au Japon de la Mandchourie méridionale. On comprend que la Russie, qui convoitait précisément la Mandchourie, soit intervenue, entraînant la France et l'Allemagne. Le Japon dut abandonner la Mandchourie. La Russie fut récompensée de ce grand service. Et, le 8 septembre 1896, un arrangement conclu entre la Banque russo-chinoise et le gouvernement chinois confia à la Banque la fondation d'une Société, dite du *Chemin de fer de*

Japon, sous couleur de régénérer la Corée par elle-même, avait placé auprès du roi des conseillers dévoués aux intérêts japonais. Seule, la reine semblait un obstacle; elle fut assassinée le 8 octobre 1895. Mais cet événement eut un effet inattendu; le roi, épouvanté, se réfugia, avec le prince héritier, dans les bâtiments de la légation russe. Tous deux y vécurent pendant un an et neuf mois, jusqu'au 20 février 1897. Ce coup de théâtre eut naturellement pour conséquence de substituer en Corée l'influence russe à l'influence japonaise. Russie et Japon échangèrent des négociations, qui aboutirent aux traités du 14 mai et du 9 juin 1896. Les deux puissances protestent toutes deux de leur désintéressement, et se partagent l'influence tout en s'en défendant. En fait, la Russie dirigea tout. Les finances coréennes furent réorganisées par un Russe; l'armée coréenne fut instruite par des officiers russes. Mais ici, comme dans la province de l'Ili, les Russes tinrent à se donner les apparences du détachement, et au début de 1898, quand les affaires parurent rétablies en Corée, ils demandèrent au roi s'il avait encore besoin de leurs conseils financiers et militaires. Sur sa réponse négative, ils se retirèrent, en

signant avec le Japon, le 25 avril, un dernier traité par lequel les deux puissances s'engagent l'une vis-à-vis de l'autre à ne pas intervenir dans les affaires intérieures du pays, et à n'accorder de conseillers financiers et militaires à la Corée qu'avec l'agrément l'une de l'autre. C'est ainsi que dans cette affaire de Corée la Russie a joué le rôle du troisième larron, mais avec un tact, une bienveillance, un air de désintéressement, qu'on retrouve dans toute sa politique orientale.

Pendant ce temps de nouveaux événements s'étaient passés en Mandchourie. Les Allemands s'étaient emparés en 1897 de Kiao-tchéou et les Anglais de Oued-oued. Les Russes saisirent l'occasion et demandèrent Port-Arthur et Ta-lien-ouan, singulièrement importants pour eux, puisqu'ils leur donnent enfin des ports sur une mer qui est libre de glaces pendant toute l'année. Ils reçurent en même temps l'autorisation de diriger sur Port-Arthur un embranchement de l'Est-Chinois (27 mars 1898). Enfin, un an plus tard, ils reçurent le droit de prolonger la ligne jusqu'à Pékin.

Durant les troubles qui sévissent actuellement en Chine, la politique russe ne s'est pas démentie. Dès que les insurgés ont attaqué la voie de l'Est-Chinois, les troupes russes se sont retirées, pour ne pas provoquer de conflits entre Chinois et Russes; et elles se sont bornées à défendre leur propre frontière, à Blagovietchensk par exemple. Mais quand il a été évident que les Chinois ne pouvaient pas rétablir l'ordre en Mandchourie, les Russes s'en sont chargés, et l'ont rétabli en effet avec une vigueur sauvage. S'ils ont coopéré à l'expédition contre Pékin, ils ont été les premiers à vouloir retirer leurs troupes. Ils n'ont perdu aucune occasion de manifester leur bienveillance au gouvernement chinois.

II

La question politique est doublée d'une question économique, qui peut se formuler ainsi : Quelles sont, à l'heure présente, les relations commerciales qui existent entre la Russie et la Chine? Nous laisserons aujourd'hui de côté : 1° le cabotage qui se fait entre la Sibérie et la Chine; 2° le commerce maritime qui se fait entre les ports de la Russie d'Europe, Odessa par exemple, et les ports de la Chine. — Nous étudierons seulement le commerce qui se fait, sur les 8.000 verstes de la *frontière de terre*, du Turkestan à la Mandchourie.

..

En face des trois provinces russes de Fergana, de Semiretchié et de Semipalatinsk, s'étend, du Karakoroum au Targabataï, le Hin-Tchiang, qui forme depuis 1885 la vingtième province de l'empire chinois. Il atteint la Chine propre à l'ouest de Sou-tchéou. Région de steppes et de déserts parsemés seulement d'un certain nombre d'oasis : dans l'Ouest, Kachgar, Yarkand, Khotan; Kouldja dans la vallée de l'Ili; Ouroumtsi, Barkoul, Khami

sur les flancs du Tian-tchan — région en somme assez analogue au Turkestan russe. Quand ces oasis sont riches, elles exportent leurs produits. De plus, elles jalonnent entre les possessions russes et la Chine une importante route de caravanes.

Cette route a été vantée par Reclus, qui voyait déjà passer entre l'Altaï et le Tian-tchan le chemin de fer transcontinental Calais-Changhai. L'événement lui a donné tort. De fait, c'est cependant le long de cette route et dans cette région que se fait la plus grande partie de l'exportation russe : 2.194.004 r. en 1893, soit 60 % de l'exportation totale. Mais l'exportation chinoise par cette même route est faible. Le principal objet de l'exportation chinoise est en effet le thé, et il ne prend pas cette voie.

Quant aux oasis, qui sont la seule partie cultivable du pays, elles sont de valeur économique diverse. Celles du Sud-Ouest, Kachgar, Yarkand, Khotan, sont riches. Elles fabriquent et elles exportent la soie et le coton. Mais dès qu'on arrive à celles du Nord, il faut beaucoup en rabattre des éloges qui leur ont été donnés par Ritter, et plus récemment par Prjevalsky. La plus considérable de toutes, Ouroumtsi, est un entrepôt animé et considérable; mais elle n'a aucune importance propre. Il n'existe dans le Turkestan chinois que deux industries : celle du coton et celle de la soie. Ouroumtsi n'a ni l'une ni l'autre. Elle n'a même pas assez de blé et en demande aux oasis voisines. Il en est de même de Khami, qui a des cultures insuffisantes, une industrie nulle, et où l'élevage, seul assez prospère, est concentré dans les mains de quelques familles. Ainsi des autres oasis : de petites villes de steppes.

Le commerce qui se fait entre Kachgar et le Fergana passe par Oeh. Il y arrive par deux cols, dont l'un est assez facile en été. Le Fergana exporte principalement des cotonnades imprimées. Il envoie aussi des tissus de soie, des objets manufacturés, du fer, de l'acier, de la fonte, des objets de fer et de cuivre, du sucre, des chaussures, des couteaux sartes, des pistaches, des amandes, de la garance, du tabac sarte, et différents objets de détail : en somme, les produits d'une oasis féconde et d'une civilisation plus avancée. En retour, Kachgar lui rend surtout les produits de son industrie. Elle lui envoie de la soie en fil et des cotonnades blanches (*mata bielaia*); du feutre, des tapis, des robes, des ceintures, des pelleteries, du cuir de cheval et de mouton, de l'alun, de l'ammoniac, de l'opium, des tasses chinoises, des bonnets tibétains. Mais Kachgar envoie surtout ses marchandises au Nord, dans le Semiretchié, par le col de Terekty et la vallée du Naryn : en 1895, 4.164.804 roubles, — contre une faible exportation russe de 339.340 roubles.

En longeant vers le Nord la frontière du Semiretchié, nous trouvons à toutes les passes un commerce établi entre les possessions russes et les possessions chinoises. La Russie vend aux sujets chinois à peu près les mêmes objets dont elle four-

nit les indigènes de ses propres provinces : objets manufacturés, cotonnades imprimées, draps et autres étoffes, chaussures de cuir, vaisselle, bougies, cire, objets de fer et d'acier, fer en feuilles, thé, sucre, etc. — Ce commerce croît d'année en année. L'exportation russe a passé de 2 millions 228.939 roubles en 1894 à 2.303.221 roubles en 1895. Mais l'exportation chinoise lui reste constamment supérieure, et croît plus vite. Elle a été de 2 millions 871.584 roubles en 1894. Elle a atteint 3 millions 117.373 roubles en 1895.

Le commerce continue le long des frontières de la province de Semipalatinsk. Mais le pays change. Dans les frontières chinoises, plus de soie ni de coton, ni aucune industrie : des nomades pauvres, qui vivent exclusivement de l'élevage. Le commerce a déjà le caractère qu'il aura sur les frontières de Mongolie. Le nomade vend le bétail, les cuirs bruts, la laine, le feutre; ces articles ont formé en 1895 86 % de sa vente. — Mais tout ce que l'élevage ne lui fournit pas, il doit l'acheter au marchand étranger, russe ou chinois. L'exportation russe l'emporte donc ici sur l'importation. La première est de 607.544 roubles, la seconde de 507.345. C'est une différence de 100.208 roubles. Et cette exportation s'accroît très vite. De 1894 à 1895 elle a gagné 193.744 roubles, tandis que l'exportation chinoise n'en gagnait que 76.856. — Les Russes fournissent aux sujets chinois surtout des objets manufacturés.

La première place y appartient sans conteste aux tissus de coton, qui forment 87 % de l'exportation russe. Nous avons déjà trouvé ces tissus dans l'exportation du Fergana et du Semiretchié. Toute la Chine occidentale en est vêtue. La matière en vient des plantations du Turkestan russe, dont les produits sont envoyés bruts à Moscou et manufacturés. Ils reviennent ensuite dans l'Asie centrale pour y être exportés dans les provinces chinoises : cotonnades rayées, de couleurs vives, pour les habitants du Turkestan; cotonnades bleues pour les Mongols. Ils ont à redouter la concurrence anglaise. Les Anglais se sont glissés dans le Turkestan chinois après la répression de l'insurrection doungane en 1878. Les produits anglais sont supérieurs en qualité et en élégance. Mais ils coûtent beaucoup plus cher, 85 centimes le mètre au lieu de 40 ou 45. Et « la question de bon marché est prédominante aux yeux du consommateur indigène ». Tous les voyageurs ont constaté la victoire des produits russes sur les produits anglais.

III

Interposée sur de vastes espaces entre la Sibérie et la Chine, la Mongolie apparaît d'abord comme une région de transit pour les objets qu'échangent les deux pays. — Pays de pasteurs nomades et sans industrie, la Mongolie a elle-même besoin de tout ce que l'élevage ne lui fournit pas directement : vêtements, chaussures, ustensiles, etc. Etendue entre la Sibérie et la Chine, s'approvisionne-t-elle chez l'une ou chez l'autre ? Ainsi le

steppe mongol apparaît deuxièmement comme un champ de bataille commercial entre les Chinois et les Russes.

Les échanges entre la Sibérie et la Chine propre à travers la Mongolie se font presque exclusivement par la célèbre route de caravanes qui sort de Chine à Kalgan, traverse le Gobi du sud au nord, passe à travers Ourga et atteint la frontière russe à Kiakhta. Cette route, ouverte en 1721, est depuis le traité de Pékin entretenue par la Russie et desservie par un service postal russe. Entre Ourga et Kalgan fonctionne également un service postal chinois. L'expédition des marchandises par la poste a lieu une fois par mois. Mais le plus souvent les marchands russes, au lieu de s'en servir, louent des chameaux et un guide mongol, et traversent le désert en caravane. Le transport des marchandises est une des principales industries des Mongols. Aujourd'hui, les routes s'améliorent, le transport par bêtes de somme est remplacé par le charriage. La route postale russe a été récemment ouverte aux télégraphes. Des bacs ont été établis sur les rivières. Ces transformations en amènent d'autres. Les Mongols commencent à faucher le foin. Des charpentiers, des menuisiers, des charrons s'établissent le long de la route. De Kiakhta à Ourga, presque toutes les trois verstes, des villages mongols, encore à demi nomades, apparaissent entourés de meules de foin, de tas de bois et d'objets qu'on en a fabriqués : roues, essieux, brancards. L'arc russe, introduit dans le harnais mongol, montre sous quelle influence s'est fait ce changement.

Le transport se fait pendant l'automne et l'hiver. Les caravanes partent dès le mois de septembre. En 1895, il est parti de Kiakhta vers la Mongolie et la Chine intérieure 100 caravanes chargées de marchandises russes. Il en est arrivé de Chine, dans la même ville, 1.363. Les caravanes russes comportaient 865 chameaux et 1.580 télégraphes attelés de bœufs et de chevaux. Les caravanes chinoises comportaient 587 chameaux, 76.984 télégraphes qui étaient attelés de bœufs et 8.560 chevaux. On connaît à ces chiffres le rôle prépondérant de l'exportation chinoise. Les denrées qu'amènent les caravanes de Chine inondent le marché de Kiakhta. Elles y apportaient plus de 5 millions et demi de r. dans les quatre premiers mois de 1896, tandis que le commerce proprement local ne dépassait pas 2 millions et demi. Au rebours, les Russes, sur 560.000 r. de marchandises vendues, n'en expédiaient en Chine que 18.000. Ainsi se vérifie, du moins sur ce point, une fois de plus la loi souvent énoncée : *la Chine exporte et n'achète pas.*

Les caravanes chinoises apportent à Kiakhta des objets manufacturés, surtout de la soie et un peu de coton; des pelleteries du Thibet. Elles y apportent principalement le thé. Sur une exportation de 15.493.394 roubles, en 1895, le thé entraînait pour 14.795.954 r. Il forme 98 % de l'importation sibérienne. Les Russes apportent des denrées alimentaires, porcs, volailles, œufs, poissons, sucre; des matériaux bruts, cornes de gazelle et de chevreuil; mais surtout des objets manufacturés, où

le premier rang appartient aux cuirs et aux tissus. Les Mongols apportent des matériaux bruts et des denrées alimentaires : des cuirs non tannés, des bêtes à cornes, des moutons, du beurre, du feutre.

Le commerce de la ville augmente. En 1830 il ne dépassait pas 1 million et demi de roubles. Vers 1845 il atteignait 13 millions. Après une chute à 10 millions en 1863 pendant la crise que traversa alors la Chine, il remonta à 16 millions et demi en 1876, et resta stationnaire jusqu'en 1893. Depuis lors, il croît rapidement. En 1895 il atteignait 19.601.450 r. Il avait *vingtuplé en soixante ans*. Mais le progrès ne porte que sur l'exportation chinoise. L'exportation russe, de 1894 à 1895, a perdu un demi-million de roubles.

