

BULLETIN DU COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

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

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

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

SOMMAIRE

Le Chemin de fer de Bagdad.....	173
Les Andjoumens, par ROBERT CHAMPLAN.....	175
Le Problème des chemins de fer au Japon.....	176
Les îles Touamotou, par P. BRACCONI.....	179
Variétés. — Notes sur la Mésopotamie.....	185
Asie Française : Un rapport de M. Beau. — Troubles indigènes. — Le chemin de fer du Yunnan. — L'administration du Tonkin. — Les services d'agriculture en Indo-Chine. — Le régime de l'alcool indigène en Cochinchine. — La question des bouteilles pour l'alcool indigène.....	195
Siam : Le projet de traité anglo-siamois.....	201
Chine : Troubles à la frontière du Tonkin. — Les relations sino-japonaises. — Le boycottage des marchandises japonaises. — La hiérarchie catholique et la hiérarchie mandarinale. — Un nouveau ministre de Russie. — Le gouvernement chinois et le Tibet.....	201
Japon : Les relations avec les Etats-Unis. — Les Japonais en Corée. — Les Japonais à Formose...	205
Asie Russe : Le chemin de fer de l'Amour. — L'expédition arctique russe de 1905.....	206
Turquie : L'affaire des mines d'Héraclée. — Une subvention scolaire anglaise.....	207
Perse : Un incident russo-persan. — Sur la frontière turco-persane. — La situation intérieure...	207
Asie Anglaise : La restriction de l'immigration indienne au Canada. — Les troubles de la frontière Nord-Ouest de l'Inde. — Le mouvement anarchiste au Bengale.....	209
Australasie : La navigation allemande entre l'Australie et l'Extrême-Orient.....	211
Relations officielles.....	212
Asie Orientale.....	212

Le Chemin de fer de Bagdad

La plus importante nouvelle asiatique du mois est sans conteste l'annonce que le gouvernement turc est sur le point de concéder à la Compagnie allemande des chemins de fer d'Anatolie les moyens financiers nécessaires pour construire quatre nouvelles sections de la ligne de Bagdad, du terminus actuel d'Eregli jusqu'à la station d'Hélic qui sera celle de Mardine; c'est-à-dire que la construction de 840 nouveaux kilomètres du chemin de fer de Bagdad va sans doute commencer avant longtemps.

Un mazbata a été émis par le Conseil des ministres à la chancellerie impériale pour demander un iradé sanctionnant les mesures financières qu'il propose.

Nous ne connaissons pas encore exactement le détail de ces dernières. Il semble cependant que l'on veuille consacrer aux nouvelles sections du chemin de fer les excédents des anciens revenus de la Dette qui ont été assignés depuis l'an dernier au remboursement d'une avance faite à la Turquie par la Deutsche Bank, à la suite de tentatives infructueuses du gouvernement ottoman pour placer un nouvel emprunt sur les marchés de l'Europe occidentale. Sans doute ces excédents sont nécessaires au remboursement de la Deutsche Bank, mais cette dernière peut accorder des délais au gouvernement turc et consacrer une partie des ressources dont elle disposerait ainsi au service des emprunts qu'elle aurait l'avantage d'émettre pour continuer un chemin de fer qui appartient d'ailleurs au même groupe financier allemand qu'elle-même. On annonce du reste qu'à partir de 1913 le chemin de fer de Bagdad pourrait recevoir, sans parler de l'excédent des dîmes provinciales qui ont été assignées à la garantie kilométrique des lignes déjà construites par la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie, une annuité de 572.000 livres turques prises sur le

surplus des anciens revenus assignés au service de la dette publique ottomane.

On peut se demander à première vue pourquoi les Allemands se sont fait donner le droit d'ouvrir les travaux sur quatre sections de 200 kilomètres alors que la concession originelle de 1902 leur permettait de n'ouvrir les travaux que sur une section à la fois. Pour le comprendre, il faut tenir compte de ce fait que la partie de la ligne qu'ils ont maintenant devant eux est la plus difficile de toutes : il s'agit de traverser le Taurus, et les 54 millions de francs environ prévus pour chaque section de 200 kilomètres seraient insuffisants pour couvrir les dépenses de la section de montagne qu'il va falloir aborder. Il est donc nécessaire aux constructeurs allemands de se réserver, pour franchir le Taurus, des ressources sur l'excédent des sommes qu'il leur est permis de dépenser sur les sections suivantes qui seront en plaine, puisqu'au delà de cette chaîne de montagnes, ils n'auront devant eux que des régions basses jusqu'à *Mardine*, *Mossoul* et *Bagdad*. Sur cette partie du tracé la somme allouée pour la construction de chaque section pourra laisser un boni qu'il est possible d'escompter au bénéfice de la section du Taurus.

D'après la *Gazette de Cologne*, la ligne, après être passée à *Bourgourlou*, traversera le Taurus en empruntant la vallée du *Tchaikyd*, au lieu du passage classique des ports de *Cilicie*, qui pendant des siècles, ont offert la principale route militaire et commerciale. Il faudra descendre ensuite dans la plaine d'*Adana*. Ces travaux seront facilités par l'acquisition, que nous avons signalée en son temps comme une véritable défaillance de la finance française, du chemin de fer de *Mersina* à *Adana* acheté il y a quelque temps par la Compagnie allemande. D'*Adana* la ligne suivra le pied de l'*Anti-Taurus* jusqu'à *Hélib*, au Sud de *Mardine*. Il est à remarquer que dans cette région il sera assez facile de rattacher la ligne de *Bagdad* au chemin de fer français de *Beyrouth* à *Damas* et prolongements, et, par son intermédiaire, à la ligne turque du *Hedjaz*. Ainsi, la capitale de l'Empire ottoman se trouverait reliée par le rail aux villes saintes du *Hedjaz* qui, comme nous l'avons déjà dit, ne tarderont pas à être en communication ferrée avec *Damas*. Ce sera là pour la Turquie un succès politique moral, et dans une certaine mesure militaire, qui explique sans doute en partie les décisions financières prises en faveur de la Compagnie allemande d'*Anatolie*, laquelle, d'ailleurs, a dû profiter des discussions relatives aux chemins de fer des Balkans pour présenter ses exigences et pousser ses propres affaires.

Reste à savoir comment on trouvera à emprunter, même dans de bonnes conditions et à 4 % comme on l'annonce, les 220 à 230 millions de francs qui seront nécessaires pour pousser le chemin de fer jusqu'à *Mardine* et surtout pour traverser les montagnes du Taurus. Il semble impossible que le marché de Berlin absorbe d'un seul coup un emprunt de cette importance : les

disponibilités financières des Allemands paraissent tout à fait insuffisantes pour permettre un effort pareil. Resterait alors l'hypothèse d'une participation des marchés de Paris et de Londres, mais on sait que depuis longtemps tout au moins, il a été absolument impossible d'espérer conclure avec les Allemands une entente sur une autre base que le prêt d'argent anglais et français sans aucune participation réelle à la direction de l'entreprise. Il est évident que nous n'avons aucun intérêt à contribuer à cette dernière dans de pareilles conditions. Le chemin de fer de *Bagdad* est un instrument de l'impérialisme allemand qui s'appuie à l'heure actuelle sur la Turquie : dans un avenir relativement peu éloigné ses progrès poseront de graves questions entre l'Allemagne et l'Angleterre pour ce qui est des approches du golfe Persique et peut-être aussi entre l'Allemagne et la Russie qui n'a évidemment aucun intérêt à voir faciliter à la Turquie la possibilité d'asseoir son autorité sur les régions les plus lointaines de son territoire, en même temps que ses transports de troupes.

Etant donnée l'impossibilité de rien modifier de l'exclusivisme des Allemands en ce qui concerne la direction, le personnel et les fournitures du chemin de fer de *Bagdad*, les gouvernements français et anglais doivent user de l'influence dont ils peuvent disposer sur les financiers pour retarder une entreprise à l'achèvement de laquelle ni la France ni l'Angleterre n'ont le moindre intérêt politique. Resterait alors pour les Allemands l'obligation d'émettre cet emprunt par tranches, et sans doute de procéder moins vite qu'ils ne le feraient autrement. Il est évident que pendant le nombre d'années nécessaires pour poursuivre les travaux sur 840 kilomètres entre *Eregli* et les environs de *Mardine*, le marché de Berlin, à moins d'une crise excessive et peu probable, pourra fournir à petites doses une somme totale de 220 à 230 millions de francs. Nous n'avons jamais partagé, à cet égard, les illusions de ceux qui ont cru que l'abstention des marchés français et anglais pourrait faire plus que retarder la construction du chemin de fer allemand d'*Asie Mineure* et amener le gouvernement de Berlin à accepter notre concours par des concessions faites sur d'autres points. Mais ce retard lui-même pourrait laisser le temps à des changements susceptibles de permettre aux Anglais et aux Français de jouer un rôle acceptable dans la construction et l'exploitation du chemin de fer qui est appelé à devenir le grand central turc. Telles modifications peuvent se produire en Turquie qui diminueraient l'influence de la politique et de la finance allemandes, et c'est pourquoi, bien qu'il soit impossible d'entraver la continuation de l'œuvre trop exclusivement germanique de la Compagnie des chemins de fer d'*Anatolie*, il semble sage de ne pas lui apporter un concours auquel elle ne veut pas faire des conditions que les dirigeants de Paris et de Londres pourraient trouver acceptables.

LES ANDJOUMENS

Nous avons parlé à plusieurs reprises des Andjoumens, les sociétés politiques si actives depuis quelque temps en Perse; notre correspondant de Téhéran nous adresse en ce qui les concerne les renseignements que voici :

Téhéran, 1^{er} mai 1908.

Les Andjoumens, qui font tant parler d'eux depuis quelque temps, sont, sous leur forme actuelle, de création récente. Le mot persan « Andjoumen », qui veut dire assemblée, a le même sens que le mot arabe « Medjlis »; il n'était guère employé autrefois que pour des associations religieuses ou confessionnelles : c'est ainsi que les Guèbres ou disciples de Zoroastre, possèdent, depuis cinquante ans, dans les villes de Yezd et de Kerman, des andjoumens qui rendent la justice, et que les derviches spéciaux fondés par le gouverneur de Hamadan, Zair-ed-Dovlet, ont coutume de nommer ainsi leurs réunions périodiques.

Les andjoumens actuels sont sortis d'un article de la Constitution du 5 août 1906. Aux termes de cet article, les députés de Téhéran devaient être élus, dans chaque corporation, par une assemblée de membres de la corporation; on se réunit donc pour discuter les mérites des candidats; puis, les élections faites, on continue à s'intéresser en commun aux affaires publiques et à écouter les orateurs improvisés.

Les provinces, moins bien partagées que la capitale, n'avaient droit qu'à quelques députés; elles décidèrent, presque partout, de les nommer dans une assemblée générale, sans faire de distinctions de rang ou de corporation. Mais les candidats étaient nombreux pour un petit nombre de sièges. L'assemblée dut siéger longtemps, écouter beaucoup de discours, apprendre bien des choses nouvelles avant de faire un choix. Dans les réunions de Téhéran, on ne discutait guère que les intérêts spéciaux d'un corps de métier; dans les assemblées de province, où toutes les professions étaient représentées, on dut se rabattre sur les idées générales, c'est-à-dire faire de la politique.

Les communications, en Perse, sont longues et coûteuses. L'absence de routes, l'absence d'armée et de police à la solde d'un pouvoir central ont empêché la centralisation qui s'est faite partout ailleurs. Dans chaque province, le gouverneur était un petit roi, touchant l'impôt, organisant son armée et sa police, et sa tyrannie était souvent plus grande que celle du chah lui-même. Les assemblées provinciales réunies pour nommer les députés comprirent rapidement qu'elles étaient, par leur nombre, une nouvelle puissance avec laquelle le gouverneur devait désormais compter. A Tebriz, à Recht, à Ispahan, les gouverneurs, membres de la famille royale, surpris par la rapidité de ces changements dans leur pays, ne virent là qu'une fantaisie passagère du peuple; ils crurent pouvoir satisfaire les premières demandes de ces andjoumens. Ce fut leur perte. L'assemblée sentit croître ses désirs en même temps que sa

confiance en elle, et le peuple la regarda comme toute-puissante. L'élection des députés devint une chose secondaire; l'andjoumen de province, véritable medjlis analogue à celui de Téhéran, était né.

Peu à peu, comme les réclamations du peuple arrivaient trop nombreuses de toute la province vers l'andjoumen de la ville principale, celui-ci dut refuser de les recevoir et invita chaque petite ville à créer elle-même des andjoumens analogues. Des commis-voyageurs en andjoumens se répandirent partout, venant principalement de Tèbriz; ces assemblées se multiplièrent.

A Téhéran, le mouvement fut un peu plus lent; on se contenta, pendant plusieurs mois, des réunions de corporations. Mais les journaux discutèrent tous les jours les opinions des principaux oulémas : les andjoumens sont-ils permis ou non par le Coran? Un avis venu du grand moudjtched de Kerbela autorisant les medjlis fit cesser le différend et les andjoumens se formèrent peu à peu : chaque quartier de la ville eut son andjoumen chargé, outre la politique, de s'occuper de la propreté des rues et de la police. Les originaires des différentes provinces se réunirent, puis les originaires d'un ensemble de provinces; c'est ainsi qu'à côté de l'*andjoumen de l'Azerbaïdjan*, le plus important, se trouve l'*andjoumen du Sud*, qui cherche à racheter l'insuffisance numérique de ses membres vis-à-vis du premier, par une politique plus avancée encore. Les descendants du Prophète formèrent l'*Andjoumen-é-Sadat*, et d'autres se créèrent sans distinction spéciale : tel est l'*Andjoumen des Frères*, un des plus importants numériquement, qui prêche la tolérance et la concorde et accepte dans son sein les Guèbres qui, quoique infidèles, voisinent ainsi avec de pieux musulmans.

A Téhéran, il n'est guère d'habitant qui ne fasse partie d'au moins deux ou trois andjoumens. Dans tout Persan un peu instruit sommeille un orateur redondant et imprécis, et ces discussions vagues, qui ne laissent à chacun ni décision à prendre ni responsabilité à encourir, plaisent à leur caractère rêveur et à leur esprit métaphysique. On se rassemble ainsi plusieurs fois par semaine, un peu avant le coucher du soleil, et l'on approuve les motions les plus avancées en buvant des tasses de thé et en fumant le kalia. Les cotisations ne sont pas chères, de 2 kran à 4 toman par mois (de 1 franc à 5 francs). Quelques andjoumens ont un local spécial pour ces réunions; la plupart se rassemblent chez l'un ou l'autre de ses membres, chez celui qui peut offrir une salle assez vaste; et les discours se prolongent tard dans la nuit.

Les Persans aiment comparer leur Révolution à celle de 1789 et à reconnaître la supériorité de la leur qui s'est accomplie sans effusion de sang. L'assimilation des andjoumens aux grands clubs politiques était facile; ils n'ont pas manqué de le faire. Ainsi qu'en France, ces andjoumens ont les idées plus avancées que l'assemblée, et beaucoup d'actes du Parlement

ont été accomplis sous la pression des andjournements. Quelques-uns ont des journaux attitrés qui font connaître au peuple et aux députés les motions votées par eux; dans les cas urgents, le club envoie une députation au medjlis. Si cela ne suffit pas, il reste la ressource de la manifestation dans les rues ou même dans le palais du Bâristan sous les fenêtres de la salle des séances du Parlement. Et presque tout le monde s'accorde à se féliciter de l'influence heureuse qu'ont eue sur les affaires publiques ces appels à l'énergie des députés.

Pourtant, parmi les députés surtout, quelques-uns commencent à se plaindre de l'ingérence quotidienne des andjournements dans les affaires du pays. Les députés, même les plus révolutionnaires, ont compris peu à peu que la direction d'un pays comme la Perse n'était pas si simple qu'ils le pensaient; ils ont modéré leur intransigeance, tandis que les membres des andjournements, enivrés par l'éloquence des orateurs qui se grisent eux-mêmes de leurs périodes, et n'ayant aucune idée du régime parlementaire, votent les motions les plus absolues et souvent les plus absurdes. C'est ainsi qu'il y a quelques jours, l'andjournement de l'Azerbaïdjan, ayant convoqué des représentants des autres clubs, a voté la déchéance de Mohammed Ali Chah et a proclamé la République, laissant aux députés le soin de réaliser leur vœu platonique. De plus, dans ce pays si longtemps régi par un pouvoir absolu, la notion de liberté n'existe pas encore; les droits de la minorité sont inconnus, et à la tyrannie des ministres et des gouverneurs commence à succéder la tyrannie des andjournements. Il est à craindre, pensent quelques personnes sages, que d'autres andjournements ne se forment pour résister à cette continuelle poussée en avant, et que la guerre civile n'éclate dans les rues. Puis, s'il est vrai qu'ils excitent les Persans, jusqu'ici peu soucieux des affaires publiques, à s'instruire et à acquérir la notion de leurs devoirs, ils développent aussi le goût de la politique creuse et vaine chez les ignorants. L'imagination des Persans les pousse souvent aux idées extrêmes: au gré d'un orateur envieux ou intéressé, les hommes les plus populaires se transforment en traîtres; les hommes au pouvoir commencent à craindre l'opinion des clubs; il est à redouter qu'ils ne cherchent plus que jamais à se la rendre favorable au détriment des affaires publiques...

A côté de ces andjournements bruyants et connus, d'autres se sont fondés qui font plus de besogne utile. Ce sont ceux qui ne font pas de politique. De riches marchands se réunissent depuis quelque temps pour étudier lentement et sûrement les moyens pratiques de créer une Banque nationale, et ne trouvent pas suffisants les procédés expéditifs de confiscation votés chaque semaine par les clubs politiques. L'*andjournement-é-Vatan Elmi* est une assemblée de professeurs de l'enseignement primaire et secondaire, où l'on discute quelques questions d'enseignement et où l'on cherche les moyens de rehausser la situation

morale et matérielle des malheureux professeurs. Les médecins ont deux sociétés, d'ailleurs rivales l'une de l'autre, fondées pour discuter de science pure. Il n'y a pas jusqu'aux étudiants qui n'aient voulu s'associer; un de leurs principaux buts était la création d'une bibliothèque; la salle existe, et la porte est ornée d'une magnifique inscription; les fonds recueillis n'ont pas encore permis d'acheter autre chose que des kalias.