Au sortir de Kiakhta, la route de Kalgan n'entre pas tout d'abord dans le steppe. Elle traverse, pour arriver à Ourga, une région de montagnes, de prairies, de vallées fertiles, semblable, dit Prjevalsky, aux plus belles parties de la Transbaïkalie. L'influence russe y a eu un résultat curieux et qu'il faut dédier aux géographes déterministes. Il y a vingt ans la culture n'y existait pas. Aujourd'hui, « partout se rencontrent des champs où sont cultivés le froment, le millet, surtout l'orge et l'avoine ». A partir de 1880 de terribles épizooties sévirent sur les troupeaux mongols, dont les sarlyks furent complètement détruits. En même temps, des disettes sévissaient en Transbaïkalie, où le prix du blé montait à 2 fr. le poud. Les marchands russes de blé eurent l'idée d'en demander aux Mongols dans le temps où ceux-ci trouvaient le plus de déboires dans l'élevage. Pour les engager à la culture, un marchand russe, M. Goldobine, au lieu du prix courant du blé en gros 1 r. 20, leur donna 1 r. 60. Les Mongols alléchés se firent donc, de pasteurs, agriculteurs, et le restèrent quand le blé redescendit au taux normal. Ils apprirent à diviser la terre, qu'ils mesurèrent par jet de flèche. Le loyer du sol augmenta, au détriment des Chinois, jusque-là seuls agriculteurs et locataires du sol ; et les Mongols, qui les détestent, sont en train de les évincer.

Il existe donc une petite importation de blé mongol dans les frontières sibériennes. Elle active le commerce sans nuire à l'exportation russe. Les paysans russes restent à côté des producteurs mongols les fournisseurs fondamentaux des 70 maisons qui font à Kiakhta le commerce des grains. Avec les 200 à 300.000 pouds de blé qu'elles leur achètent, celles-ci font une détestable farine, qu'elles vendent aux Mongols et aux Chinois du voisinage, et que les habitants russes de Troïtskosavsk et de Kiakhta achètent pour son bon marché.

Auriste, le commerce de cette région est presque entièrement aux mains des marchands chinois. Sur la route de Kiakhta à Ourga, on les voit qui ont acheté leur pacotille en Sibérie, à Verkne-Oudinsk, à Irkoutsk, à Irbit : étoffes, cuir de Russie, maroquin, objets de métal, haches, clous, scies, limes, fil de fer et de cuivre, forets, écuelles, seaux, feuilles de fer-blanc, fer en feuilles et en barres, objets de mercerie, boutons, dés, crayons, aiguilles, ciseaux, lunettes, etc. Les seuls objets de provenance chinoise qu'ils possèdent sont quelques paires de

bottes, de la toile, des pipes et des tabatières. Ils échangent leur pacotille contre du bétail et des produits de l'élevage. Ils revendent ensuite les peaux par exemple, dont on les paie, aux marchands russes de Kiakhta. En 1894, ils ont revendu 11.000 peaux pour 35.000 r., soit 3 r. pièce. Or dans le steppe la meilleure peau vaut de 1 r.80 à 2 r. On voit le bénéfice qu'ils ont fait. Quant au bétail échangé, ils en vendent la plus grande partie en Sibérie, aux mines d'or de la Léna. Ils envoient le reste en Chine.

A Ourga, les Chinois l'emportent également. La ville a deux quartiers industriels, Mai-ma-tchen et Khourien. A Khourien, parmi les maisons de commerce qui bordent la place du Marché, on remarque d'abord celles des marchands russes. La seule maison à deux étages de la ville appartient à la Compagnie russe Kokovine et Basov. Cependant, depuis quinze ans, le commerce russe a beaucoup baissé. Des maisons se sont fermées ; les autres ont restreint leurs affaires. Il ne reste que trois maisons en activité à opposer aux trente-cinq qui appartiennent à des commerçants de Pékin, et dont les moindres ont 5 à 6 employés, les plus importantes 50 ou 80. Ces puissantes maisons pékinoises importent non seulement les objets chinois, mais beaucoup de produits européens : baromètres, thermomètres, vases, statues, etc. Leurs soies même et leurs cotons viennent d'Europe. Il faut encore ajouter à leur commerce celui des 1.800 habitants chinois de Mai-ma-tchen.

Ainsi, dans toute la Mongolie centrale, le commerce russe est écrasé par la concurrence des commerçants de Pékin. Il en est autrement à l'Ouest, dans les districts de Kobdo et d'Ouliasoutai.

Le plus ancien commerce qui se soit fait dans ces steppes fut mené par les grandes maisons de Khoukhou-khoto. Elles comptent encore douze établissements à Ouliasoutai. A Kobdo, où elles font le grand commerce et envoient des représentants vendre au détail dans les kochouns, elles occupent le premier rang. Telle est la puissante maison Dachen-kouï, fondée au capital de 40 millions de roubles, et qui fait des opérations de banque dans tout le Khalka. Les salaires seuls de ses représentants s'élèvent à 30.000 lars. Elle ramène tous les ans sur Khoukhou-khoto 80 à 100.000 moutons.

Pendant l'insurrection doungane, ces maisons subirent de grandes pertes. Les marchands de Pékin, saisissant l'occasion, essayèrent de les supplanter. A Ouliasoutai ils fondèrent dix maisons avec des baux de cinq à sept ans. A l'expiration de ces baux le commerce pékinois baissa beaucoup. En 1879, il ne restait que quatre maisons. Les autres avaient émigré, ou étaient réduites à faire dans le steppe un commerce errant. Aujourd'hui il y a à Ouliasoutai trois grandes maisons de Pékin, qui vendent de la soie, des cotonnades (souvent d'origine américaine) et des objets usuels. A Kobdo le commerce de Pékin compte une maison ouverte toute l'année, et quelques autres qui font le commerce de deux à six mois.

Le commerce russe dans ces régions est fait par des marchands qui arrivent de Biisk à travers l'Altai. Jusqu'en 1860, ils se bornaient à trafiquer sur la frontière avec les Kalmouks sujets des deux empires. A cette époque la convention de Pékin ouvrit la Mongolie sans douane au commerce russe. Les marchands de Biisk fondèrent des entrepôts à Kobdo et à Ouliasoutai. La plus grande partie de la vente ne se fait pas d'ailleurs dans ces villes, mais dans les camps nomades des kochouns et dans les monastères, où l'on envoie du printemps à l'automne des représentants qui séjournent plus ou moins longtemps suivant l'importance du trafic. Ainsi, à Baïdarik, le représentant du marchand russe Ignatiev, d'Ouliasoutai, demeure un mois entier. Les objets d'exportation russe sont le cuir de Russie, dont toute la Mongolie est chaussée, et que ni Chinois ni Mongols ne savent préparer; les cotonnades, dont la vente est abondante, mais le profit faible, à cause des bas prix qu'impose la concurrence chinoise et anglaise; du drap à bon marché, que les Chinois ne fabriquent pas; le fer et les objets de fer, le métal russe étant moins cher en Mongolie occidentale que le fer chinois; des caisses et cassettes, théières de cuivre, serrures, couteaux qui se ferment, boutons de bronze, miroirs, clinquant, tabatières, allumettes, tapis de Tiumen, savon, colle, chandelles, aiguilles, sucre, pain d'épice et confitures. Les paiements se font partie en argent, partie en objets d'échange.

Ce commerce fut d'abord fait dans de mauvaises conditions. Il était aux mains d'un petit nombre de maisons : trois, pour tout l'arrondissement de Kobdo. Le marchand russe ne venait pas lui-même diriger ses affaires. Il déléguait un représentant, en lui imposant l'unique condition de rapporter tant pour cent de bénéfice. Le représentant conduisait les affaires à sa guise. Préoccupé seulement de satisfaire aux exigences du maître, la qualité du commerce lui importait peu. Des marchandises traînaient deux ou trois ans en magasin. L'arrondissement d'Ouliasoutai, étant le plus éloigné, était le plus négligé. Les visites du maître y étaient plus rares, les marchandises de qualité et en quantité moindres : un peu de nankin, du bougran, du méchant reps. Dans la ville d'Ouliasoutai, les pauvres boutiques des Russes étaient dissimulées dans l'intérieur des maisons chinoises. On pouvait parcourir la ville sans se douter de leur existence. Les affaires étaient presque nulles.

Depuis 1885 environ il en est autrement. Les petites maisons ont succédé aux grandes. A Kobdo, au lieu de 3 maisons ayant chacune un mouvement d'affaires de 73 à 100.000 roubles il y a maintenant 24 petits détaillants, avec chacun un mouvement d'affaires de 6 à 30.000 roubles, deux seulement atteignant 80.000. Ces petits négociants, qui achètent leur stock à crédit en Russie, sont obligés de vendre pour solder leur dette. Pour vendre ils ont baissé leur prix. Aussitôt les consommateurs se sont adressés à eux. A Ouliasoutai, les écuelles, que les Chinois vendaient jadis deux

fois moins cher que les Russes, aujourd'hui s'achètent exclusivement à ces derniers. L'exportation de la fonte, du fer, des objets de cuivre, a augmenté. Celle des trépieds de fer et des pinnettes commence.

En même temps les petits commerçants, obligés de se donner plus de peine, ont multiplié les voyages dans les kochouns et étendu le rayon de leurs opérations. Enfin ces hommes qui résident dans le pays et qui le connaissent (à Ouliasoutai ce sont les anciens représentants qui ont repris les affaires à leur compte) ont accommodé leur commerce aux besoins de la vie mongole et s'en trouvent bien. Autrefois les marchands russes n'acceptaient comme objets d'échange que l'argent, le thé et les peaux de marmottes : un lan pour 2 roubles, une brique de thé pour 60 kopecks, une peau pour 5 kopecks. C'est le système que suivent encore les Chinois, qui n'acceptent que les moutons, la laine et les peaux de mouton. Aujourd'hui le détaillant russe accepte tous les produits de la vie mongole : peaux de renard, de martre, de zibeline, d'ours, de loup, de putois, de blaireau, de glouton, de mouton, de chèvre; laine de mouton et de chameau; chevaux, chameaux, bœufs, moutons, crin de cheval, peaux brutes, courroies, cordes, feutre, etc. Cette facilité attire le consommateur, et le marchand n'y perd rien. Car il fait de ces objets un second et avantageux échange. Avec ce système il devient impossible de fixer le prix des marchandises russes. Ainsi le *bias* est estimé 22 kopecks l'archine; mais le marchand en vend 10 archines pour 5 peaux de mouton qui valent 2 r. 70, il revend les cinq peaux de mouton pour une de renard, qui vaut 3 r. 20, et ainsi de suite. — Autre exemple. Autrefois les marchands d'Ouliasoutai ne détaillaient pas le cuir de Russie à moins d'une demi-peau, valant 7 briques de thé. Le Mongol ne pouvait pas déboursier une somme aussi forte; et comme il devait aller chez le marchand chinois pour acheter de la soie, il y prenait en même temps des chaussures toutes faites au prix de 3 briques. Aujourd'hui, les marchands russes découpent des morceaux de cuir de 2 briques : ils gagnent à cette vente au détail, et les Mongols achètent plus de cuir qu'auparavant. Conséquence : la vente des chaussures chez les marchands chinois a baissé de 97 %.

Le commerce est donc très florissant. Les trois quarts de la population sont exclusivement vêtus de cotonnades russes, et qu'ils reçoivent directement des mains russes. Le commerce dans les kochouns s'est rapidement étendu. Les marchands russes vendent leurs denrées dans tout l'arrondissement de Kobdo, en descendant au Sud jusqu'à Goutchen et en couvrant de leurs voyages constants un espace qui comprend 750 verstes du Nord au Sud, et 600 d'Ouest en Est. Ils rencontrent à l'Est leurs confrères d'Ouliasoutai. L'activité de ceux-ci s'exerce le long de trois routes qui s'étendent vers l'Est à partir du méridien du lac Bagador : la première au Nord jusqu'à Daitchin-goun; la seconde au centre prolonge la piste de Kobdo à Ouliasoutai jusqu'à Erveni; la troisième au Sud

suit la route d'Ouliasoutai à Kalgan jusqu'à Ologoi. Quelques-uns, isolés et hardis, vont plus loin, et prolongent leur champ commercial jusqu'à 450 verstes d'Ouliasoutai, à 1.200 verstes du point où ils ont quitté le sol russe.

La prospérité de ce commerce est fondée sur les raisons que nous avons dites, et sur la confiance que le Mongol témoigne au Russe de préférence au Chinois qu'il déteste. Elle serait plus grande encore si les Russes étaient mieux protégés contre les exactions des autorités chinoises, et si leur propre conduite était contrôlée. Mais le grand obstacle au développement du commerce est la route terrible qui mène de Biisk en Mongolie par la vallée de la Tchouia. Elle est barrée de 49 seuils rocheux et accessible seulement aux bêtes de somme. Dans la séance du 10 novembre 1893, le Comité sibérien a voté 25.000 roubles pour l'amélioration de la route actuelle et 45.000 roubles pour la création d'une nouvelle route. Alors pourront se développer d'une part l'exportation du fer de l'Altaï, d'autre part le commerce de la laine de chameau et de mouton, qui a commencé en 1893, et qui paraît de grande importance pour l'avenir.

A l'est de l'Orkhon s'arrête le commerce russe. Nous avons vu combien il est faible à Ourga, où il ne dépasse pas 45.000 roubles, tandis qu'il est nul dans les kochouns environnants. Il ne reprend que bien à l'Est, sur le cours moyen du Kéroulen, en Mandchourie.

IV

La Mandchourie est un pays fertile, d'aptitude surtout agricole. La population, indigènes et colons chinois, est pauvre et a peu de besoins. Une longue frontière la sépare des possessions russes, Transbaïkalie, Amour et province littorale : terres d'avenir, mais pour le moment à peu près désertes, et peuplées seulement d'indigènes sauvages, de cosaques, de quelques colons, et des ouvriers qui travaillent dans les mines d'or. Les transactions sont donc forcément faibles entre les deux pays.