Enfin, depuis quelques mois, Téhéran possède, sous le nom de *Andjournement-é-Baladié*, une sorte de conseil municipal. Une réunion de notables de la ville, sous la présidence du gouverneur, s'occupe des questions d'utilité publique. Elle prélève des impôts modestes et reçoit des dons importants. Déjà quelques rues ont été munies de la lumière électrique; les rues ont reçu des noms, et des écriteaux, les maisons des numéros. On assure que l'andjournement veillera au gaspillage de l'eau, au printemps, et s'occupera de l'hygiène.

Tous ces efforts vers l'association sont dignes d'être notés. C'est grâce à eux que les événements dont la Perse est le théâtre depuis deux ans auront une portée efficace. Les andjournements politiques disparaîtront rapidement; il est possible que le Medjlis ne puisse continuer son œuvre incertaine pour laquelle personne n'est encore préparé. Mais les Persans savent maintenant se grouper, pour résister aux tyrannies trop fortes, et ces discussions en commun ont fait comprendre à chacun l'utilité de l'instruction. Il y a actuellement une poussée extraordinaire de tout le monde vers les écoles. C'est dans ce sens que l'on peut dire que depuis quelques années la Perse a progressé.

ROBERT CHAMPLAN.

LE

Problème des Chemins de fer au Japon

Nous avons attiré l'attention sur la politique incertaine du Japon à l'égard des voies ferrées récemment rachetées par l'Etat et qu'il est question maintenant d'affirmer. Le *Times* a publié récemment sur le problème des chemins de fer au Japon une étude dont nous croyons intéressant de donner la traduction que voici :

Tout d'abord, il convient de rappeler les circonstances dans lesquelles les chemins de fer du Japon furent créés à l'origine. Ils ne furent commencés qu'à la fin de 1869, époque à laquelle, pour des raisons stratégiques aussi bien que commerciales, le gouvernement japonais décida de construire une ligne principale entre Tokyo et Kyoto. La première section de Tokyo (29 kilomètres de long) fut commencée en 1870 avec l'aide d'ingénieurs anglais et achevée en 1872; puis on entama les sections suivantes. Mais bien que le principe de la construction des chemins de fer par l'Etat ait été ainsi adopté, on jugea sage en même temps d'encourager aussi bien les entreprises privées et, en 1881, alors que 160 kilomè-

tres seulement de chemins de fer d'Etat étaient en exploitation, la *Nippon Railway Company* obtenait la concession d'une ligne de Tokyo à Aomori, dans l'extrême Nord. A ce moment, l'expérience des Japonais en fait de chemins de fer était encore si limitée, les évaluations de prix de revient si incertaines, et le capital demandé semblait si important, que le gouvernement garantit dans une certaine limite les dividendes de la Compagnie.

Ce précédent détermina l'expansion de l'initiative privée parallèlement à celle de l'Etat. Une ordonnance fut promulguée en 1883 à l'effet d'appliquer aux chemins de fer particuliers les lois générales se rapportant aux chemins de fer impériaux. Et cette ordonnance fut suivie en 1887 par les *Private Railways Regulations* auxquelles succéda bientôt le *Railway Construction Act* de juin 1892. Cette loi formulait le programme d'un système national de chemins de fer qui devait, en principe, être construit par l'Etat, bien que la loi autorisât le gouvernement à accorder des concessions à des Compagnies privées, pour toutes les lignes comprises dans le programme et non encore commencées par l'Etat. Il se produisit alors au Japon une sorte de folie des chemins de fer, et dans l'année 1896 (immédiatement après la guerre avec la Chine), le nombre des concessions demandées et obtenues ne fut pas inférieur à 555. Il est vrai qu'un grand nombre de ces concessions portaient sur de très courtes lignes de chemins de fer, plusieurs d'entre elles inférieures à 32 kilomètres. Par un *Private Railway Act* postérieur, promulgué en 1900, le gouvernement se réserva le droit de racheter les lignes privées avec leur matériel à l'expiration d'une période de vingt années après l'octroi de la concession. En 1905, le nombre des Compagnies de chemins de fer au Japon était de 38, exploitant 2.040 kilomètres, contre 2.350 kilomètres exploités par l'Etat.

La construction et l'exploitation de ces chemins de fer, aussi bien par l'Etat que par l'initiative privée, s'étaient heurtées à de nombreuses difficultés physiques. Le Japon n'est pas un pays précisément fait pour les chemins de fer. De longues chaînes de montagnes coupent les provinces et soixante-seize de leurs sommets dépassent 1.600 mètres d'altitude. Sur beaucoup de points, la seule route praticable pour le chemin de fer est l'étroite bande de terrain qui sépare ces montagnes de la mer, et alors les pluies torrentielles et les typhons, si fréquents dans le pays, sont une menace perpétuelle de dévastation et de destruction. Pour éviter de pareils accidents, le chemin de fer entre Kobé et Osaka a dû passer, sur un point, dans un tunnel construit sous le lit d'une rivière particulièrement sujette aux inondations. Autre exemple : la ligne de Tokyo à Nacetsu court à travers un défilé de montagnes avec une rampe de 1/15° sur une longueur de 8 kilomètres, dans laquelle il y a un tunnel de 4 kilomètres; là, les locomotives doivent être munies d'une crémaillère.

Bien que présentant de très nombreuses difficultés pour les ingénieurs, les chemins de fer

japonais ont cependant été construits à un prix de revient relativement bas, grâce au bon marché de la main-d'œuvre dans le pays. Une statistique officielle publiée en 1903 donne comme suit le prix de revient par mille : lignes de l'Etat, 10.460 livres; lignes privées, 7.239 livres; moyenne, 8.172 livres (104.200 francs).

L'exploitation des chemins de fer au Japon a eu ses mécomptes, dont le principal fut la concurrence redoutable de la navigation pour toutes les lignes côtières, concurrence qui contribua à maintenir des tarifs extrêmement bas. Il en résulte qu'au Japon les recettes provenant du transport des marchandises sont proportionnellement inférieures aux recettes provenant du transit des voyageurs, et pourtant le trafic normal des voyageurs est relativement faible, puisqu'un calcul fait il y a quelques années montre que le nombre moyen des voyages par année et par tête, sur une population de 50 millions, était seulement de 2,4, et que la distance moyenne parcourue par tête et par année était de 67 kilomètres.

Les Compagnies privées de chemin de fer au Japon sont autorisées à faire de l'entrepôt et du camionnage. Elles sont également autorisées à exploiter des mines. Les différentes recettes qu'elles retirent de ces exploitations sont pour elles une source accessoire de profits qui leur permet de grossir leurs revenus. Un rapport officiel établit comme suit la capitalisation des chemins de fer en 1903 :

	Chemins de fer de l'Etat	Chemins de fer privés	Total
	Francs	Francs	Francs
CAPITAL nominal...	632.349.375	697.165.350	1.329.484.725
réel.....	368.508.225	591.595.800	960.104.025

D'après les dernières statistiques, celles de l'année se terminant au 31 mars 1906, voici quelle est la situation générale des chemins de fer :

	Etat	Compagnies
Lignes ouvertes.....	2.841 km.	4.226 km.
Prix de construction.	446.353.150 fr.	645.159.925 fr.
Voyageurs transportés.....	32.471.679	82.648.439
Marchandises transportées (en tonnes).	4.782.505	17.159.950
Recettes : voyageurs.	37.096.775 fr.	54.997.525 fr.
Marchandises.	22.629.000 —	51.000.925 —
Divers.....	1.667.500 —	11.881.450 —
Recettes totales.....	68.893.275 —	125.879.900 —
Dépenses totales.....	28.402.525 —	61.540.125 —
Revenu net.....	32.990.750 —	64.339.750 —
Pourcentage du revenu net relativement au capital.....		11,29
Relativement au prix de construction....	7,39	9,97
Recettes brutes par mille.....	34.750 fr.	38.750 fr.
Dépenses brutes par mille.....	16.075 —	18.950 —
Pourcentage des voyageurs sur les recettes totales.....	60,5	43,7
Des recettes provenant des marchandises.....	36,9	40,5
Des recettes diverses.	2,6	15,8

*
*
*

Telle était la situation, lorsque le 31 mars 1906 la loi relative à la nationalisation des chemins de fer fut promulguée au Japon. Cette loi spécifiait que l'Etat, dans une période de dix années de 1906 à 1915, devrait racheter dix-sept des principaux réseaux de chemins de fer privés comprenant 4.514 kilomètres. Le prix de ces dix-sept lignes était fixé entre 1.150 et 1.250 millions de francs. Le gouvernement devait se procurer l'argent nécessaire au rachat par un emprunt public amortissable en trente-deux ans au moyen des bénéfices nets des lignes rachetées.

Six des dix-sept réseaux furent rachetés avant la fin de 1906, et les autres furent rachetés en 1907.

Les raisons officielles invoquées à l'appui de ce projet de nationalisation furent exposées dans l'édition de 1907 de l'*Annuaire financier et économique du Japon*, publié sous la responsabilité du ministre des Finances. Il était indispensable, expliquait-on, de procéder à une organisation économique définitive du pays après la guerre; et d'autre part l'accroissement des richesses et des ressources nationales rendaient indispensable l'introduction au Japon d'un système effectif complet de transports et de communications intérieures, étant donné que « le système actuel de chemins de fer exploités en partie mixte par le gouvernement et les compagnies privées manquait d'ordre et d'uniformité, n'offrait aucune facilité pour le trafic direct sur les longues distances, et apparaissait tout à fait en retard sur l'allure générale des progrès de la société ».

Il convient d'ajouter que l'on a pu dire avec non moins de vraisemblance que les raisons de la nationalisation furent d'ordre beaucoup plus stratégique qu'économique. Quoi qu'il en soit, et quelles qu'aient été les véritables raisons de la nationalisation des chemins de fer au Japon, cette opération a eu pour résultat de jeter une perturbation sérieuse dans les finances nationales, déjà si fortement atteintes pour d'autres raisons.

Les Japonais ne sont pas un peuple auquel on puisse reprocher de manquer de prévoyance. Cependant, en cette affaire, le gouvernement japonais semble avoir escompté outre mesure la capacité financière du pays. Il serait malgré tout profondément injuste de dire que la nationalisation des chemins de fer japonais a été un échec (*failure*). Il n'y a eu échec dans aucun sens du mot. On ne pouvait recourir à aucune autre méthode pratique pour lier ensemble et coordonner un système de chemins de fer infiniment divisés : en vue de faciliter le trafic et le commerce la nationalisation reste inattaquable. Mais les obstacles rencontrés ont été de deux sortes : le premier est qu'aucun système de chemins de fer ne peut être exécuté avec un capital limité; le second est qu'aucun gouvernement ne peut maintenir indéfiniment les demandes de capital sans fatiguer à la longue la bonne volonté des marchés extérieurs. On en trouve une preuve

dans l'accueil glacial fait à l'emprunt du gouvernement japonais pour le chemin de fer sud-mandchourien et dans la dureté progressive des conditions imposées au Japon cherchant à s'assurer le capital nécessaire à ses projets de chemins de fer. Le Japon a usé de son crédit d'une façon intensive pendant ces dernières années, et une succession constante d'émissions pour la construction de chemins de fer ne pouvait manquer d'ébranler ce crédit pourtant solide. Les souscripteurs sont en général moins disposés à peser les raisons pour lesquelles les emprunts sont lancés qu'à réfléchir sur la fréquence des émissions. Les besoins de capitaux pour le développement des chemins de fer du Japon et la rareté des fonds disponibles peuvent se juger à ce fait que le ministre des Finances et le ministre des Communications ont démissionné l'un et l'autre parce qu'ils n'avaient pas pu s'assurer une majorité parlementaire pour faire face à ces difficultés.

Or, cela est encore plus remarquable à signaler, le gouvernement japonais examine en ce moment un projet de concession pour la construction de chemins de fer électriques qui, dans certains cas, suivraient parallèlement les chemins de fer de l'Etat pendant des centaines de milles. On se trouve donc en présence de cette étrange situation que, deux ans après que le projet de nationalisation a été exécuté, non seulement la nécessité s'impose de trouver un fort capital pour couvrir les dépenses, capital pour lequel aucune offre ne peut être faite dans des conditions favorables, mais encore que le gouvernement propose maintenant de revenir à ce même système mixte dont le projet de nationalisation devait précisément supprimer les inconvénients. Si les lignes additionnelles sont vraiment nécessaires, et ce fait n'est pas mis en question, il serait sûrement du devoir et de l'intérêt du gouvernement, étant donné la nationalisation des voies ferrées, de s'en charger lui-même et d'assumer définitivement le contrôle exclusif de tout le réseau. En fait, il est absolument impossible d'espérer que le capital sera attiré au Japon pour la construction de nouveaux chemins de fer, alors que le gouvernement reconnaît son incapacité à se procurer des fonds et, par suite, se trouve empêché d'offrir les garanties qui décideraient l'épargne prudente des pays étrangers. On dit bien que les nouvelles lignes électriques viendront en supplément de celles exploitées actuellement par la vapeur, mais si elles entraient en concurrence avec celles-ci, on peut se demander quelle serait l'attitude du gouvernement, qui a besoin des bénéfices des lignes qu'il a acquises pour rembourser l'argent du rachat. Dans un tel dilemme, la prudence conseille de prendre un moyen terme.

Ce moyen terme que propose l'auteur est que le Japon, tout en conservant son système de propriété d'Etat, renonce aux inconvénients politiques et financiers de l'exploitation directe, en se conformant aux suggestions qui lui ont été déjà faites d'affirmer tout son réseau ferré à une Compagnie qui garantirait à l'Etat, pour cette con-

cession, un revenu déterminé et entreprendrait toutes les améliorations et extensions nécessaires au bon fonctionnement du réseau unifié. Il existe aux yeux de l'auteur de graves objections à l'exploitation par l'Etat considérée comme distincte de la propriété nationale ou municipale des chemins de fer, des tramways et autres entreprises commerciales. Tout d'abord, il est mauvais qu'un gouvernement chargé de responsabilités d'une importance suprême pour la nation en soit distrait par les détails d'une direction de chemins de fer. En outre, il n'est pas sans péril, comme on a pu en juger par l'exemple de la Belgique et des différentes colonies britanniques, qu'un Parlement se trouve en présence d'un certain nombre de ses membres qui réclament des augmentations de salaire ou des améliorations quelconques pour le personnel des chemins de fer d'Etat : il est mauvais qu'il y ait parmi les électeurs un nombre important d'employés de l'Etat. Enfin, si l'exploitation par l'Etat peut, sur certains points, produire des économies, son effet général est presque toujours d'augmenter les dépenses, comme l'a prouvé l'expérience de la plupart des colonies britanniques qui ont été amenées à reconnaître que la direction d'une affaire aussi compliquée qu'un grand réseau de chemins de fer doit de préférence être laissée à un personnel d'administrateurs spécialement préparés à ce genre d'industrie.

Le système auquel s'est récemment rallié le gouvernement si pratique du Mexique contemporain est digne de la sérieuse attention du Japon. La difficulté à laquelle le Mexique devait faire face venait de ce fait que les principaux chemins de fer du pays étaient passés aux mains de capitalistes qui n'apportaient dans leur entreprise que des préoccupations exclusivement financières. Afin de conserver, dans l'intérêt de l'industrie mexicaine et de la nation en général, la direction suprême du réseau ferré, le gouvernement entra résolument sur le terrain de la concurrence financière et acquit la majorité des titres de deux des principales compagnies; une fois dans cette forte situation, il imposa aux autres ses conditions. Mais bien loin de vouloir risquer son excellent crédit dans l'exploitation directe des chemins de fer et de s'exposer à se perdre dans les détails d'une direction technique, le gouvernement mexicain se décida à confier l'exploitation des grands chemins de fer sur lesquels il avait mis la main à des particuliers compétents. Il leur laisse le soin d'opérer les économies compatibles avec la bonne marche du service, et il en reçoit un revenu déterminé, tout en restant l'arbitre suprême des intérêts nationaux en ce qui concerne les chemins de fer. Des exemples qui ont un intérêt encore plus direct pour le Japon sont donnés par l'Inde, où le gouvernement, après avoir acquis des chemins de fer, a rendu leur exploitation aux anciens propriétaires, qui peuvent faire tels bénéfices qu'ils sont capables de réaliser après avoir versé au gouvernement un revenu équitable.

C'est dans cette direction que le gouvernement japonais trouvera, d'après l'auteur, la meil-

leure solution du problème qu'il a à résoudre. Il y a une raison supérieure pour que le Japon adopte le système qui lui est ainsi suggéré, c'est qu'il pourrait alors concentrer plus efficacement ses énergies sur la grande œuvre d'expansion nationale qu'il a entreprise. L'auteur cite de nombreuses marques de cette expansion. Il a vu dans le port de Nagasaki le pavillon japonais couvrir 90 0/0 de la grande flotte des vapeurs qui font du commerce avec toutes les parties du monde; à Hong-kong, les vapeurs anglais, allemands et américains remplissent leurs soutes de charbon japonais; à Honolulu, il a appris que lorsque l'on demanda des propositions d'entrepreneurs pour des travaux de port et des fortifications — probablement contre des agressions japonaises éventuelles — les offres les plus basses et les plus satisfaisantes vinrent de citoyens japonais; sur la côte pacifique de l'Amérique, il découvrit que les traverses employées dans la construction du nouveau chemin de fer reliant Ogden à Los Angeles et San-Francisco avaient été directement importées du Japon, triomphant de la compétition des scieries américaines; enfin, dans la Californie du Sud, de grands vergers d'arbres à fruits et les établissements d'agriculture étaient dans le marasme faute du travail jusque-là admirablement accompli par les Chinois et les Japonais. Aujourd'hui le Japon établit sous son drapeau des colonies qui absorberont le surplus de sa population, laquelle n'aura plus à chercher un débouché sur la côte du Pacifique aux Etats-Unis ou au Canada, et il en résultera des avantages économiques directs pour l'Empire du Soleil-Levant.