Le commerce entre la Mandchourie et la Sibérie est libre de toute taxe dans une bande de 50 verstes de chaque côté de la frontière. Les marchandises qui entrent dans le pays doivent passer par des bureaux établis sur la frontière; là, selon leur destination, elles passent en franchise ou acquittent les droits. Les traités et les lois russes interdisent l'importation et l'exportation de différentes marchandises : les plus importantes pour la Mandchourie sont le sel, le riz, le khan-chin (eau-de-vie) et l'opium, dont l'entrée est interdite en Russie. Mais la surveillance en ces lointaines régions étant faible ou nulle, les règlements sont en pratique éludés. Le commerce sur la frontière est presque entièrement aux mains des Chinois.

Nous sommes mal renseignés sur le commerce qui se fait le long de l'Argoun. D'un côté, quelques Cosaques; de l'autre, des indigènes pasteurs et

chasseurs et des marchands chinois. Les Cosaques vendent leur bétail, un peu de drap, de peluche et de bias, un peu de blé pour les fabriques d'or chinoises, et des pelleteries. Ils achètent du thé en briques, des cotonnades, de la soie à bon marché, de la toile, et du bétail. Il faut remarquer que les indigènes de cette partie de la Mandchourie, vivant d'élevage et de chasse, ont besoin de tous les objets manufacturés. Ils les achètent aujourd'hui aux Chinois. Ils les achèteront aux Russes à mesure que l'industrie se développera en Transbaïkalie.

Le long de l'Amour, du confluent de l'Argoun à celui de l'Oussouri, la rive chinoise est peu peuplée et les échanges sont faibles. Le commerce est concentré en deux points : Blagovietchensk, au confluent de la Zeia, et Khabarovska, où aboutissent les produits du Soungari.

Blagovietchensk est le point central du commerce entre la Mandchourie et la province de l'Amour. Il compte 20 maisons de gros, 450 boutiques de détail. Là se concentrent les envois de la Mandchourie au premier rang les céréales du bassin du Soungari, et le bétail qui vient de Mongolie en traversant toute la Mandchourie; puis les objets manufacturés chinois, européens et américains, qui viennent de Kouan-tchen-tsé et de Moukden; les tissus de Corée, les cigares de Manille, les vins étrangers, etc... — soit un total de 1.270.000 roubles en 1894, de 4.361.000 roubles en 1895. De là, ces marchandises se répandent dans toute la province de l'Amour, dont elles alimentent les mines d'or, et dans la province littorale.

En retour, Blagovietchensk n'envoie presque rien en Mandchourie : 82.000 roubles seulement, dont 60.000 de produits manufacturés, 20.000 d'objets de fer et de cuivre, 2.000 de cire et de chandelles.

Le Soungari est la grande route de commerce entre la Mandchourie et la Sibérie. Mais toutes les opérations des marchands russes avec son bassin se font par des intermédiaires chinois. Jusqu'à ces derniers temps, les autorités chinoises interdisaient tout commerce direct aux Russes, sauf à un seul, le marchand Tiphontai, de Khabarovka, Chinois naturalisé. En 1895, les défenses furent levées; mais les expéditions des marchands russes échouèrent toutes, soit par ignorance de la langue, soit par un effet de la jalousie des agents de Tiphontai, qui seul écoula son stock, vendu 10 ou 20 % plus cher qu'à Khabarovka.

L'exportation du Soungari comprend avant tout les céréales; ensuite, une eau-de-vie appelée *khan-chin*, qu'on amène l'hiver à Blagovietchensk par terre et qui l'été descend le Soungari. De là elle se répand dans la province littorale et sur les deux rives de l'Amour, où elle fait concurrence à la vodka locale. Elle a le double mérite d'être très forte (70°) et très bon marché: le poud ne coûte, arrivé à Blagovietchensk, que 3 1/2 à 6 roubles en gros. Dans les villages russes, après que des coupages successifs ont abaissé sa force jusqu'à 40°, elle coûte seulement 20 à 30 kopecks

la bouteille. Il en entre par an 56.000 pouds dans les frontières russes, et ce commerce fait gagner aux marchands chinois 100 à 150.000 roubles,

L'importation des produits soungariens à Khabarovka augmente rapidement. Elle était en 1894 de 164.000 pouds, et en 1895 de 194.000 (1) : c'est en un an un progrès de 20 %. Au total, il sort du bassin du Soungari 500.000 pouds de denrées. Il y en a donc 300 000 qui n'entrent pas à Khabarovka. Ceux-là, arrivés au confluent, remontent ou descendent l'Amour et après lui l'Oussouri. Sur l'Oussouri, les marchands soungariens font un commerce actif avec les indigènes, sujets russes, goldes, ghiliaks, etc....., le marchand exploitant l'indigène qui a travaillé toute l'année pour lui, et qui a gardé jusqu'à son arrivée les fourrures et les produits de la pêche.

Nous n'avons pas de données sur l'exportation russe par le Soungari. Nous savons seulement qu'elle est peu considérable : car sur 119 jonques venues à Khabarovka en 1895, 55 sont retournées sans chargement.

Depuis Khabarovka, le long de l'Oussouri et jusqu'à la mer, la frontière a mille verstes de longueur. Mais le commerce qui s'y fait est peu important, sauf celui dont nous venons de parler et qui vient de Khabarovka. Le trafic n'est permis qu'en sept points. Dans trois d'entre eux, qui sont sur la frontière de terre, au sud des sources de l'Oussouri, depuis 1890 on enregistre les marchandises. Ces registres sont les seules données que nous ayons sur le commerce de la région. Nous ne savons donc rien sur le commerce des rives de l'Oussouri, sinon, comme nous l'avons dit, que les marchands du Soungari y apportent leurs marchandises aux indigènes en échange des produits de la chasse et de la pêche; que sur la rive chinoise, peu peuplée, chacun des rares villages a sa fabrique de khan-chin, et que les colporteurs chinois, franchissant le fleuve, introduisent la liqueur en contrebande chez les Cosaques et les sauvages; qu'enfin, depuis quelques années, les travaux de construction du Transsibérien ont donné un peu de vie commerciale à ces parages déserts.

Au Sud, sur la frontière de terre, il y a deux points importants pour le commerce : le bureau Poltovskaia et le bureau Khoutchounskaia.

Le bureau Poltovskaia commande le district mandchourien de Ningout, dont le commerce avec la province littorale russe est aux mains des marchands chinois de San-tcha-koou. Ils achètent le blé, le khan-chin, le tabac et l'huile aux producteurs mandchous, l'or aux fabricants d'or. Ils les envoient à Nikolskoe, où ils ont leurs succursales et leurs commissionnaires, et où arrivent d'autre part, pour être échangées, les marchandises russes, européennes et surtout chinoises, amenées par mer à Vladivostok de Hong-kong, Canton, Chang-haï et Tché-fou. — Le bureau Khoutchounskaia est sur la route de Khoutchoun au port russe de Pociet. Par cette route, le district

de Kkountchoun exporte activement ses produits agricoles dans les possessions russes. Les produits, sont envoyés absolument bruts : ainsi le district qui a 12.000 fermes, n'a que 3 presses à faire le beurre. Cette exportation est l'unique objet du commerce. En résumé, tout le commerce du Sud-Oussouri est aux mains des Chinois de Khoutchoun et de San-tcha-koou, qui ont des représentants à Nikolskoe et à Vladivostok. Ce commerce croîtra dans l'avenir. Il se développera à mesure que les possessions russes se peupleront. Car elles auront toujours besoin de céréales et surtout de bétail de labour et de boucherie. Dès aujourd'hui, la Mandchourie leur en fournit annuellement 20.000 têtes.

Le commerce se faisant par voie d'échanges, la Mandchourie importe nécessairement du Sud-Oussouri à peu près autant qu'elle y exporte. Elle reçoit les produits des industries maritimes, tré-pang, crabes, etc... Jusque vers 1880, ces industries étaient aux mains des Chinois de Kountchoun. Ils ont été supplantés par ceux de Vladivostok. Alors l'importation par terre a diminué, et une partie considérable des produits a pris la route de mer, vers Tché-fou et vers In-tsé (Chang-haï-kouan). La Mandchourie reçoit encore, par le bureau Khoutchounskaia, le sel qu'on tire de l'eau de mer dans la partie sud du golfe de Pociet. Toute la Mandchourie jusqu'à Girin en use, ou du sel étranger passé en transit à travers les possessions russes, en particulier par Khan-si. Le reste des importations ne formait pas, en 1894, un 1/10 du total, et s'élevait seulement à 50.000 roubles (1). Le drap y entraînait pour 25.000, la cire pour 12.000, le fer brut et ouvré pour 10.000; puis venaient le sucre, les allumettes, etc.

Mais la principale importation est celle des marchandises étrangères traversant en transit les possessions russes. Le transit se fait par Khan-si et par Vladivostok. Le port de Khan-si offre de bonnes conditions naturelles de stationnement et de débarquement. C'est le port le plus rapproché du bureau Khoutchounskaia, dont il n'est qu'à 45 verstes, et où les marchandises sont transportées pour 8 à 10 kopecks par 3 pouds 1/2. Khan-si est un des points dont l'importance croîtra avec le progrès de la Mandchourie. Là abordent pour Khoutchoun les objets d'origine européenne ou américaine : coutil, shirting, mousseline, toile, indiennes, vêtements de laine, ouate, allumettes, cire, lampes, sel. Le transit des objets chinois, qui est le plus important, se fait au contraire par Vladivostok et le bureau Poltovskaia : principalement les vêtements confectionnés; puis la toile, le coton, les chaussures, la chandelle, les porcelaines.

Tels sont les échanges qui se font le long des frontières sibériennes. Nous avons essayé d'en

(1) A Khoutchoun, sur 24 maisons de commerce, il n'en est qu'une, la maison De-fa-fou, qui se consacre à l'importation des objets manufacturés de provenance russe ou étrangère.

(1) Valant 153.520 roubles.

décrire exactement la nature, et de définir un certain nombre de faits économiques peu et mal connus en France. Quel avenir est réservé à ce commerce? Quel rôle y jouera le chemin de fer transsibérien? Quels chemins de fer nouveaux pourront être créés? Quelle est la valeur économique de la Mandchourie elle-même? Autant de problèmes dont nous essaierons de déterminer les éléments et d'indiquer les solutions. Il suffisait aujourd'hui de signaler ces faits primordiaux :

1) Prédominance de l'exportation russe dans tout l'Ouest;

2) Sur la route de Kiakhta à Kalgan, l'exportation chinoise dominante, soit en Sibérie, soit chez les Mongols;

3) En Mandchourie deux faits dominants et certains : a) exportation des produits soungariens dans les provinces russes; b) transit forcé à travers les possessions russes des marchandises chinoises ou européennes à destination de la Mandchourie. *Les ports sibériens sont les véritables ports de la Mandchourie.*

Nous possédons maintenant les données essentielles pour comprendre les faits actuels : nous pourrions les suivre au jour le jour.

HENRY BIDOU.

ASIE FRANÇAISE

Le Budget de l'Indo-Chine pour 1901. — Quand ces lignes paraîtront, le budget général de l'Indo-Chine pour 1901 sera exécuté pour un quart environ. Dans ces conditions, il est peut-être un peu tard, pourrait-on penser, pour s'en occuper. Et cependant, quel document pourrait mieux que celui-là nous faire connaître, au début de ces études, les ressources de l'Indo-Chine et sa situation financière? En France, il est assez rare que l'étude d'un *projet de budget*, du moins dans ses grandes lignes, apporte de bien grandes clartés sur la politique générale du gouvernement et sur la prospérité du pays. Il n'en est pas de même aux colonies, et quand il s'agit surtout de colonies en période de croissance, de pays dont la situation économique se modifie d'année en année, les variations du budget sont parfois telles que l'œil le moins exercé ne peut manquer d'y reconnaître l'effet de telle ou telle mesure administrative et comme la marque personnelle de l'homme qui les a conçus.

En ce qui concerne plus spécialement l'Indo-Chine, l'étude du budget offre, avons-nous dit, un intérêt particulier. Elle permet en effet de se rendre compte des résultats obtenus par l'œuvre fiscale de ces dernières années. Que produisent donc ces taxes de consommation, ces régies, dont l'établissement a soulevé les critiques que l'on sait? comment ces revenus sont-ils dépensés? quels services improductifs ou utiles assurent-ils? à quelle politique l'administration actuelle entend-elle les employer?

Pour être absolument complète, une étude du budget de l'Indo-Chine en 1901 devrait embrasser les budgets locaux de la Cochinchine, de l'Annam, du Cambodge, du Laos et du Tonkin. Mais cette étude comparative nous entraînerait trop loin et nous nous bornerons à passer rapidement en revue les chapitres principaux du budget général de la colonie.

Le budget général de l'Indo-Chine — dans lequel les prévisions de dépenses s'élevaient en 1899 à 47.617.500 piastres (42.282.000 francs) (1) et en 1900 à 20.796.000 piastres (49.910.400 francs) — a été équilibré pour 1901 de la manière suivante :

Recettes.....	22.998.000 p. (55.195.200 fr.)
Dépenses.....	22.982.000 p. (55.156.800 fr.)

Le budget général de l'Indo-Chine est alimenté presque exclusivement par les revenus indirects perçus dans l'ensemble de la colonie. Sur 22.998.000 p. de recettes en 1901, on suppose que l'enregistrement, les domaines et le timbre fourniront 807.000 piastres, les douanes 5.940.000 p.; les contributions indirectes proprement dites et les régies, qui constituent la principale source de richesse du Trésor, figurent aux recettes prévues pour 1901 pour 15.060.000 piastres. Si nous décomposons ce dernier chiffre, nous trouvons que c'est la régie de l'opium qui fournit les plus gros revenus : 6.400.000 piastres. La régie des sels, dont il a été si souvent question depuis sa création, figure pour 2.400.000 piastres; quant aux droits de consommation sur les alcools européens (400.000 piastres), les alcools indigènes (3.300.000 piastres), les tabacs, les huiles minérales, les allumettes, les noix d'arec, ils forment ensemble un bloc de 4.450.000 piastres.

Quand on passe à l'examen de la section des dépenses, on aperçoit à première vue quelques chapitres très importants : services militaires, douanes, travaux publics, dettes remboursables par annuités, qui absorbent la majeure partie des ressources de la colonie. L'Indo-Chine est la seule de nos colonies qui paye une partie de ses dépenses militaires. Le budget général pourvoit à l'entretien des troupes indigènes (tirailleurs annamites, tonkinois, cambodgiens, chinois, escadron de chasseurs annamites, peloton de cavaliers de remonte), de certains services maritimes, du service de santé et de la gendarmerie. Il en résulte, pour les finances indo-chinoises, une charge de 4.677.000 p., soit 11.224.000 francs. Viennent ensuite suivant l'ordre d'importance des dépenses : l'administration des douanes et régies (4.572.000 p.) que l'on pourrait grouper avec le service de l'enregistrement, du timbre, sous la rubrique : services chargés du recouvrement des impôts. On ne peut pas apprécier la dépense qu'ils occasionnent suivant son chiffre absolu, mais bien suivant la proportion qui existe entre cette dépense et le revenu des impôts que ces services administrent.

(1) Dans le projet de budget de 1901, la piastre a été comptée à 2 fr. 40.

Cette dépense d'administration s'élève, en ce qui concerne les douanes, à 21,67 0/0 du revenu total, et pour l'enregistrement à 16 0/0 environ : ce sont des proportions assez faibles. Les postes et télégraphes coûteront à la colonie 1.478.000 piastres, et ici le rapport que nous indiquions pour le service des douanes, entre le coût du service et les revenus qu'il procure à l'Indo-Chine, se trouve renversé. A ces 1.478.000 piastres de dépenses correspondent seulement 382.000 piastres de recettes. Ce résultat n'a rien qui doive surprendre, étant donné les conditions dans lesquelles le service doit être assuré et le développement relativement restreint des relations postales et télégraphiques dans un pays où les Européens sont peu nombreux.

Au chapitre XV, intitulé *Travaux publics*, est inscrit pour 1901 un crédit de 3.866.000 piastres. Dans ce chiffre, ne sont pas comprises, bien entendu, les dépenses de construction des chemins de fer, dépenses auxquelles il est pourvu au moyen de l'emprunt de 100 millions que la colonie a été, par une loi du 25 décembre 1898, autorisée à contracter.

Nous passons rapidement sur les chapitres du budget des dépenses qui ont un caractère purement administratif, service judiciaire, service forestier, etc., pour nous arrêter un peu plus longuement sur l'un des chapitres assurément les plus intéressants du budget général de l'Indo-Chine. Il s'agit du chapitre XVIII, intitulé *Résidences et établissements français en Extrême-Orient*. Les 301.000 piastres qui y sont inscrites représentent la contribution de la colonie au développement de l'action française dans l'Asie extrême-orientale, et notamment au Siam et en Chine. Dans le premier de ces deux pays, le gouverneur général compte fonder, au cours de cette année, des postes médicaux analogues à ceux qui existent déjà en Chine, et pour l'entretien desquels il est prévu au budget de 1901 25.000 piastres contre 15.500 en 1900. Ce chapitre contribue encore à l'entretien d'écoles françaises dans les pays limitrophes de la colonie et assure la participation de l'Indo-Chine aux dépenses des consulats français d'Extrême-Orient. C'est comme le budget des affaires étrangères de la colonie; ce sont les dépenses qui pourvoient à sa vie de relation, en tant que puissance d'Extrême-Orient.

Il nous reste, pour terminer l'examen des principales charges du budget de l'Indo-Chine en 1901, à dire quelques mots du chapitre intitulé *Dettes remboursables par annuités*; chapitre auquel sont inscrits des crédits dont l'ensemble s'élève à 3.482.823 piastres. Sur ce chiffre, la part de l'Indo-Chine dans l'annuité de l'emprunt de 80 millions de francs contracté en 1896 par le protectorat de l'Annam et du Tonkin s'élève à 750.000 piastres et l'annuité de remboursement du capital de construction du chemin de fer de Saïgon à Mytho, à 131.573 piastres. La différence, soit 2.601.250 p. (6.243.000 francs), représente l'annuité de remboursement de l'emprunt de 200 millions de francs. Il n'a été jusqu'à présent réalisé, sur ces 200 millions, qu'une somme de 50 millions; mais il faut

prévoir des réalisations nouvelles à bref délai et la somme inscrite au budget de 1901 représente, pour éviter toute surprise, l'annuité normale d'un emprunt de 150 millions. Il convient à ce propos de faire observer que ce chiffre de 6.243.000 francs se rapproche sensiblement de celui qui représente l'annuité d'un emprunt de 200 millions, soit 8.324.000 francs. L'écart entre les deux est d'environ 2 millions de francs, et il est à supposer, si le budget de 1900 et les suivants s'exécutent dans des conditions aussi favorables que les précédents, que l'inscription au budget de l'Indo-Chine d'un crédit égal à cette somme pourra être effectuée sans compromettre l'équilibre des finances de la colonie.

Nous avons rappelé, au début de ces notes, les chiffres globaux des budgets antérieurs et l'on n'aura pas manqué de remarquer la progression rapide du budget général qui, en deux ans, est passé de 17 à près de 23 millions de piastres. C'est un accroissement de 3 millions de piastres par année en moyenne. Il peut être intéressant de comparer rapidement le budget de 1901 à celui qui l'a précédé et d'indiquer en passant sur quels chapitres portent les principales augmentations.

C'est aux budgets des services militaires et des travaux publics que nous trouvons les majorations les plus importantes, soit 627.000 piastres pour le premier et 1.347.000 piastres pour le second. A ces 1.974.000 p. il convient d'ajouter pour parfaire la somme de 2.186.000 piastres, montant exact de la différence entre le budget de 1901 et celui de 1900, des accroissements de crédits prévus pour la plupart des grands services de la colonie qui, créés depuis peu, ne sont pas encore dotés de toutes les ressources nécessaires à leur bon fonctionnement, et pour l'organisation administrative de Kouang-tchéou-ouan.

Pour faire face à ces augmentations de dépenses, l'administration compte principalement sur les plus-values résultant du fonctionnement du régime fiscal actuel, sur les progrès du mouvement commercial et de la consommation locale. A ces causes normales, pourrait-on dire, d'accroissement de recettes, viendront s'en ajouter quelques-unes ayant un caractère un peu plus exceptionnel. C'est ainsi que l'expiration du contrat de M. de Saint-Mathurin avec le protectorat de l'Annam va permettre d'étendre à ce dernier pays ce système de la vente de l'opium en régie directe qui donne de si beaux bénéfices dans le reste de l'Indo-Chine; l'on compte de ce chef sur une notable plus-value. Ajoutons que l'unification du régime fiscal de l'enregistrement et du timbre, unification effectuée en novembre dernier, produira probablement une plus-value de 200.000 piastres.

* * *

Il est une question qu'il convient de se poser en terminant cet aperçu des ressources et des charges du budget de 1901. Ce budget, tel qu'il nous est présenté, est-il équilibré autrement que par un de ces jeux d'écriture au moyen desquels tous les budgets du monde offrent toujours une apparence

parfaite d'ordre et de symétrie? N'y a-t-il pas à redouter, au cours de son exécution, de ces surprises, de ces accroissements de dépenses qui bouleversent si souvent les budgets les mieux balancés? C'est seulement en examinant les conditions dans lesquelles se sont réglés les exercices précédents qu'il est possible de réunir les éléments d'une réponse à ces questions. Nous ne citerons que quelques chiffres.

Le budget général de 1899 avait, nous l'avons vu, été arrêté en dépenses à la somme de 17.617.500 p.; or, les dépenses réellement effectuées n'ont pas dépassé cette année-là 16.397.493 piastres. Le même budget prévoyait, pour les recettes, 17.620.000 piastres; les recettes réalisées se sont élevées à 19.687.701, laissant ainsi un excédent des recettes sur les dépenses de 3.290.500 piastres.

Les comptes de l'exercice 1900 n'ont pas encore été arrêtés, mais l'exposé de la situation de cet exercice fait au Conseil supérieur au cours de sa dernière session (1) laissait espérer qu'il se solderait par des plus-values de 3.000.000 de piastres environ.

Il semble donc que l'on puisse être pleinement rassuré sur l'élasticité du budget de 1901, car en admettant que les plus-values de recettes prévues fassent toutes défaut, ce qui paraît difficile, il suffirait que les recettes demeurassent égales à ce qu'elles étaient en 1900 pour assurer l'équilibre du budget général.

La colonie est donc dans une situation financière très satisfaisante. Ce n'est pas là une nouveauté assurément, et en constatant ce fait nous n'avons pas la prétention de faire une découverte. Nous avons cru néanmoins qu'il était bon de le rappeler au début de ces études.

Ne s'est-on pas trouvé dans la nécessité, pour en arriver à ces plus-values remarquables, d'accroître dans de sensibles proportions les charges imposées aux indigènes, et ces accroissements de recettes ne sont-ils pas la conséquence d'un système de fiscalité un peu trop lourd? C'est là une autre question, mais quelle que soit la réponse que l'on soit disposé à y faire, on ne peut nier l'efficacité même des mesures que l'on critique ni s'empêcher de reconnaître l'importance des résultats acquis.

Le sanatorium du Lang-bian. — On sait que le gouverneur général actuel a décidé d'installer un sanatorium sur le plateau du Lang-bian, à 1.500 mètres d'altitude environ. En attendant que la station soit créée, M. Doumer fait procéder à divers essais d'agriculture et d'élevage afin de se rendre compte des ressources qu'il sera possible de trouver sur place pour l'alimentation du personnel résidant au sanatorium. C'est ainsi qu'à Dang-hia, situé au pied du mont Lang-bian dont les trois pitons dominant de plusieurs centaines de mètres le plateau, mais un peu plus bas que celui-ci, a été organisée récemment une station agricole par les soins de M. S. André. Au jardin potager de 55 ares qu'avait créé en 1898, durant

un séjour au Lang-bian, M. Jacquet, directeur de l'agriculture de l'Annam, M. S. André a ajouté, l'année dernière, un jardin potager, une plantation d'arbres fruitiers et de pieds de vigne, et une pépinière d'arbres d'ornement et de parc; enfin il a installé une ferme et ses annexes. Les essais de culture potagère auxquels s'est livré M. S. André, d'avril à novembre, paraissent avoir donné des résultats satisfaisants, mais toutefois ces essais sont trop récents, ainsi que le fait justement remarquer le *Bulletin économique* (1), pour que leur réussite puisse servir de base à des appréciations définitives. Ajoutons que l'on entretient au Lang-bian un troupeau de 100 bêtes à cornes qui semblent s'acclimater parfaitement. La station possède encore un petit troupeau de 10 bêtes à laine que M. Outrey, administrateur de la province du Haut-Donnai, a acheté aux missionnaires de Phan-rang et qui sera complété bientôt par quelques moutons du Yunnan.

Ce n'est cependant pas à Dang-hia que s'élèvera le sanatorium. Le point choisi pour la construction des premiers bâtiments et l'installation du camp pour les troupes est Dalat, à 13 kilomètres au sud-est de Dang-hia. Dalat, à 106 kilomètres environ du petit port de Phan-rang, est situé sur les pentes nord-ouest du versant de la chaîne annamitique que l'on traverse, quand on vient du littoral de la mer de Chine, avant de redescendre sur le plateau du Lang-bian proprement dit. L'altitude de Dalat est de 1.495 mètres. L'endroit a été choisi à cause de la proximité des forêts de pins étendues.

Le caoutchouc. — Parmi les produits naturels dont l'exploitation paraît appelée à contribuer dans une large mesure à la prospérité de l'Indo-Chine, le caoutchouc mérite une mention spéciale. Il ne se passe guère de mois sans que le *Bulletin économique*, que publie la direction de l'agriculture et du commerce de l'Indo-Chine, ne signale la découverte de nouveaux centres de production.

Ainsi se complète peu à peu l'inventaire des ressources en caoutchouc de la colonie, inventaire commencé il y a quelques années seulement. Au commencement de l'année dernière, le colonel Tournier, résident supérieur au Laos, signalait que, au cours d'une longue tournée effectuée entre le Nam-hou et le Mékong, il avait constaté partout la présence de nombreuses lianes à caoutchouc. Plus récemment, l'existence de la liane a été reconnue dans la province de Quang-binh (Annam), au phu de Quang-binh, par un colon français, M. Delabaume, qui s'est installé à Dong-hoi pour se livrer au commerce du caoutchouc et encourager par sa présence les indigènes à l'extraction du latex... Dans la province de Binh-dinh (Annam), près du poste d'Xi-lao et dans le phu de Binh-khé, le garde principal Trinquet, MM. Rideau et Ferré, ont trouvé des lianes en grande abondance (2). La mise en valeur des régions caoutchouquifères, au fur et à mesure

(1) Novembre 1900.

(1) Voir le *Bull. écon.* de janvier 1901.

(2) *Bull. écon.*, janvier 1901.

qu'elles sont reconnues, exerce sur l'exportation des caoutchoucs une action dont les statistiques du commerce de la colonie permettent de mesurer l'importance et les progrès. C'est dans les tableaux statistiques relatifs à 1898 que le caoutchouc figure pour la première fois parmi les produits du cru de la colonie exportés : cette année-là, il en sortit de l'Indo-Chine 9.000 kilog. environ; en 1899, l'exportation est passée à 52.813 kilog. et, pour 1900, elle s'est élevée, dit une note du *Bulletin économique* (n° de février 1901), à 339.400 kilog. Ce caoutchouc provient, en majeure partie, pour 1900, du Laos et de l'arrière-pays des provinces de Thanh-hoa, de Nghé-an et de Hatinh, avec Vinh, devenu le principal marché de caoutchouc des provinces septentrionales de l'Annam, comme port d'exportation (1).

Grandes manœuvres au Tonkin. — Les journaux de l'Indo-Chine arrivés par le dernier courrier ont donné le programme des grandes manœuvres qui devaient avoir lieu dans les premiers jours de mars au Tonkin. C'est dans la région des provinces de Bac-ninh et de Bac-giang, proche la gare de Seno, que l'on projetait de faire ces exercices, les premiers de ce genre qui soient exécutés au Tonkin. Le général Dodds, commandant en chef des troupes de l'Indo-Chine, devait diriger en personne les manœuvres, et les troupes devaient être groupées en deux brigades.

CHINE

La question de Mandchourie. — Les affaires de Chine ont été absolument dominées pendant les dernières semaines par la question de Mandchourie. On a à peine parlé des négociations de Pékin, qui semblent, d'ailleurs, fort ralenties parce que les puissances ont encore à s'entendre sur divers points, en ce qui concerne l'indemnité à demander à la Chine.