LES ILES TOUAMOTOU

Les îles Touamotou sont l'un des archipels les plus importants et les plus vastes qui fassent partie des établissements français de l'Océanie. L'histoire de ce pays a dû enregistrer à diverses reprises, surtout en ces dernières années, des pages tragiques relatant les terribles cyclones qui l'ont dévasté.

Ces îles, au nombre de 80, occupent à l'Est de Tahiti une étendue du Nord-Ouest au Sud-Est, de près de 250 lieues, entre 139° et 151° de longitude sur une largeur de 200 lieues, entre le 14° et le 23° parallèle de latitude Sud. Leur superficie est d'environ 86.000 hectares non pas de terre arable comme dans la plupart des autres archipels, mais formés par des bandes de coraux quelquefois larges de quelques centaines de mètres, dessinant une grande circonférence souvent interrompue, laquelle renferme un grand lac ou lagon. Les îles coralligènes de cette nature sont désignées sous le nom d'atolls. C'est dans leurs lagons dont la profondeur atteint souvent plus de 30 mètres, que se trouvent les richesses nacrées et perlières qui constituent la principale et presque la seule ressource de ces îles. Au cours de cette

étude, nous reviendrons sur la question si intéressante des nacres; mais avant tout il nous paraît utile de fournir quelques notes sur les mœurs, l'existence en même temps que sur le mode d'administration qui régit les habitants de l'archipel.

* *

Il y a moins d'un siècle ces insulaires étaient dans l'état le plus complet de barbarie; anthropophages et par conséquent cruels, ils sont devenus en peu de temps d'une douceur proverbiale, de mœurs en quelque sorte policées, grâce aux efforts constants du gouvernement, combinés, il faut le dire, avec l'influence indiscutable des diverses religions modernes auxquelles ils se sont convertis.

Il ne faudrait toutefois pas en conclure que le fond du caractère de ces indigènes en ait été complètement changé; car si leurs coutumes et leurs habitudes extérieures se sont modifiées, ils sont restés presque aussi sauvages, aussi enfants que par le passé.

Ainsi dans la religion ce n'est ni la morale ni le dogme qui les intéressent; ils ne discernent aucunement la différence fondamentale des cultes qu'ils ont embrassés. Ce qui les frappe, ce sont les manifestations extérieures du culte; une religion n'aurait aucune chance de succès qui interdirait les chants et les réjouissances. Aussi ont-ils adhéré en assez grand nombre à la secte Kanito, dite des *Saints des derniers jours*, dont il faut attribuer le progrès rapide à trois causes principales: d'abord les fêtes bruyantes et à grand orchestre qui flattent le goût des fidèles pour le luxe et l'apparat auxquels ils n'hésitent pas à contribuer sans compter; en second lieu, le libre examen poussé à ses extrêmes limites, allant des discussions patientes jusqu'aux disputes et aux rixes quelquefois sanglantes dans les temples; enfin la secte Kanito fait une distribution abondante, sinon gratuite, de grades ecclésiastiques, l'épiscopat compris. Telles sont les raisons qui, flattant les travers des indigènes et les favorisant, ont permis à cette religion de s'étendre bien plus efficacement que l'influence des apôtres étrangers qui l'ont importée ne l'aurait fait prévoir.

La religion réformée des Mormons (monogamie) y a fait aussi quelques progrès; ce qui attire surtout ses adeptes, c'est la grande cérémonie du baptême en pleine eau et le pantagruélique repas qui en est l'immédiate conséquence. Si, cas assez fréquent, un membre de cette congrégation commet une faute qui nécessite pour quelque temps sa mise à l'index, sa rentrée fait l'objet d'une fête suivie de nouvelles agapes. Voilà donc une des causes du succès de la nouvelle Eglise.

Il serait donc hasardeux de conclure que les indigènes touamotou sont religieux et cependant si on les voit assister aux offices, on serait tenté de l'affirmer. Nous l'avons dit, encore qu'ils ne sauraient comprendre le vrai sens de la religion, ils ne voient dans l'Évangile, par exemple, que des histoires dont les récits les amusent; mais la morale leur échappe complètement.

En résumé, sur les 4.000 habitants qui peuplent l'archipel, les deux tiers environ sont catholiques au moins de nom; le dernier tiers pratique soit la religion des Mormons, soit celle des Kanitos. Les protestants qui ont fait de nombreux adeptes dans les autres parties de nos possessions océaniques n'ont réussi à faire aux Touamotou que très peu de prosélytes. Cela tient à ce que là, comme aux îles Gambier, les missionnaires catholiques sont arrivés les premiers et ont eu tout le temps d'y établir, à une certaine époque du moins, assez solidement leur influence qui leur permet d'exercer encore sur les indigènes une incontestable autorité.

* *

Ce préambule peut donner une idée suffisante du caractère moral des populations dont nous avons à nous occuper au cours de ces pages. Examinons dès à présent les conditions habituelles de leur existence. Les habitants de Touamotou sont forts, robustes, rebelles aux maladies communes dans les autres archipels. Cette force de constitution est due à la salubrité du climat essentiellement maritime qui rend les indigènes éminemment propres à leur profession de plongeurs qu'ils exercent autant par goût que pour en tirer profit.

Le plongeur touamotou est sans contredit le plus adroit qui se puisse rencontrer sur la surface du monde; il se joue des fatigues et peut rester quatre ou cinq heures dans l'eau. Adroit et vigoureux nageur, plongeur merveilleux, nous l'avons dit, il lui arrive souvent de prendre ses repas, tout en continuant son travail de plonge. Rapide, il disparaît sous l'eau et revient à la surface tenant dans ses mains un poisson qu'il a saisi dans sa course. C'est sa nourriture. Le poisson frétille et se débat encore qu'il est introduit tout vivant dans la bouche de son ravisseur; celui-ci le dévore ainsi tout cru, s'inquiétant peu des protestations muettes, mais mouvementées que lui oppose sa victime. C'est un spectacle curieux et repoussant à la fois fort amusant pour le voyageur qui visite ces populations maritimes, et dont l'activité contraste étrangement avec l'indolente paresse de leurs compatriotes des archipels voisins.

Et c'est grâce à leur courage, à leur énergique labeur que ces indigènes sont arrivés en peu de temps à rendre presque nuls les effets pourtant terribles du cyclone survenu en janvier 1903 qui les avait ruinés en détruisant leurs plantations de cocotiers, leurs cases, leurs instruments de pêche et en envoyant à la mort la plupart des meilleurs plongeurs d'huitres nacrières qui ont été depuis difficilement remplacés.

Par malheur, les effets de cette catastrophe étaient-ils à peine réparés que des coups de vent successifs, ceux des 16 et 25 mars 1905, accompagnés de raz de marée s'abattirent sur la plupart des îles, y semant la désolation et la ruine; toutes les plantations de cocotiers furent détruites, les habitations démolies, le fond des lagons, richesse inépuisable, dévasté à tel point qu'on put craindre à jamais disparues les ressources qui contri-

buaiant à la prospérité commerciale de la colonie tout entière.

L'événement eut pour conséquence immédiate de priver d'eau douce les indigènes dont les citernes avaient été détruites sous l'action combinée de la tempête et du raz de marée. En effet, la nature coralligène du sol s'oppose à l'existence des sources qu'on trouve en abondance dans les autres archipels et les habitants ont dû construire en maçonnerie des récipients destinés à recevoir l'eau des pluies. Au point de vue économique, ce fut un désastre plus grand que celui occasionné par le terrible cyclone de 1903 qui fit tant de victimes dont les cadavres, par centaines, vinrent s'échouer sur les dangereux récifs qui entourent ces îles plates comme d'une couronne et les protègent en temps ordinaire contre les vagues qui viennent s'y briser.

Enfin l'année 1905 devait se terminer en apportant à nouveau le deuil et la désolation non seulement aux îles Touamotou, mais encore à Tahiti aux îles Sous-le-Vent et aux Marquises, ravagées par un nouveau cyclone qui fit de nombreux dégâts, occasionna d'importants sinistres maritimes et fit de nouvelles victimes.

Bien qu'intrépides marins, les indigènes finirent par prendre peur et se demandèrent si, en présence d'aussi terribles épreuves, il ne valait pas mieux abandonner soit définitivement, soit pour un temps indéterminé leur archipel devenu aussi dangereux qu'inhospitalier. A plusieurs reprises d'ailleurs, l'administration locale les avait comblés de promesses, les encourageant à prendre des précautions matérielles pour atténuer dans la mesure du possible les effets produits par les inondations dues aux raz de marée dont un retour offensif avait été jugé probable. Les promesses n'ont pas été tenues tandis que par deux fois dans la même année les prévisions pessimistes se sont, hélas ! réalisées. Nous reviendrons sur cette question lorsque nous traiterons du fonctionnement administratif auquel est soumis l'archipel.