Elles ne savent même pas quelle somme elles exigeront — au moins un milliard — ni au moyen de quelles ressources la Chine fera face aux charges qui en résulteront pour elle. Les puissances proposent généralement une augmentation des droits des douanes impériales chinoises, fixés par traité à 5 % *ad valorem*, tandis que l'Angleterre répugne à laisser imposer ce sacrifice à son commerce.

Par contre, si les négociations de Pékin font, en ce moment, peu parler d'elles, le conflit entre les politiques anglaise et russe à propos de la Mandchourie a attiré beaucoup d'attention. Disons tout de suite que, si l'Angleterre a obtenu un succès de forme, si elle est parvenue à empêcher la Chine de ratifier un arrangement avec la Russie, qui, sous couleur de préparer l'évacuation de la Mandchourie par les soldats du Tsar, consacrait en réalité les prétentions russes sur cette province, la poli-

tique de la Russie n'a pas changé, elle s'est au contraire affirmée : le gouvernement de Saint-Petersbourg a déclaré, dans une note officielle, qu'il n'évacuerait pas la Mandchourie. Et on ne voit pas, dans la situation diplomatique actuelle, de quel côté l'Angleterre trouverait les moyens de l'y contraindre.

Depuis très longtemps le bruit courait qu'un accord secret était en négociation entre la Russie et la Chine relativement à la Mandchourie. Les Anglais avaient même fait des questions à la Russie, et le comte Lamsdorf, ministre des affaires étrangères russe, avait répondu à sir Charles Scott, ambassadeur britannique à Saint-Petersbourg, qu'il ne s'agissait que d'un *modus vivendi* qui n'altérerait en rien les droits de la Chine sur la Mandchourie. A vrai dire, on pouvait ainsi présenter les choses, mais non sans une certaine ironie. Il est bien vrai que le projet de traité ne modifiait pas le *status* de la Mandchourie, mais c'est parce que les Russes en sont déjà complètement maîtres en fait. Ce traité était, peut-être, un *modus vivendi*, mais les modes qu'il établissait répondaient à la situation créée par la mainmise de la Russie sur le pays mandchou. On s'en est aperçu lorsque l'agence Reuter a publié le projet. Sans doute le gouvernement de Saint-Petersbourg a déclaré que cette version était apocryphe. Pour cette raison, et parce que le traité a été abandonné, nous ne publierons pas la traduction du document publié par l'agence Reuter. Il est probable, cependant, qu'il ne s'éloignait pas beaucoup de la vérité. D'après ce texte, la Russie aurait demandé à la Chine de souscrire à la limitation du nombre de ses troupes en Mandchourie et à n'y pas avoir d'artillerie. Elle se faisait confirmer la concession du droit de construire un chemin de fer direct de Mandchourie à Pékin. Enfin, elle se faisait reconnaître par la Chine le monopole des mines et des chemins de fer en Mongolie et en Kachgarie. La Chine n'aurait même pas eu le droit d'établir une voie ferrée dans ces provinces sans le consentement de la Russie.

L'opinion anglaise s'est vivement émue; des questions ont été sans cesse posées par des membres des Communes au gouvernement qui a toujours répondu avec une extrême réserve. On comprendra d'ailleurs qu'il l'ait gardée en lisant le texte de la motion suivante, proposée dans la séance du 2 avril par sir E. Ashmead Bartlett : « Aucun règlement de la crise chinoise actuelle ne sera satisfaisant pour cette Chambre, à moins qu'il n'exclue complètement le contrôle politique et militaire de la Russie sur la Mandchourie. » Mais, si le gouvernement britannique ne pouvait s'associer à des audaces pareilles, il montait une sorte de cabale diplomatique contre le traité russo-chinois. Six puissances, l'Angleterre, l'Allemagne, les États-Unis, le Japon, l'Autriche-Hongrie et l'Italie, faisaient des remontrances à la Chine sur l'importunité et même le danger de conclure un arrangement séparé avec une nation étrangère, tandis qu'elle négociait un règlement avec l'ensemble des puissances.

(1) On trouvera un très intéressant rapport de M. Capus, directeur de l'agriculture et du commerce de l'Indo-Chine, sur les ressources de la colonie en caoutchouc dans la *Revue coloniale* (n° de mars 1900).

On put croire un instant qu'une véritable ligue diplomatique s'était formée contre la Russie. Mais on s'aperçut bientôt qu'il fallait en rabattre. L'Allemagne, en particulier, ne voulait absolument pas se compromettre aux yeux de son voisin de l'Est. On le vit clairement lorsqu'il fut question d'interpréter l'accord conclu à la fin de l'été dernier entre Londres et Berlin, et par lequel l'Angleterre et l'Allemagne déclaraient qu'elles feraient tout leur possible pour maintenir l'intégrité territoriale de la Chine, et qu'elles s'entendraient sur les mesures à prendre si cette intégrité ne pouvait être maintenue.

En Angleterre on soutenait que cet accord s'étendait à la Mandchourie. En Allemagne on disait le contraire, et on ne tarda pas à le dire officiellement à la tribune avec la netteté qui caractérise d'ordinaire les déclarations du ministre des affaires étrangères de l'Empire.

Cet accord ne vise en rien la Mandchourie, déclarait M. de Bülow, le 15 mars, au Reichstag... J'ai déjà déclaré à différentes reprises que, lors des négociations faites en vue de conclure cet arrangement, nous n'avons laissé planer aucun doute sur notre intention de n'y viser en rien la Mandchourie. Nous n'avons aucun intérêt national important en Mandchourie.

M. de Bülow ajoutait simplement, pour justifier les observations présentées à Pékin et montrer qu'elles ne visaient pas la politique russe : « Nous avons intérêt à ce que la Chine n'amointrisse pas démesurément, pour le moment, sa fortune publique... La Chine est débitrice des puissances pour un montant important... Aussi longtemps que la Chine n'aura pas satisfait aux conditions fixées par la note collective, nous regretterons tout accord particulier qu'elle pourrait conclure avec n'importe qui, en tant qu'un tel accord nuirait essentiellement à l'action financière. » Et deux jours après, pour bien montrer combien peu il était opposé à la politique russe, le ministre des affaires étrangères disait au Reichstag : « J'ai reçu une dépêche de Saint-Petersbourg m'annonçant que le ministre russe des affaires étrangères a exprimé à notre ambassadeur sa satisfaction de mes déclarations au sujet de la Chine. »

L'Angleterre ne pouvait donc compter sur aucun appui allemand sérieux contre la Russie. Tout au plus l'Allemagne, fidèle à ses habitudes de politique indépendante, avait-elle voulu faire sentir à Saint-Petersbourg le prix de sa bonne volonté. Et l'attitude de l'Allemagne entraînait évidemment celle de l'Autriche et de l'Italie ; surtout à un moment où l'Italie se sent si peu disposée à faire mauvaise mine à l'alliance franco-russe.

L'Angleterre n'a rien trouvé de plus solide auprès de la seconde puissance qu'elle avait toujours rêvé d'associer à sa politique en Chine : les États-Unis. Sans doute le gouvernement de Washington a présenté à la Chine des observations sur l'inopportunité des accords séparés. Mais, par une note circulaire du 26 mars, il définissait ainsi sa politique :

Le gouvernement des États-Unis désire exprimer son avis sur l'inopportunité et même l'extrême danger

pour les intérêts de la Chine qu'il y aurait pour elle à négocier un accord particulier, financier ou territorial, du moins en dehors de la pleine connaissance et de l'approbation de toutes les puissances actuellement engagées dans les négociations.

En admettant que de tels arrangements aient été conclus, le gouvernement des États-Unis estime que rien ne s'est produit qui puisse changer le *status* des États-Unis en ce qui concerne le maintien de la « porte ouverte » dans toutes les parties de la Chine, y compris la Mandchourie. Dans toute la mesure où des engagements écrits peuvent lier une puissance, la Russie reste tenue d'accorder aux États-Unis la porte ouverte, même si elle prend le contrôle de la Mandchourie. L'administration estime que l'arrangement secret russo-chinois est en violation de l'esprit, sinon de la lettre, de l'entente générale à laquelle toutes les puissances se rallièrent l'été dernier, et elle est prête à user de toute sa persuasion et de toute son influence morale pour en empêcher la conclusion, mais elle n'est pas prête à aller plus loin.

Cette note est très caractéristique de la politique des États-Unis. Au fond, ce qu'ils veulent, c'est que les puissances extrême-orientales restent fidèles à l'engagement qu'elles ont toutes prises envers le gouvernement de Washington de maintenir la porte ouverte au commerce américain, dans les sphères qu'elles viendraient à acquérir. Mais l'Angleterre ne pouvait trouver son compte à ce que les États-Unis, tout en usant de toute leur persuasion contre les visées russes en Mandchourie, ne voulussent pas aller plus loin.

Restait le Japon. Son attitude n'a pas été très résolue. Il a bien dit qu'il interprétait comme l'Angleterre elle-même l'accord anglo-allemand de 1900, auquel il s'était immédiatement rallié, c'est-à-dire qu'il estimait que cet accord, par lequel les puissances contractantes s'engageaient à maintenir autant que possible l'intégrité de la Chine, s'étendait à la Mandchourie. Le gouvernement japonais a déclaré aux Chambres que jamais on ne l'avait prévenu que des pourparlers antérieurs et secrets eussent limité, comme M. de Bülow l'avait dit au Reichstag, la portée de l'arrangement anglo-allemand. Il a même laissé entendre que l'interprétation allemande reposait sur une bien étrange conception du droit international. Mais on n'a pas eu l'impression que le Japon voulût agir. Il a fait des observations à la Chine. Il a même, dit-on, déclaré à la Cour céleste que, si elle cédait à la Russie, il demanderait lui-même des compensations dans le Fo-kien. Il a adressé aussi des questions à Saint-Petersbourg. La Russie a répondu qu'elle ne pouvait discuter avec des tiers un arrangement en cours de négociation, que cet arrangement avait un caractère temporaire, qui ne nuirait ni aux droits de la Chine ni à ceux des autres États, et parfois, si l'arrangement, conclu et publié, n'était pas satisfaisant pour les Japonais, « des représentations amicales seraient possibles ». C'était une fin de non-recevoir polie, mais le Japon n'a paru à aucun moment désireux de pousser les choses à l'extrême.

Sa prudence commandait celle de l'Angleterre. Le gouvernement britannique a toujours répondu avec une extrême réserve, nous l'avons vu, aux questions plus ou moins vives qu'on lui posait

sans cesse aux Communes sur la question de Mandchourie. Le 27 mars, le ministre des affaires étrangères, lord Lansdowne, a fait un long exposé des affaires de Chine à la Chambre basse de Westminster, mais il a parlé sans beaucoup de précision du traité mandchou. Il a jusqu'à un certain point justifié les paroles de M. de Bülow sur les réserves que l'Allemagne aurait faites, relativement à la Mandchourie, avant de conclure son dernier arrangement avec l'Angleterre. « J'ai fait, a dit lord Lansdowne, une enquête sur ce qui s'est passé à l'époque de la conclusion de l'accord, et j'ai appris que le gouvernement allemand nous avait donné à comprendre qu'à son point de vue la Mandchourie ne faisait pas partie des régions dans lesquelles l'Allemagne avait de l'influence. » Et lord Lansdowne ajoutait, affectant de faire bon marché des divergences entre Londres et Berlin relatives à l'interprétation de l'accord anglo-allemand : « Nous savons que le gouvernement allemand a prévenu le gouvernement chinois contre la conclusion de traités distincts avec d'autres puissances. Il importe évidemment peu que l'Allemagne en soit arrivée là en raison de l'accord anglo-allemand ou par des considérations de politique générale. »

Quant à l'attitude du gouvernement anglais lui-même à l'égard du traité russo-chinois, elle n'a pas été très cassante, à en juger par les paroles suivantes de lord Lansdowne :

Nous ne devons pas critiquer avec un esprit de chicane les arrangements entre la Russie et la Chine au sujet de la Mandchourie, si ces arrangements sont de la nature d'un *modus vivendi*. D'autre part, il semble résulter des versions données des arrangements sino-russes que certaines clauses de ceux-ci ne sont pas limitées à la Mandchourie, qu'elles ne sont pas d'un caractère provisoire et que quelques-unes d'entre elles sont apparemment en dérogation avec nos droits et traités.....

Si la convention se tenait dans les limites des déclarations faites par le comte Lamsdorf à l'ambassadeur anglais, nous n'y ferions pas d'objections ; mais, jusqu'à ce que les incertitudes soient dissipées, le gouvernement doit adhérer aux vues déjà exprimées au gouvernement chinois, à savoir qu'il n'était pas désirable que la Chine, pendant le temps qu'elle négociait avec l'ensemble des puissances, conclût des accords particuliers et distincts, comprenant des questions financières et territoriales.

Tel est le langage employé par le gouvernement anglais, et je suis heureux de dire aussi que c'est précisément le langage employé par le gouvernement allemand. Celui-ci a recommandé à la Chine de soumettre toutes ces propositions à la Conférence diplomatique de Pékin. Les conseils du gouvernement anglais étaient conçus exactement dans le même esprit.

Non seulement l'Angleterre n'a pas trouvé beaucoup de fermeté chez les puissances qui ont fait des remontrances à Pékin, ce qui explique bien la réserve du langage de lord Lansdowne, mais encore les Anglais eux-mêmes sont loin d'être unanimes sur l'attitude qui convient à leur pays dans la question mandchoue. Si les uns poussent le gouvernement à l'intransigeance, d'autres trouvent que l'Angleterre ferait bien de se résigner à l'inévitable, dans une question où elle est isolée, et de s'occuper d'autres parties du Céleste Empire où

son influence a plus de chance de prévaloir. Cette opinion a été parfois soutenue par des organes aussi considérables que le *Morning Post* et le *Daily Telegraph*.

Et cependant, malgré tant de mauvaises conditions, l'Angleterre est arrivée à ses fins en ce qui concerne le traité russo-chinois : les représentations faites à la Cour l'ont empêchée de signer le projet. Il est vrai que la politique anglaise a trouvé ou s'est fait des alliés dans les grands vice-rois de la vallée du Yang-tsé, qui avaient rendu aux étrangers le service de maintenir l'ordre dans le centre de la Chine pendant que la révolte des Boxeurs faisait rage dans le Nord. Ces vice-rois ont exercé sur la Cour une pression efficace contre la ratification du projet de traité mandchou. Les journaux anglais soutiennent naturellement que ces hommes agissent par patriotisme — on sait que les instruments de la politique anglaise ne sont jamais mus que par les mobiles les plus nobles. A vrai dire, les spectateurs impartiaux se demandent si ces vice-rois n'ont pas été acquis à la politique anglaise par des arguments identiques à ceux que la Russie a abondamment servis à Li-Hong-Tchang pour l'acquiescer à la politique russe. Voici comment le *Times* s'exprimait le 28 mars, comparant l'attitude de Li et des Russes à celle des vice-rois amis de l'Angleterre : « Le parti de la réaction qui a mené la Chine l'été dernier jusqu'au bord de l'abîme, et qui est encore puissant à la Cour, est, par instinct naturel, solidement fixé du côté de la Russie. L'objet suprême qu'il a en vue est la perpétuation des abus qui l'engraissent et l'impunité de ses amis. Pour l'atteindre il compte sur la Russie, et la manière dont M. de Giers essaie de couvrir les fonctionnaires locaux, tachés du sang d'innocents missionnaires et marchands anglais, est une preuve que la confiance de ce parti n'est pas mal placée en elle..... »

« Mais, si puissants que soient les réactionnaires, ils ne sont pas le seul parti de la Chine. Les désastres qui ont résulté de leur politique, l'été dernier, ont dû fortifier leurs adversaires. En tête de ces adversaires se trouvent les deux hommes remarquables qui occupent les vice-royautés de Outchang et de Nankin. Thang-tchi-toung et Liou-koun-yi ont adressé au trône les mémoires les plus énergiques contre la signature de cet arrangement. »

Leur résistance, que le *Times* appelle « un mouvement national spontané », a eu l'effet désiré. Le projet de traité russo-chinois devait être signé le 26 mars, dernier délai. Mais au lieu d'autoriser la signature attendue, la Cour a publié un édit impérial interdisant aux plénipotentiaires chinois de la donner.

C'était une victoire de pure forme qu'obtenait l'Angleterre, presque un simple succès de procédure. Pour faire sérieusement obstacle à la politique russe, il aurait fallu une bien autre force que la cabale dont nous avons passé en revue les personnages hésitants. La réponse de la Russie a été catégorique : elle a annoncé qu'elle resterait en Mandchourie ; elle a fait une déclaration très

décidée de *beatus possidens*. Le 5 avril, le *Messenger du Gouvernement* de Saint-Pétersbourg publiait la note suivante, qui est la pièce principale, définitive, de toute cette dispute. Si elle n'est pas très sincère dans ses explications, sa conclusion est du moins formelle :

Comptant sur une solution très prochaine des questions relatives aux rapports que toutes les puissances entretiennent avec la Chine, le gouvernement russe avait jugé nécessaire de s'occuper de l'établissement d'un état de choses durable dans les régions de la Chine qui sont limitrophes des possessions asiatiques de la Russie sur une étendue de 8.000 verstes.

Dans ce but, les autorités militaires russes avaient d'abord conclu par écrit, avec les gouverneurs chinois des trois provinces de la Mandchourie, un *modus vivendi* temporaire concernant l'établissement d'une administration civile locale. Le gouvernement russe avait ensuite élaboré, en tenant compte de toutes les circonstances, le programme d'une entente spéciale avec la Chine en vue de rétablir graduellement l'ordre en Mandchourie, d'effectuer l'évacuation de ce pays et de déterminer les mesures temporaires qui devaient être prises pour assurer le maintien de la paix dans cette région et empêcher le renouvellement des événements qui se sont produits l'année dernière.

Malheureusement on a répandu dans la presse étrangère, pour exciter l'opinion publique contre la Russie, des bruits alarmants concernant le but et les intentions russes. On a cité le texte apocryphe d'un traité relatif au protectorat de la Mandchourie. On a publié à dessein des informations erronées touchant une prétendue entente entre la Russie et la Chine.

Or, l'entente entre la Chine et la Russie devait servir de base à la réalisation de l'intention que cette puissance a de restituer à la Chine la Mandchourie, qui a été occupée l'an dernier par des troupes russes à la suite d'événements inquiétants. Pour prendre les mesures militaires relatives à l'évacuation, il était indispensable de résoudre, dans le sens affirmatif ou dans le sens négatif, la question de savoir s'il était possible de fixer dès à présent, par une entente des deux parties intéressées, les conditions de l'évacuation de la Mandchourie.

D'après des nouvelles reçues ici, on a mis à la conclusion de l'entente entre la Russie et la Chine de sérieux obstacles en raison desquels l'adoption de mesures pour évacuer graduellement la Mandchourie a été reconnue impossible. Quant à la restitution finale de ces provinces à la Chine, il est évident que cette intention ne pourra être réalisée que lorsque la situation normale sera entièrement rétablie dans l'empire chinois, qu'on verra solidement assis dans la capitale un gouvernement central indépendant et assez fort pour préserver la Russie contre le renouvellement des événements de l'année dernière.

Le gouvernement russe maintiendra l'organisation actuelle en Mandchourie, il fera régner l'ordre dans le voisinage des vastes frontières de la Russie, et, toujours fidèle à son programme primitif qu'il a souvent fait connaître, il attendra avec calme la marche ultérieure des événements.

C'était l'affirmation catégorique de la volonté russe. On s'est demandé pourquoi l'Angleterre a essayé de se mettre en travers de la politique si nécessaire, si irrésistible de la Russie en Mandchourie et en Mongolie. D'après les uns elle cherchait un prétexte pour prendre ailleurs des compensations : mais, jusqu'ici, elle ne fait pas mine de donner le signal du partage de la Chine. D'après

les autres elle voulait simplement que la question demeurât ouverte en droit jusqu'à ce qu'elle-même et le Japon fussent mieux en état d'intervenir. Mais l'Angleterre ne saurait croire que le temps travaille pour elle, alors que chaque jour nous rapproche du moment où le Transmandchourien, complétant le Transsibérien déjà achevé, pourra déverser des troupes russes en Extrême-Orient. Quant au Japon, il se préoccupe surtout de la Corée, relativement à laquelle la Russie a conclu des accords avec lui, et, malgré les excitations des Anglais, il ne fait pas mine de tirer l'épée. Le *Times* lui-même a dû répondre à ses confrères « jingoïques » en publiant la dépêche suivante de Tokyo : « Il n'y a absolument rien de fondé dans les bruits de préparatifs guerriers ou de demandes péremptoires de la part du Japon. L'attitude de ce dernier continue à être pacifique. »

L'incident de Tien-tsin. — Si la question de Mandchourie cause un désaccord latent entre la Russie et l'Angleterre, un incident qui s'est produit à Tien-tsin a failli causer un désaccord aigu. Le 31 décembre dernier les Russes, profitant de leurs excellentes relations avec Li-Hong-Tchang, se sont fait donner en concession à Tien-tsin un vaste terrain qui se trouve sur la rive du Peï-ho, en face de la concession anglaise. Les Anglais étaient fort mécontents de voir les Russes s'installer ainsi sur près de quatre kilomètres, en façade sur le fleuve, et ils ont craint que tout travail fait sur la rive opposée ne vint gêner, par suite de l'étroitesse du Peï-ho, les opérations de la batellerie très active sur leur rive.

Mais bientôt un incident est venu aggraver les choses. La Compagnie anglaise du Chemin de fer de Tien-tsin à Pékin construisait une voie de garage sur un terrain que les Russes prétendaient être situé sur leur nouvelle concession. La situation se compliquait de ce fait que les ouvriers employés par la Compagnie anglaise avaient fait tomber un poteau de délimitation russe.

L'autorité militaire russe fit cesser de force les travaux ; les Anglais vinrent de leur côté garder les chantiers et, pendant plusieurs jours, les soldats russes et anglais ont monté la garde, en face les uns des autres. La moindre imprudence pouvait faire éclater un conflit peut-être irréparable. Heureusement que, si certains journaux anglais, comme le *Standard*, ont paru perdre la tête, disant que toutes les forces de l'empire britannique devraient être employées à faire sortir les Russes du petit terrain contesté, l'opinion est restée généralement calme. Et, le 20 mars, les deux gouvernements s'entendaient pour examiner la question de la propriété des terrains litigieux, et ils donnaient des ordres pour que leurs soldats se retirassent simultanément, en exécution d'un cérémonial militaire qui a été arrêté par le maréchal de Waldersee.

La route de caravanes par le Turkestan chinois. — M. Ch.-E. Bonin, qui revient de Pékin par la route de l'Ouest, en traversant successive-

ment le Turkestan chinois et le Turkestan russe, publié dans diverses revues les résultats de son voyage.

Ils paraissent confirmer assez exactement les impressions du voyageur russe Grjoun Grjimaïlo, auxquelles nous faisons allusion plus haut. Il y a deux problèmes à élucider dans le Turkestan chinois : 1° Quelle est la valeur de la route de caravanes de Kachgar ou de Kouldja à Sou-chéou, cette route qu'on appelle quelquefois la grande route commerciale de la Chine? — 2° Quelle est la valeur des oasis qui jalonnent cette route? — Sur ce dernier point M. Bonin nous dit ses impressions sur Ouroumtsi. Il trouve que la ville est assez importante. Il évalue la population à 40.000 habitants; Grjoun Grjimaïlo disait 30.000. Mais il semble résulter de ce qu'il y a vu, comme de ce qu'y avait vu le voyageur russe, qu'Ouroumtsi est surtout un entrepôt soit pour les marchandises russes, qui y sont apportées par des intermédiaires indigènes, — soit pour les marchandises chinoises. Ouroumtsi, pas plus que les autres oasis, n'a d'industrie ni de commerce propres.

Un chemin de fer de Pékin à Kiakhta. — Voici, à titre de curiosité, une information publiée d'abord il y a deux mois par un journal japonais, la *Gazette de Nagasaki*. De là elle a passé dans la presse russe. Enfin nous en avons trouvé, de-ci, de-là, des échos dans la presse anglaise. La *Gazette de Nagasaki* lançait donc le 1^{er} février cette nouvelle sensationnelle, que la Chine venait de conclure avec la Banque russo-chinoise un nouvel arrangement par lequel la Banque s'engageait à construire une voie ferrée sur la route de caravanes de Kiakhta à Pékin. La Banque acquérait le droit d'exploiter la ligne pendant trente ans; après quoi la Chine rachetait la voie ou en concédait l'exploitation à la Banque pour trente nouvelles années. Après ce délai, la propriété en faisait définitivement retour à l'Etat chinois. Le journal ajoutait que le gouvernement russe mettait une hâte extrême à commencer les travaux. La nouvelle ligne serait donc après la ligne de l'Est-Chinois un second raccourci du chemin de fer transsibérien.

La plus sérieuse difficulté à croire qu'elle soit construite, du moins de longtemps, c'est que le transit de Kiakhta à Pékin consiste à peu près exclusivement en thé chinois. C'est peu de chose pour alimenter le trafic d'une voie ferrée, et on voit mal l'avantage qu'aurait la Russie à faire les frais d'une ligne qui ne profiterait guère qu'aux producteurs d'Han-kéou. A moins que l'on ne considère toujours les chemins de fer russes comme des appareils destinés à pomper toutes les richesses de la Chine pour les amener en Europe qui, elle-même, ferait son commerce avec l'Extrême-Orient en grande partie par les voies ferrées russes, — c'est l'opinion exprimée par MM. Pinon et de Marcillac dans leur livre *La Chine qui s'ouvre*, — on ne voit pas bien de quoi vivrait la ligne transmongolienne en question. Et le chemin de fer de Kiakhta à Kalgan, qui, au

contraire du chemin de fer mandchourien, traverserait un désert, pourrait bien être une pure fantaisie, à moins de devenir un nouvel instrument politique et militaire pour la Russie.

Une école japonaise à Pékin. — Après la guerre avec la Chine, les Japonais avaient fait le rêve d'être les agents de la transformation et de la rénovation de la nation chinoise. Ils ont dû y renoncer par suite des événements, mais pas complètement, comme l'ont prouvé certains faits et comme l'indique encore une récente dépêche de Pékin au *Times*. D'après ce télégramme, on vient de fonder dans la capitale une école supérieure où l'enseignement sera donné par des Japonais, et où les sciences occidentales seront révélées aux jeunes gens chinois pas l'intermédiaire de traductions dans la langue japonaise que les élèves commenceront par apprendre. Ces cours doivent comprendre l'histoire, les mathématiques, la philosophie, le droit et la médecine. Déjà cent élèves seraient inscrits. « Cette fondation, dit le correspondant anglais, montre la possibilité d'une alliance entre les Chinois progressistes et les Japonais. »

JAPON

La situation financière. — On se demande parfois pourquoi le Japon a joué un rôle relativement si effacé depuis le commencement de la crise chinoise, pourquoi il paraît résigné à laisser la Russie continuer son œuvre d'absorption en Mandchourie, tandis que les progrès des chemins de fer transsibérien et transmandchourien doivent bientôt rendre cette œuvre indestructible. La raison semble en être non seulement que le Japon a hésité entre plusieurs politiques, depuis que l'intervention de la Russie, de la France et de l'Allemagne l'a obligé à renoncer à son rêve d'être le rénovateur intéressé de la Chine, mais surtout que sa réorganisation militaire n'est pas achevée et sa situation financière est devenue assez délicate.

Le programme militaire, naval, économique, qui a été entrepris après la guerre avec la Chine a entraîné des dépenses formidables. Le budget des dépenses a triplé depuis 1895. Avant, il s'élevait à environ 80 millions de yen par an (le yen vaut environ 2 fr. 50). Immédiatement après, le budget pour 1895-96 s'élevait à 118.400.000 yen. Le budget de 1901-1902, qui vient d'être présenté à la Diète, monte à 255.400.000 yen. Il est évident que les charges qui résultent pour le pays d'une pareille augmentation sont extrêmement lourdes. A vrai dire, on prévoit une diminution des dépenses pour le moment où le programme militaire et naval sera achevé. En outre, une partie des sommes employées a été demandée aux indemnités payées par la Chine et qui se sont élevées à 365.195.000 yen. Mais ce capital est maintenant mangé et la prudence s'impose aux hommes d'Etat japonais.