La population complètement dénuée se décida à envoyer au gouverneur de la colonie une délégation chargée de lui faire part de ses desiderata. En un langage pathétique, qui ne manquait pas d'élévation, l'un des principaux chefs, un vieillard robuste, aux traits énergiques, fit un exposé lamentable et véridique de la situation malheureuse créée à ses compatriotes par les récents désastres. Il supplia en leur nom le gouverneur, M. Jullien, de les prendre en pitié et de leur donner des terres à Tahiti pour leur permettre de fuir de nouveaux malheurs à prévoir.

A vrai dire, leur intention n'était pas de délaissier complètement les îles où ils auraient conservé un pied-à-terre destiné à leur servir d'abri, car ils se proposaient de se rendre sur les lieux de plonge pour y pêcher la nacre aux époques déterminées. Ils désiraient avant tout mettre en sécurité leurs familles, qui seraient demeurées en permanence sur les terres concédées à Tahiti par l'administration. Leur but était donc louable et humain.

C'est que, en effet, ces populations se déplacent constamment, allant d'une île à l'autre, selon qu'un lagon est ouvert ou fermé à la plonge, et au cours de leurs pérégrinations, les plongeurs sont toujours accompagnés de leurs femmes et de leurs enfants, auxquels ils sont très attachés, refusant toujours de les confier à la garde des vieillards ou des infirmes, qui seuls restent dans les villages à l'époque de la pêche et en constituent la population fixe. Aussi, qu'un voyageur se hasarde — ce qui, du reste, est fort rare — à visiter quelques-unes de ces bourgades, il est forcément envahi par un sentiment de profonde tristesse au milieu du silence constant qui y règne ; les villages sont privés d'enfants, de femmes, animés seulement par quelques groupes d'anciens qui entourent ceux qui ne peuvent plus, pour une raison quelconque, faire usage de leurs membres.

Aux supplications des intéressés, le chef de la colonie répondit par un discours fort bien dit, assurant la population touamotou de toute sa paternelle sympathie, lui affirmant qu'il allait sur-le-champ étudier les moyens les plus pratiques à venir en aide aux habitants si éprouvés, et en particulier la façon dont les terres appartenant au domaine de la colonie pourraient être réparties entre les familles. Il les encouragea comme c'était son rôle, les invita à regagner leurs îles en attendant qu'une solution prochaine intervint. Ces faits se passaient vers le mois de mai 1905, et la solution n'avait pas été trouvée quand le terrible cyclone de décembre vint justifier les sinistres prévisions des malheureux plongeurs. Et les promesses s'en sont allées en fumée !...

Il ne faut pas croire, d'autre part, que les conditions d'existence pour les Européens aux Touamotou soient enviables ; elles sont, au contraire, fort pénibles. Un séjour prolongé dans ces îles exige une énergie et une résistances physiques peu communes. Songez, en effet, que le produit du sol dans l'archipel est presque nul ; la viande fraîche, les légumes, les fruits — à part la noix de coco — y sont inconnus ; les conserves sont l'unique moyen d'alimentation auquel puisse recourir l'Européen avec les fruits de la mer et le poisson. Et encore est-il nécessaire de faire un choix judicieux parmi les poissons de mille espèces qui pullulent dans les lacs ou en dehors des récifs, car ils ne sont pas tous comestibles, la majeure partie est empoisonnée à l'extérieur ou mauvais à l'Est ou au Nord, et cela sans aucune raison apparente. Certaines espèces, bonnes à une certaine époque, empoisonnent quelque temps après. Les indigènes, habitants respectifs des îles, les connaissent par la pratique, mais ils sont complètement dérouterés en ce qui concerne les mêmes espèces dans les îles qu'ils n'ont pas habitées.

Les expériences faites sur ce sujet ont prouvé que le poisson pêché sur les fonds où croissent les nacres peuvent être mangés sans crainte ; par-tout ailleurs il risque d'être vénéneux.

* * *

Quelle était, avant le cyclone, la situation des

plongeurs ? Les nacres constituaient alors une sérieuse richesse, avant la mévente survenue depuis, mévente causée par la surproduction disent les uns, par le changement dans la mode prétendent les autres. Pour s'en rendre compte, il suffit d'énoncer un chiffre. Cette pêche spéciale fournissait un produit annuel de plus d'un million payé sur place. Aussi tous les hommes valides étaient-ils plongeurs. L'exploitation des lieux de plonge était et est encore faite par les négociants de Tahiti, qui prenaient tout d'abord soin, pour se créer une équipe, d'attirer les gens en leur ouvrant un crédit illimité, ainsi qu'à leurs familles. Les indigènes ont un caractère excessivement vaniteux; nous l'avons montré en parlant des diverses religions qu'ils ont embrassées. Leur intelligence indéniable s'arrête à l'abstrait; ils ont de la mémoire, apprennent facilement à compter, à calculer, mais ils n'ont de la valeur de l'argent qu'une très faible notion; désireux d'acquérir les objets qu'on leur met sous les yeux, ils n'hésitent pas à en faire l'achat, malgré le prix quelquefois élevé qui leur est demandé, d'autant plus qu'ils ne le soldent pas en argent comptant et que, d'autre part, on les pousse aux dettes par tous les moyens. Aussi, jusqu'à une réforme récente, se servait-on du crédit savamment dosé pour faire des plongeurs une sorte de serfs. Jadis l'alcool jouait le principal rôle et le plus répugnant; un arrêté du gouverneur, pris le 8 janvier 1900, y mit bon ordre. Restaient néanmoins beaucoup d'autres moyens d'action propres à flatter et entretenir les défauts des indigènes, tels que leur insouciance, leur vanité, leur gourmandise. On a vu des hommes ne vivant que de la plonge faire des repas ruineux, acheter des bicyclettes; d'autres, faire construire des maisons, faire même emplette de chevaux, dont ils n'ont nullement besoin et qu'ils nourrissaient à grands frais avec du foin importé de Tahiti.

Ainsi faites, les avances dépassaient souvent 1.000 piastres (1) pour les bons plongeurs. Jamais ils ne pouvaient se libérer d'aussi fortes dettes; et d'ailleurs, le créancier y veillait avec soin et savait entretenir le compte ouvert par quelques nouveaux crédits habilement espacés. De graves inconvénients en résultaient. Le premier, c'est la mainmise absolue et complète sur le travail des indigènes, lequel n'était plus libre par ce fait qu'il était dû et acquis au créancier pour une durée illimitée, disons plus, pour toujours. En second lieu, le travail de la plonge est pénible et mal rétribué; il n'était lucratif que pour les négociants, créanciers qui, pour s'assurer la clientèle forcée de leurs hommes, ne leur donnaient jamais d'argent; mais payaient leurs impôts et leur fournissaient des vivres de conserve.

Les plongeurs n'étaient donc généralement payés qu'en marchandises et à un taux très élevé, sauf pour les denrées de première nécessité, telles que la farine et les conserves de bœuf, dont le prix est majoré de 25 0/0 sur celui de Tahiti,

(1) La piastre chilienne ou mexicaine vaut 2 fr. 25 en moyenne dans le commerce.

majoration justifiée par les frais de transport par les goélettes de Papeete; mais sur tout le reste, le gain réalisé par les négociants était exorbitant, surtout pour les étoffes et les objets de luxe. En sorte que le prix de 3 francs par kilogramme de nacre payé sur place est un prix fictif qu'on doit au moins rabaisser de moitié pour être dans le vrai. Quelques chiffres vont le prouver. Les Touamotou produisaient annuellement 400 tonnes de nacres, qui étaient achetées avec environ 600.000 francs de marchandises et revendues à Papeete pour 1.500.000 francs. Les 600.000 francs représentaient le salaire réel de 2.500 plongeurs; c'est à peine la vie assurée, puisque cette somme donne, par plongeur, 240 francs annuels. La différence, soit 900.000 francs au bas mot, représentait le bénéfice de quatre ou cinq maisons de commerce, presque toutes de nationalité étrangère.

Les indigènes, par l'habitude acquise, se rendaient à peine compte de l'exploitation dont ils étaient victimes. C'est au gouvernement qu'il appartenait de relever le niveau moral de ces populations, dont on n'avait jusque là flatté que les vices, de faire cesser ces abus qui ruinaient la fortune publique et portaient atteinte à la dignité humaine. Pour ces motifs, feu le gouverneur, M. Petit, proclama, par un arrêté spécial, l'indépendance absolue du travail de la plonge. Dès lors, les débiteurs ne se crurent plus tenus de pêcher exclusivement et toujours pour leurs créanciers qui, d'eux-mêmes, s'empressèrent de limiter le crédit. Le jeu naturel de l'offre et de la demande, principe du commerce libre, reprit son action bienfaisante; les nacres rapportèrent davantage aux plongeurs; la concurrence enfin fit baisser le prix exagéré des marchandises.