Il est vrai que les ressources économiques du pays se sont accrues, de manière à grossir beau-

coup le rendement des impôts ordinaire : il a doublé depuis cinq ans. A l'heure actuelle, les principales sources de recettes sont les suivantes : impôt foncier, 46.561.000 yen ; impôt sur le revenu, 5.618.000 ; patentes, 6.142.000 ; taxe du saké (alcool de riz), 55.001.000 ; douanes, 15.628.000 ; postes et télégraphes, 24.666.000 ; chemins de fer de l'Etat, 3.170.000 ; monopole des tabacs, 9.542.000.

Sans doute, les impôts ont été fort habilement répartis de manière à nuire aussi peu que possible à la production du pays, et une bonne part des sommes qu'ils ont données sont allées non aux dépenses militaires, mais à des dépenses productives. Mais il n'en est pas moins clair qu'il faut s'arrêter. L'état économique du pays n'est pas très brillant. Les importations dépassent largement et régulièrement les exportations, et la nécessité de faire venir du dehors tout l'outillage d'une industrie naissante ne suffit pas à expliquer cette différence. En outre, les conditions de la vie se modifient. Les prix des objets nécessaires ont beaucoup augmenté, souvent de 40 à 100 %. L'industrie ne trouve plus la main-d'œuvre prodigieusement économique qui devait, au début, assurer d'énormes bénéfices. L'essor industriel tend donc à être moins rapide, d'autant que le Japon n'a plus de capital liquide. Il n'en avait pas une très grande quantité et il l'a, à l'heure actuelle, employé entièrement et immobilisé. Et le Japon n'aime pas à s'adresser aux capitalistes étrangers.

Si donc les dépenses augmentaient encore beaucoup, les revenus, la richesse nationale ne les suivraient sans doute plus dans leur marche ascendante. Si le Japon faisait une grande guerre, il risquerait de se trouver, faute de réserves, en proie à une profonde détresse financière. Il est vrai que des alliés éventuels pourraient l'aider. Mais dans quelles conditions ? Il se trouverait sans doute ensuite avoir une dette extérieure, ce qu'il redoute par dessus tout. Et puis, son crédit n'est pas très assuré, son essai d'un petit emprunt, tenté l'an dernier sur le marché de Londres, n'a pas été très encourageant. Les hommes d'Etat japonais ont donc de bonnes raisons de désirer éviter à leur pays une aventure prématurée, d'autant que la Russie a grand soin de se montrer prudente sur le terrain sur lequel ils devraient se montrer intraitables : la Corée.

L'industrie du charbon. — On estime que le Japon produit annuellement 4 millions de tonnes de charbon, dont les trois quarts fournis par l'île de Kiou-siou. En 1899 l'exportation a été de 2 millions et demi de tonnes. La Chine a pris 949.000 tonnes et Hong-Kong 660.000 tonnes. Mais l'exportation japonaise va beaucoup plus loin, elle a fourni 300.000 tonnes aux établissements anglais du détroit de Malacca et même à l'Inde.

A l'intérieur, le charbon n'est demandé que pour les usines, les chemins de fer et la navigation, car la consommation domestique est insignifiante.

ASIE RUSSE

Le nouveau gouverneur général du Turkestan. — Cette haute fonction vient d'être confiée au lieutenant général Nicolas Alexandrovitch Ivanov. Le général Ivanov a fait au Turkestan toute sa carrière militaire. A la sortie de l'école d'artillerie, il avait été nommé officier dans une batterie montée de l'armée cosaque d'Orenbourg. Il commença à faire campagne en Asie, en 1864, aux côtés du commandant de la ligne du Syr-Daria, l'illustre Tcherniaief. Il prit part sous ses ordres à la conquête du Turkestan, de Tchimkent, et enfin à l'assaut de Tachkent en 1865. Tcherniaief avait pris en affection le jeune officier, au point de lui confier les fonctions de chef d'état-major. M. A. Ivanov remplit ensuite des fonctions administratives jusqu'en 1873. Il prit alors part à l'expédition contre Khiva, où il fut deux fois blessé. A la fin de la campagne, il reçut le commandement du nouveau district de l'Amou-Daria ; puis, de fonction en fonction, il arriva à être gouverneur militaire de la province du Fergana. Il prit sa retraite en 1889, et resta étranger aux affaires jusqu'en 1898, année où il fut nommé adjoint au gouverneur général du Turkestan, qu'il remplace aujourd'hui. Il a pris part, comme on le voit, à la glorieuse série de guerres qui ont donné aux Russes tout ce pays. Il est un des conquérants, un des ouvriers de la première heure. Il est vrai que depuis lors les circonstances ont bien changé. Pendant qu'il était gouverneur de l'Amou-Daria, on avait coutume de laisser à chaque officier, dans ses rapports avec ses administrés, une extrême liberté. Depuis deux ou trois ans, cette liberté a complètement disparu. L'ordre de choses patriarcal d'autrefois a été remplacé par un régime plus rigoureux.

Il est très difficile d'être renseigné exactement sur l'état intérieur du Turkestan. Tout ce qu'on en sait est qu'il est assez troublé. En 1898, une révolte sérieuse s'est produite dans le Fergana. Elle était, paraît-il, d'origine religieuse. C'était une sorte de guerre sainte des musulmans, qui se disaient opprimés dans leur conscience par les Russes. Il paraît également non seulement que l'islamisme reste très vigoureux dans le Turkestan, mais qu'il fait de grands progrès dans la région des steppes, et qu'il étend ses conquêtes sans cesse agrandies dans la direction de l'Oural. Quoi qu'il en soit de ces affirmations, il est certain que la tâche du nouveau gouverneur général est délicate, et qu'il faudra toute son expérience pour accommoder ses fonctions aux exigences du temps, aux conditions locales et à l'état des indigènes.

Les résultats actuels du Transsibérien. — Quand la construction du chemin de fer transsibérien a commencé, on a pu se poser un certain nombre de questions, qui ne sont pas toutes résolues. C'est ainsi qu'il serait très prématuré d'affirmer que le chemin de fer jouera un rôle sérieux dans le commerce international, et qu'il deviendra le véhicule

d'un commerce important entre l'Europe et la Chine. Il en est autrement si on considère le Transsibérien comme une artère destinée à vivifier la Sibérie. Réduite à ce but, l'entreprise réussit au delà de toute espérance. Voici quelques chiffres, récemment publiés, et qui en font foi de la manière la plus manifeste.

Tableau des voyageurs et des marchandises transportés sur le Transsibérien depuis 1896 jusqu'à la fin de 1899 :

1896.....	417.000 voyageurs	184.000 tonnes.
1897.....	600.000 —	443.000 —
1898.....	1.049.000 —	700.000 —
1899.....	1.075.000 —	657.000 —

Si cette progression est extrêmement remarquable, celle du nombre des émigrants ne l'est pas moins. En 1885, année moyenne et antérieure à la construction du Transsibérien, il est passé à Tiumen environ 28.000 émigrants. En septembre 1894, on ouvre à la circulation les premiers tronçons du Transsibérien. Et le 1^{er} janvier 1896, en un an et quatre mois, sur ces tronçons qui n'allaient encore que jusqu'à Omsk, il était déjà passé 74.885 émigrants adultes et 34.612 émigrants non adultes, soit un total de 109.597 personnes. Autre chiffre, singulièrement caractéristique de la nature de cette émigration : les 109.597 émigrants emportaient en tout 130.963 pouds de bagages, ce qui ne fait guère plus d'un poud — 16 kilogrammes! — de bagages par personne. Voici au reste les chiffres officiels de l'émigration depuis 1893 :

1893.....	65.000 individus.
1894.....	76.000 —
1895.....	109.000 —
1896.....	203.000 —
1897.....	87.000 —
1898.....	206.000 —
1899.....	225.000 —

soit au total 974.000 individus, auxquels il faudrait joindre 25.000 colons transportés dans les provinces extrême-orientales par la flotte volontaire, — et un nombre inconnu, mais probablement assez considérable, d'individus qui partent sans se soumettre aux formalités légales.

ASIE MINEURE ET ARABIE

Le mouvement maritime de l'Empire ottoman. — Le bulletin si vivant et si plein de choses de la Chambre de commerce française de Constantinople nous apporte les chiffres du mouvement maritime de l'Empire ottoman pendant l'année 1315 (du 13 mars 1899 au 13 mars 1900).

Le nombre des navires entrés et sortis des ports de la Méditerranée, du Bosphore, de la mer Noire, de la mer Rouge et du golfe Persique n'est pas moindre de 180.000, d'un tonnage de 35 millions de tonnes (1). Si l'on en soustrait les 130.000 entrées et sorties de voiliers turcs, les 10.000 de voiliers hellènes et samiens, il reste plus de 32 millions de tonnes de jauge pour quelque 45.000 vapeurs.

(1) Il s'agit évidemment de tonnes de jauge, et non de marchandises effectivement embarquées et débarquées.

Ce sont des chiffres importants, encore qu'ils marquent sur l'année précédente une diminution de 15 000 voiliers, un millier de vapeurs et 1.500.000 tonnes. Ils s'expliquent par le rôle absolument prépondérant des communications maritimes dans le mouvement commercial de l'Empire, où les chemins de fer sont rares et chers, et par contre les côtes étendues et peuplées.

Nous faisons assez petite figure dans ce total avec 2.068 vapeurs et 2.884.000 tonnes. Nous arrivons sixième après les Anglais (7.618 vapeurs et 8.700.000 tonnes), les Ottomans (7 millions de tonnes), les Austro-Hongrois (5.000 vapeurs et près de 6 millions de tonnes), les Grecs (3 millions 800.000 tonnes), les Russes (3 millions de tonnes).

Nous distançons les Italiens (1.918 vapeurs et 2 millions de tonnes) et plus sensiblement encore les Allemands (586 vapeurs, 770.000 tonnes).

Deux faits sont particulièrement intéressants à relever.

En premier lieu la forte décroissance du pavillon anglais. Il couvrait en 1896-97 35,40 % du tonnage total. Sa part s'est réduite en quatre ans à 24,6 %. Il semble que les Anglais, dont la situation diplomatique à Constantinople n'est pas excellente, se laissent détourner dans une certaine mesure de ces marchés très disputés pour porter vers l'Extrême-Orient leurs plus grands efforts. En tout cas, leur pavillon garde au passage de Suez la situation absolument prépondérante qu'il a depuis longtemps.

C'est en second lieu le progrès de ce qu'on aurait appelé il y a vingt ans les marines de deuxième ordre.

L'Autriche maintient et fortifie une situation déjà fort belle, qu'elle doit au sens commercial, à la bonne tenue et à l'activité de sa grande compagnie de navigation, le « Lloyd », qui tient certainement la première place dans les eaux turques.

Les Italiens progressent légèrement.

Les Allemands gagnent 100.000 tonnes d'un exercice à l'autre; et si, à la surprise de ceux qui savent quel effort commercial ils tentent depuis ces dernières années dans le Levant, leur pavillon ne représente que 2 % du trafic maritime de l'Empire, cela tient à ce que Trieste est leur port de sortie plus encore que Hambourg, et que ce sont le plus souvent des marchandises allemandes et des commis-voyageurs allemands que transportent les vapeurs autrichiens.

Les Russes nous enlèvent cette année un rang; l'année précédente c'étaient les Grecs, dont le trafic se développe sensiblement.

Est-ce donc que le nôtre baisse? Non. Nous maintenons notre situation; nous l'avons même un peu améliorée si on compare l'exercice actuel à celui de 1897. Notre part, à ce moment de 7.4 dans le tonnage total, s'est élevée cette année à 8,1. Mais ce sont les autres qui progressent.

Notre situation n'est d'ailleurs pas égale dans les différentes mers turques. Nulle ou à peu près dans le golfe Persique, où elle se réduit à quelques voiliers et 1.255 tonnes, depuis que les Messageries Maritimes ont interrompu, à la suite de la

peste, le service à peine inauguré de Bombay à Bassorah, elle est médiocre dans la mer Rouge, où, tout en figurant au cinquième rang, nous ne représentons que 1 % de la navigation totale, qui est pour les deux tiers anglaise. Nous n'avons que 3,1 %, 510.000 tonnes, dans le trafic de Constantinople qui s'élève à 40 millions de tonnes et où nous venons septième après même les Italiens.

C'est dans la Méditerranée, sur les côtes d'Asie-Mineure, de Syrie et de Palestine que nous nous maintenons le mieux, autant du moins que nous le permet cette décadence de notre marine marchande, qui est certainement un des symptômes les plus inquiétants de notre situation actuelle. Après avoir tenu il y a quinze ans le second rang, nous sommes descendus au quatrième; mais nous le défendons. Nos grandes compagnies de navigation, particulièrement les Messageries Maritimes, y ont acquis, au point de la régularité des services et du bon aménagement pour les voyageurs, le renom le plus honorable. Peut-être se tiennent-elles trop à ces services fixes, à escales et dates invariables; elles trouveraient sans doute avantage à armer un certain nombre de cargo-boats économiques, n'ayant pas de services arrêtés, mais allant prendre le fret où il se trouve, suivant les saisons et les besoins.

La concurrence est en tous cas très vive dans le Levant. Une place, abandonnée un instant, est aussitôt prise. Dans cet ordre d'idées, il est à craindre que la grève de Marseille n'ait porté à notre situation une atteinte grave et peut-être permanente.

La Compagnie des Messageries Maritimes a dû supprimer trois départs sur quatre. La Compagnie Fraissinet a suspendu son service hebdomadaire. C'est un fait d'autant plus sérieux que, dans le Levant plus qu'ailleurs, la marchandise est associée au pavillon. Les bateaux français transportent des sucres français. S'ils ne sont pas là pour en livrer, ou s'ils n'en ont pas à livrer, comme la fermeture des raffineries de Marseille, grandes exportatrices, le fait craindre pour quelque temps, nos produits seront remplacés par ces sucres hongrois amenés par le Lloyd, qui ces dernières années se sont conquis à nos dépens un marché sans cesse élargi et dont les récents rapports consulaires signalent les progrès (1).

La révolte arabe. — Les troubles chroniques de l'Arabie du Sud prendraient, paraît-il, depuis quelques mois une tournure plus menaçante.

Un Arabe de la tribu des Koräichites, dont on sait que le Prophète était originaire, s'est proclamé khalife. Il tenterait de reconstituer à son profit cet empire Ouahabite qui, au milieu du siècle, groupa les tribus d'Arabie dans la foi du « nouvel Islam », également opposé aux Perses et aux Turcs, et qui ne céda qu'aux armes d'Ibrahim pacha.