Dans certaines îles importantes, des syndicats de plongeurs ont été créés par districts en vue de faire contrôler les produits de la pêche à nu ou au scaphandre, de les faire gérer par les notables ayant pour mission de vendre dans de bonnes conditions et de répartir les bénéfices suivant le travail de chacun. Une telle organisation n'a pas donné les résultats qu'on était en droit d'espérer; par suite d'une patente très élevée imposée aux scaphandres, il y eut scission entre les plongeurs qui préférèrent se livrer comme par le passé à la plonge à nu plutôt que d'employer un appareil prôné dans un but louable, il est vrai, mais par une administration qui était la première à en tirer profit.

..

Passons maintenant au régime administratif de l'archipel. C'est au cours de ce chapitre que nous aurons à examiner très impartialement comment ont été répartis les 80.000 francs de secours, votés et envoyés sous forme de subvention par la métropole pour venir en aide aux sinistrés du désastre de janvier 1903; nous démontrerons combien sont illusoire, dans la plupart des cas, les délibérations prises à l'unanimité au sein des commissions, notamment celles votées par la commission de répartition de secours en faveur des indigènes ou

même des Européens, victimes de la catastrophe.

L'organisation administrative n'offre actuellement aucune différence avec le régime des autres archipels. A sa tête se trouve un administrateur également investi des fonctions de juge de paix à compétence étendue ; un agent spécial, chargé sous son contrôle, de la gestion financière, l'assiste ; un interprète breveté pour la langue tahitienne l'accompagne dans sa tournée. La résidence de ce fonctionnaire et ses bureaux sont à Fakarava, île à lagon d'une longueur de 32 milles sur 13 milles de large, à 80 lieues de distance de Tahiti.

C'est de ce point que l'administrateur est obligé de faire appliquer les lois, décrets et arrêtés qui régissent plus de 56 îles, éparpillées sur une très vaste étendue ; 200 lieues environ ; longs récifs madréporiques de 400 à 500 mètres de largeur, s'élevant très peu au-dessus du niveau de la mer et entourant les *lagons*, d'où, comme nous l'avons déjà écrit, l'on tire des nacres perlières. Vingt de ces îles, tout au plus, sont habitées ; les autres, pourvues d'un sol aride puisque coralien, ne sont fréquentées qu'à la saison de la plonge.

On ne peut s'imaginer combien sont pénibles les déplacements administratifs nécessités par les tournées de justice ou autres dans les différentes îles souvent fort éloignées du centre ; il faut compter avec les moyens de transport maritime qui font souvent défaut. Il en résulte que certains districts ne sont jamais visités par l'autorité et que les procès-verbaux dressés pour infractions aux règlements en vigueur reçoivent rarement la sanction qui en ferait la valeur. En dehors des dangers que présente la navigation au milieu des récifs, une autre grande difficulté surgit ; la plupart des îles sont dépourvues de passages en permettant l'accès de leurs lagons aux goélettes et même aux bâtiments de faible tonnage ; quelques-unes seulement ont ce privilège, mais le courant passe toujours avec rapidité par ces différentes ouvertures profondes de 12, 7 et 3 mètres. Le moment le plus propice pour entrer et sortir est celui de la mer étale. C'est le remous du courant qui s'établit à l'intérieur ou à l'extérieur du lac qui seul guide le marin, lequel évite toujours d'entrer ou de sortir en passant dans le milieu du raz, car de petits navires ont eu leur pont balayé par la mer ; de plus grands sont venus en travers malgré une forte brise.

L'atterrissage des goélettes dans ce cas est encore praticable ; mais il devient matériellement impossible les îles qui ne possèdent pas de passe ; ce sont les plus nombreuses. Le récif de corail qui les entoure et les protège forme une circonférence ininterrompue, émergeant à 50 centimètres environ au-dessus du niveau de la mer. Dans ces conditions, les marins indigènes emploient un procédé qui n'est pas toujours pratique pour tout le monde et, par contre, est souvent dangereux. La goélette croise en vue de la terre, tire des bordées, tandis que l'embarcation dite *plate*, esquif sans quille, est mise à la mer ; les passagers y prennent place ; deux ou trois chaque fois,

car plusieurs voyages sont nécessaires quand les voyageurs sont nombreux. Il s'agit en l'occurrence d'arriver près du récif, de maintenir l'embarcation à distance pour éviter toute collision. Et c'est au moment précis où la vague déferle sur la barre qu'il s'agit de faire passer la *plate* par-dessus le récif : grâce à la longue habitude des marins touamotou, l'opération réussit généralement au premier coup ; l'embarcation retombe de l'autre côté ; nous ne garantissons pas que les passagers ne reçoivent à ce moment une douche, mais c'est là le moindre mal. L'atterrissage se produit dans ces conditions. Pour revenir, la tactique est moins dangereuse, dès que l'embarcation aborde le récif intérieur, les passagers en descendent ; les matelots la transportent à dos et la mettent à la mer : embarquement réitéré et direction vers le bâtiment qui croise toujours en vue de l'île. Ce sont des péripéties dont on garde toujours le souvenir vivace.

Ces détails démontrent suffisamment qu'il faut avoir grand besoin ou être doué d'une excessive curiosité pour s'aventurer dans l'entreprise d'un voyage aussi périlleux. C'est pourtant le cas de tous les marchands de perles qui désirent acheter sur place et des fonctionnaires que leur devoir appelle dans ces parages.

D'autre part, l'expérience ayant prouvé qu'il était bien plus facile aux indigènes de se rendre au chef-lieu même de la colonie avec leurs embarcations appelées *côtres*, que pour les Européens de s'exposer à naviguer à travers les nombreux récifs qui offrent de constants dangers, pour se rendre dans les îles, le gouvernement, en 1903, avait décidé que la résidence de l'administrateur des Touamotou et le siège de la justice de paix seraient dorénavant transportés à Papeete (Tahiti). Dans ce but, l'archipel avait été divisé en quatre sections, sous la surveillance respective d'un agent spécial, délégué de l'administrateur qui correspondait directement avec lui et s'occupait de la perception des impôts. Quatre fois par an et plus si besoin, l'administrateur, sur un itinéraire qu'il avait arrêté de concert avec le gouverneur, faisait ses tournées, inspectait la comptabilité des agents et tenait dans les divers lieux des audiences de justice, écoutait les réclamations ou les doléances de ses administrés et les contrôlait sur place. Ce système paraissait excellent, il donnait de bons résultats ; il permettait à l'administrateur de centraliser toutes les affaires et, en cas d'urgence, d'en référer immédiatement au chef de la colonie : le régime opposé avait eu pour conséquences de faire traîner les questions même les plus intéressantes, pendant des mois et quelquefois des années, par suite de la rareté des communications établies entre le chef-lieu et l'archipel.

L'arrivée d'un nouvel administrateur en titre, nommé par le ministre, celle d'un autre gouverneur, vint remettre en question le transfert du siège de l'administration dans l'archipel. Pour des raisons où il est difficile de voir autre chose que des convenances personnelles, on décida de

transférer de nouveau l'administrateur des Touamotou sur l'atoll de Fakarava. Il fallut faire des transports coûteux et réparer à grands frais la résidence, et il y avait à peine six mois que l'installation était faite que le cyclone de 1903 vint tout détruire, à Fakarava, comme dans les autres îles; la résidence, les meubles et les dépendances s'effondrèrent et l'administrateur eut toutes les peines à se sauver sur un cotre avec lequel il finit par atterrir à Tahiti après plusieurs jours d'une traversée fort mouvementée, échappant, par miracle, à la furie des éléments déchaînés. C'était une leçon; aura-t-elle profité? Nous en doutons.

*
* *

Le moment est venu d'envisager les mesures prises pour tâcher d'enrayer les terribles effets des tempêtes qui paraissent avoir élu domicile dans l'archipel que les navigateurs ont surnommé à juste titre *Archipel dangereux*.

Sur la demande du gouverneur, quand il eut pris connaissance des ravages exercés par le cyclone de janvier 1903, le ministre des Colonies, alors M. Doumergue, soumit au Parlement un projet de loi accordant aux établissements français de l'Océanie, à titre de secours, une subvention s'élevant à la somme de 80.000 francs. La loi fut votée quelque temps après; ajoutons même que les effets du désastre avaient déjà été en partie réparés. Le gouverneur intermédiaire, M. Cor, nomma et réunit une commission dont le rôle principal était de rechercher parmi les sinistrés ceux qui avaient eu le plus à souffrir, de discuter ensuite les moyens propres à améliorer la situation économique de l'archipel. La commission avait également à examiner s'il n'y aurait pas lieu de mettre à la charge de la subvention l'achat de quatre cotres déjà construits, destinés aux Touamotou, pour être mis à la disposition des agents spéciaux qui dirigeaient chacun un secteur de l'archipel. La somme à prélever se montait au chiffre approximatif de 25.000 francs. Pour comprendre ce qu'avait d'illorique cette proposition, il faut savoir que ces bâtiments furent construits dans le but unique de permettre à l'autorité une surveillance plus active sur les lieux de pêche et de poursuivre plus efficacement la rentrée des impôts. Cette prétention parut un peu excessive; il parut à la commission que l'attention du législateur avait été tout autre, en votant 80.000 francs de secours à la colonie. Il y fut donc passé outre.