La révolte des tribus mountéfikes, sur le bas

Euphrate, aurait été due à son influence. Le port arabe de Koueit, sur le golfe Persique, jadis l'arsenal des Ouahabites, a été attaqué récemment par les indigènes du Nedjed conduits par l'émir Ibn Raschid. L'Yémen tout entier est, paraît-il, dans un état de violente fermentation religieuse. Quant au nouveau khalife, Essid Hamid ed Dine, après avoir parcouru le Nedjed pour y faire de la propagande, il s'est, dit-on, réfugié dans les montagnes de l'Yémen où il attend les événements.

Le gouvernement ottoman, qui a dirigé vers le Sud un certain nombre de bataillons de troupes syriennes (environ 15.000 hommes, dit-on), ne serait pas sans inquiétudes en raison de la complexité et de l'étendue inusitée de ce mouvement qui dépasse de beaucoup en importance les révoltes chroniques des arabes de l'Yémen contre le joug ottoman.

La situation de l'île de Chypre. — Le rapport sur le dernier exercice, rédigé par le haut commissaire britannique pour Chypre, vient d'être publié. Il constate que l'île est dans un état satisfaisant, puisque, malgré une sécheresse qui a diminué la production, le commerce est resté actif et même l'importation des articles que l'île ne peut fournir a considérablement augmenté.

L'an dernier, les importations se sont élevées à 7.249.000 francs, dont la moitié a consisté en objets manufacturés, tandis que Chypre a exporté pour 6.621.000 francs de marchandises, dont les deux tiers étaient des animaux vivants et des denrées alimentaires. La Grande-Bretagne et la Turquie fournissent la plus grosse partie des importations et, avec la France et l'Égypte, elles prennent la plus grosse part des exportations. Il est à remarquer cependant que l'Autriche et la France augmentent peu à peu leurs importations dans l'île.

Les principaux produits de Chypre sont l'orge, le blé dur, les vins, et aussi la soie. Le rapport constate que l'on plante un nombre grandissant de mûriers.

Au point de vue financier, Chypre pourrait couvrir ses dépenses et au delà, n'était le tribut annuel payé à la Turquie. Les recettes, qui ont d'ailleurs été en 1899-1900 très au dessus de la moyenne, se sont élevées à 5.015.950 fr. Les principales sources de recettes sont les dîmes (1.205.552 fr.), les taxes foncières (894.550 fr.), les douanes (764.275 fr.) et le droit d'excise (707.500 fr.). Les dépenses se sont élevées à 3.367.050 fr., consacrés surtout à la police et aux travaux publics.

Depuis le commencement de l'occupation britannique, l'excédent total des recettes sur les dépenses, selon le rapport du haut commissaire, a été de 32.500.000 fr. Mais il a fallu payer à la Turquie un tribut dont le total s'est élevé, depuis vingt-deux ans, à un peu plus de 50 millions de francs. Le tribut annuel s'élève à 2.319.000 fr., sans compter une certaine redevance qui se paie en sel.

(1) Le Handels Museum apprend que dans le courant de l'automne 1900, plusieurs cargaisons de sucre hongrois ont été débarquées à Trebizonde, d'où elles ont par leur bas prix et leur bonne qualité évincé les autres marques.

PERSE

Les efforts du commerce russe dans le golfe Persique. — Une dépêche de Bender-Boucher annonçait récemment l'arrivée dans ce port d'un navire de la Compagnie Russe de Navigation à Vapeur, envoyé sur l'invitation du ministre du commerce de Russie, désireux de voir créer une ligne de vapeurs entre les ports de la mer Noire et ceux du golfe Persique. Le navire russe s'est arrêté à Djeddah, Aden et Bender-Abbas. Il avait une grosse cargaison, composée surtout de pétrole et de sucre, denrées très demandées dans la Perse méridionale.

Mais en outre il a apporté à Bender-Boucher des représentants de diverses maisons commerciales et industrielles de Moscou et de raffineries de la Russie méridionale, chargés d'étudier les conditions du développement du commerce, entre la Russie et la Perse. Une agence commerciale russe sera établie à Boucher.

Cette preuve des efforts de la Russie pour développer dans le sud de la Perse son commerce qui est déjà si actif dans le Nord, a attiré l'attention des journaux anglais.

ASIE ANGLAISE

Le recensement de la population. — Le recensement qui vient d'être opéré montre que les sujets de l'Angleterre dans l'Empire des Indes sont maintenant au nombre de 294 millions, en augmentation de près de 7 millions sur les chiffres du dernier recensement décennal. Sur ce nombre, les tats indigènes figurent pour 66 millions d'habitants. La Birmanie en compte 10 millions et demi, y compris les pays Chans.

L'augmentation aurait été bien plus forte si la famine n'était venue ravager une partie de l'Inde, surtout les États indigènes. La population de quelques-uns de ces derniers a diminué de 17 à 18 %, par exemple celle du Radjpoutana.

Dans tous les districts où les Anglo-Indiens ont fait de sérieux travaux d'irrigation qui ont permis de remédier à la sécheresse, cause de la famine, la population a augmenté.

Le vice-roi, lord Curzon, parlant devant son Conseil législatif, a déclaré que l'étendue des terres cultivées augmentait sans cesse. Elles ont, en effet, passé de 194.000.000 d'acres en 1880 à 245.000.000 en 1900.

La réorganisation de la frontière du Nord-Ouest. — On vient de publier à Londres un Livre Bleu contenant les documents relatifs à l'administration de la frontière du Nord-Ouest, depuis 1897. A cette date, en effet, le gouvernement britannique, qui venait de terminer toute une série de guerres, commencées après le traité Durand de 1893 — par lequel avait été fixée la frontière afghane — contre les tribus Pthanes de la Montagne, a cherché une manière rationnelle et économique d'administrer ce territoire. Jusque-là ce dernier avait re-

levé de l'administration du Pendjab qui, obligée de se consacrer à une grande province, ne s'occupait pas spécialement du rôle de diplomatie indigène qu'elle avait à jouer dans la difficile zone frontière. Depuis très longtemps on proposait de confier cette zone à une administration spéciale; la plupart des vice-rois de l'Inde l'avaient demandé: il était réservé à l'actif vice-roi actuel de régler cette question. A l'avenir, un commissariat spécial aura l'administration des territoires des belliqueuses tribus du Nord-Ouest. Son ressort comprendra les districts de Peichawer, Kohat-Bamou, Déra-Ismaïl Khan, Dir, Swat, Tchitral, Khaïbar, Kourram, Tochi, Wana.

Au point de vue militaire, le système adopté doit être le suivant: on évitera d'enfermer des troupes régulières dans des postes isolés et coûteux; — il faut se rappeler, en effet, la peine qu'ont eue les Anglais à débloquer, pendant les dernières guerres, certaines garnisons, entre autres celles de Tchitral. Pour remplacer ces troupes, on se servira de forces levées sur place, soit de simples contingents des tribus qui recevraient un subside, soit des milices organisées sous la direction d'officiers anglais. Les troupes régulières seront concentrées sur les vraies lignes de défense. Etant moins mêlées aux indigènes, leur présence risquera moins d'irriter les tribus, portées du reste à la fidélité par les subsides dont nous venons de parler. D'ailleurs, pour aider les levées locales, des colonnes mobiles seront toujours tenues prêtes sur certains points choisis: à Malakand pour le Tchitral; à Peichawer pour le Khaïbar; à Miranzaï pour la chaîne de Samana et la vallée de Kourram.

Dans ces conditions, les troupes régulières devront être retirées de Lundi Kotal, de Tchitral, de Samana, de la vallée de Kourram. Outre les avantages politiques, il en résultera une sérieuse économie.

Déjà, dans ces derniers temps, des troupes ont été levées parmi les Pathans de la montagne: deux bataillons de tirailleurs de Khaïbar; un bataillon d'Afridis-Orakzaï dans le Samana; deux bataillons pour la milice du Kourram; deux bataillons de la milice du Waziristan.

Ce projet faisait partie de l'ensemble des préoccupations impériales que lord Curzon a apportées dans l'Inde, dont il veut faire la base de plus en plus puissante de la politique asiatique de l'Angleterre.

Les chemins de fer de Birmanie. — Un grand travail d'art, dont l'absence retardait beaucoup la construction de la ligne de Mandalay à Kunlong-Ferry, sur la frontière de Chine, le viaduc de Gokteik, à 127 kilomètres de Myohaung, la station d'embranchement voisine de Mandalay, vient d'être achevé. On espère que la facilité qui va en résulter pour la poursuite des travaux permettra d'ouvrir bientôt la ligne jusqu'à Thibaw, la principale ville des Etats-Chans du Nord, à 240 kilomètres de Mandalay, sinon jusqu'à Lasho, un peu plus loin (Kunlong-Ferry est à 418 kilomètres de

Mandalay). Cependant, à en croire le correspondant du *Times* à Rangoun, l'administration des chemins de fer ne serait pas très pressée de continuer le chemin de fer jusqu'à Kunlong-Ferry, parce que l'on ne peut pas espérer un trafic rémunérateur: « Jusqu'à Lasho, dit-il, on peut compter sur un trafic qui ira en augmentant annuellement, mais il est néanmoins fort douteux que cette partie de la ligne, qui a coûté très cher, rapporte jamais assez, pendant la durée des prochaines générations, pour payer même les frais d'exploitation. De Lasho à Kunlong-Ferry il y a peu ou pas d'espoir d'un trafic appréciable, soit en voyageurs, soit en marchandises. Aussi ne semble-t-il y avoir aucune raison pour qu'une entreprise commerciale comme la Compagnie des Chemins de Fer de Birmanie pousse la ligne plus loin que Thibaw ou Lasho; à moins, évidemment, qu'on puisse montrer que le commerce de la partie du Yunnan qui serait drainée par un chemin de fer de Kunlong-Ferry à Chun-ning et à Tali-fou doive être suffisant pour donner une perspective de bénéfices proportionnés aux énormes dépenses à faire. Autant qu'on peut en juger par les récents rapports de nos officiers consulaires, et par l'excellent rapport sur les possibilités commerciales de la Chine méridionale, rédigé par M. Bourne pour la Chambre de commerce de Blackburn, un chemin de fer pénétrant dans le Yunnan par les Etats-Chans ne paierait pas pendant de longues années.

« Aussi la Compagnie des Chemins de Fer de Birmanie a-t-elle, dans ces derniers temps, dépensé ailleurs ses efforts; certes, le viaduc de Gokteik est achevé et on construit la ligne des pays Chans sur la moitié de la longueur d'abord projetée; mais les projets de chemins de fer de frontière ou de transfrontière paraissent avoir été abandonnés, tandis que l'on travaille aux lignes reliant les ports de Bassein et de Moulmein avec Rangoun, la première ne devant pas tarder à être achevée, et la seconde étant tracée. L'une et l'autre seront certainement rémunératrices pour la compagnie et avantageuses pour le public. »

Cette lettre du correspondant du *Times* est intéressante: la politique anglaise de pénétration en Chine par la Birmanie serait donc moins avancée et surtout moins décidée qu'on l'imagine généralement. Il ne faudrait cependant pas s'y fier et profiter de ces apparences rassurantes pour ne pas pousser avec toute l'énergie désirable la construction de notre ligne du Yunnan. Ce qu'une entreprise commerciale, telle que la Compagnie des Chemins de Fer de Birmanie, pour parler comme le correspondant du *Times*, peut ne pas vouloir entreprendre, le gouvernement de l'Inde peut fort bien le réaliser — à titre d'œuvre impériale — plus ou moins directement. Sans doute, les difficultés et les dépenses sont énormes et le trafic doit être nul, mais on sait que ce ne sont pas des raisons pour que l'impérialisme britannique recule nécessairement. Nous ne saurions donc nous imaginer que nous avons devant nous un délai illimité pour assurer notre position dans l'arrière-pays du Tonkin. D'ailleurs, le correspondant du

Times le fait observer lui-même, le gros œuvre du viaduc de Gokteik a été établi de manière à pouvoir porter une double voie. Cela n'indique pas que les Anglais aient complètement renoncé à y faire passer mieux qu'une petite ligne s'arrêtant bien avant d'atteindre la frontière.

Il est à remarquer que la formidable poussée industrielle des Etats-Unis vient de se manifester une fois de plus à l'occasion de la construction du viaduc de Gokteik. Comme le pont de l'Atbara au Soudan et plusieurs ouvrages d'art de la ligne de l'Ouganda, le viaduc de Gokteik a été confié à des entrepreneurs américains. La concurrence était impossible pour les Anglais: la *Steel Philadelphia Company* a souscrit à 20 liv. st. la tonne, tandis que les meilleurs souscripteurs anglais demandaient presque deux fois ce prix.

AUSTRALIE

Les premières élections fédérales et le protectionnisme. — Les premières élections de la Fédération australienne viennent d'avoir lieu et se sont faites presque uniquement sur la question des tarifs douaniers. D'une façon générale elles paraissent avoir tourné en faveur d'un protectionnisme modéré. Il semble cependant difficile de se prononcer d'une manière exacte, parce que la terminologie politique a beaucoup varié selon les Etats de la Fédération. Les candidats se sont fait appeler partisans des hauts tarifs, partisans des bas tarifs (*High Tarrifists*, *Low Tarrifists*), protectionnistes et libre-échangistes. Le sens de ces termes variait selon les Etats.

Quoi qu'il en soit, on croit pouvoir juger du futur tarif douanier parce qu'on sait être le projet du gouvernement de M. Barton, qui a la majorité. C'est un compromis entre le protectionnisme tel que Victoria le pratiquait avant la Fédération et l'ancien libre-échangeisme des Nouvelles Galles du Sud. On fera un tarif assez bas pour rapporter des sommes considérables en laissant passer l'importation, mais pourtant suffisant pour sauvegarder les industries existantes, sans aller jusqu'à permettre l'éclosion de « plantes de serre chaude ». Les droits ne dépasseraient pas 10 à 15 % *ad valorem*.

Il est à remarquer que des tarifs différentiels seraient concédés à la métropole si elle pouvait faire aux importations d'Australie des concessions équivalentes. Le Canada a déjà accordé, on le sait, un tarif différentiel à la métropole; c'est même le seul commencement de réalisation de cette union douanière impériale que M. Chamberlain a rêvée, mais qui est si peu conforme aux exigences économiques des grandes colonies, placées de manière que leurs véritables marchés ne sont pas toujours dans l'Empire.

Le Gérant: A. MARTIAL.