Enfin, sur la proposition d'un membre, le comité émit l'avis qu'il serait de toute nécessité d'établir dans toutes les îles habitées des plates-formes surélevées qui serviraient de refuge aux insulaires en cas d'inondations nouvelles, en attendant qu'on pût leur apporter les premiers secours. Cette mesure excellente fut approuvée par le gouverneur, mais il n'y fut pas donné suite; cette précaution s'imposait pourtant d'urgence; les événements qui suivirent vinrent cruellement le confirmer, comme nous l'avons relaté d'autre part.

Les secours furent répartis fort à la légère. Seuls quelques fonctionnaires obtinrent des indemnités pour perte d'effets, quelques mille francs furent employés à la construction de citernes destinées à recueillir l'eau de pluie et les quatre cotres dont il a été parlé plus haut, malgré les résistances de la commission, furent mis à la charge de la subvention envoyée par la métropole. Quant au reliquat des 80.000 francs ainsi employés, nous ignorons totalement où ils sont passés, ou plutôt nous croyons savoir qu'ils ont été incorporés au budget au chapitre « recettes extraordinaires ». Mais les indigènes touamotou n'en ont jamais vu la couleur et ne se sont guère aperçus qu'un secours ait été voté en leur faveur.

Qu'adviendra-t-il de l'archipel auquel nous avons consacré cette étude? Sa situation économique et financière laisse on ne peut plus à désirer. Effrayés, les habitants refusent de continuer à subir les effets des cyclones, trop fréquents depuis quelques années, qui s'abattent sur leurs terres; l'industrie de la nacre en souffre; la misère en résulte. Une répartition judicieuse, équitable, des sommes envoyées par le département aurait peut-être permis un relèvement partiel dans les affaires; c'eût été, en tout cas, un encouragement pour tous.

Si l'on parle de la situation respective des archipels, on est amené à constater que notre colonie de Tahiti se débat dans le plus grand marasme économique et financier qui se puisse voir. Malgré cela, le ministère hésite à modifier les rouages administratifs trop compliqués qui nécessitent de fortes dépenses sans utilité.

Malgré tout, ne soyons pas trop pessimiste; à ceux déjà nombreux qui préconisent l'abandon de notre colonie océanienne au profit d'une nation quelconque, en échange de certains avantages fort discutables, nous persistons à dire, à affirmer que Tahiti et ses dépendances peuvent vivre par leurs propres moyens, se développer, étendre leur commerce le jour où les établissements français de l'Océanie seront débarrassés des parasites budgétaires inutiles et pour lesquels les colons et les indigènes travaillent sans en retirer aucun avantage.

De nombreuses suppressions s'imposent: puissent-elles être réalisées bientôt!

P. BRACCONI.

AVIS

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

VARIÉTÉS

NOTES SUR LA MÉSOPOTAMIE

I

KERBELA

Un moutessarif, un cadî, l'appareil administratif d'un sandjak, enfin une garnison représentent à Kerbéla l'autorité turque. Le gouvernement nomme les *kilitdars* préposés à la garde des deux tombeaux : Seyyed Abdoul-Hosseïn, *kilitdar-al-Hosseïn*, et Seyyed Moréza, *kilitdar-al-Abbas*, sont issus de familles héréditairement désignées pour cet office, parmi le peuple innombrable des Seyyeds — un dixième de la population totale — qu'attire à Kerbéla le culte des Imams; c'est à eux qu'appartient l'administration des sanctuaires.

Les divers tombeaux d'Imams affectent une forme à peu près identique et reçoivent la même organisation. D'ordinaire, la cour est carrée : celle d'Hosseïn est biscornue, encastrée dans les maisons et les bazars; on y accède par sept portes, la principale, *Bab-e-Kiblé*, surmontée d'une tour d'horloge; l'une d'elles garde le nom de Zéïnab, car la sœur d'Hosseïn serait entrée de ce côté, quand elle vint, la première fois, prier au tombeau du martyr. Toutes ces portes, récemment construites par le sultan des Turcs, le chah de Perse ou quelque cheikh de tribus arabes, sont recouvertes de *kachis* modernes fabriqués à Kerbéla même par des ouvriers persans. Le pourtour de la cour comporte une succession de chambres funéraires, de caveaux de famille, concédés à prix d'argent, à des princes, de grands seigneurs ou de riches négociants. Les plus anciennes sépultures, celles des Bouhéïdes, marquent le seuil de la porte de Safi. La cour s'emplit de petits marchands qui vendent des dattes et des objets de piété, chapelets et médailles en terre de Kerbéla; la vue en est cachée aux maisons voisines, à l'exception d'un *tekké* de derviches Bektachis, qui, par privilège spécial, a pu pratiquer une large baie dans sa muraille.

Au milieu de la cour s'élève la mosquée : une masse informe, au toit bosselé de coupôles, d'où émerge un dôme doré; en avant, s'ouvre une double galerie, soutenue par une colonnade en bois et décorée d'*aiké-karis*; aux deux extrémités montent des minarets, recouverts d'or depuis la pointe jusqu'à l'encorbellement des balcons. Six portes, dont deux à l'usage exclusif des femmes, donnent accès dans l'intérieur. Placés sous le dôme central, les tombeaux du troisième Imam et de son fils, Ali Akhbar, en bois incrusté d'ivoire, sont perpendiculairement accolés l'un à l'autre, renfermés dans une double grille, l'une d'argent, l'autre d'acier. Sous les voûtes latérales repose le groupe des martyrs de l'Achoura; à gauche, placé à part, se trouve Habib-ibné-Mézaher, qui

mourut le premier, d'une flèche destinée à transpercer Hossein, alors que celui-ci faisait la prière du *dohr*.

Au fond de la cour, pointe un minaret plus petit. On l'appelle *minar-el-Abd*, le minaret de l'esclave, et le nom s'explique par une légende. Un négociant syrien avait confié le soin de ses affaires à Bagdad à un nègre d'une dévotion telle qu'il détournait l'argent à lui confié pour construire un minaret au tombeau d'Hosseïn. Son pieux dessein s'accomplit librement. Le négociant supporta ses pertes, croyant que les remises de son mandataire étaient, en cours de route, enlevées par les nomades, et l'esclave ayant demandé par testament d'être enterré sous le minaret, produit de ses vols, y gagna, sans bourse délier, la plus précieuse des sépultures.

Chaque lieu saint dispose d'une nombreuse confrérie de « serviteurs », seyyeds ou mollahs pour la plupart; il y en a 300 chez l'Imam Hossein, 200 chez Abbas, qui ont, dans les mosquées, leur tour de service. Le *kilitdar* détient la clef du tombeau et celle du trésor accumulé par la piété des générations; il doit faire acte de présence le matin, à l'heure de la prière, baiser la grille et réciter les litanies; le soir, il préside à l'illumination du sanctuaire, en y allumant la première bougie. Son *naïeb* a mission de rester en permanence auprès du cadenas fermant la grille; les pèlerins ont coutume d'y verser de l'eau, qu'ils emportent ensuite dans tous les pays chiïtes comme remède efficace contre la maladie. Un corps de *ferraches* entretient l'enceinte sacrée; à l'entrée même des galeries, des *cafchadars* gardent les souliers déposés par les fidèles; le *tchera-ghdji-bachi* est préposé à l'éclairage; en certains lieux fixés par les donateurs, d'innombrables wakfs assurent la multiplicité des lumières, à raison d'une livre turque par feu et par an. L'illumination des minarets provient d'une fondation de Nasreddine chah et de quelques autres princes.

Sous la coupole du tombeau, ce sont les serviteurs qui se chargent eux-mêmes de toutes les besognes. Ils en ouvrent la porte trois heures avant le lever du soleil et la ferment quatre heures après, sauf la nuit de l'Achoura et celle des autres *katts* (anniversaires de la mort des Imams), où les mosquées restent ouvertes. Le *kilitdar* et trente seulement des serviteurs reçoivent un traitement du gouvernement turc; les autres vivent des étrangers qu'ils guident dans leur pèlerinage; ils se massent dans la galerie pour y attendre la clientèle, vont la chercher dans les caravansérails ou se la font amener par les *tchaouchs* (guides des pèlerinages) de leur connaissance. Chaque pèlerin ou groupe de pèlerins conserve le même serviteur pour toute la durée de son séjour; il rémunère ses pieux offices par quelque offrande. Le *naïeb* préposé au cadenas, les *cafchadars* des souliers s'attendent également à une rémunération. Quant au *kilitdar*, sa charge lui vaut de magnifiques avantages de la part des grands personnages chiïtes qui, morts ou vifs, fréquentent à Kerbéla.

D'ordinaire, les pèlerins font, en trois étapes, les 17 farsakhs (1 farsakh : 6 kilomètres) qui séparent Kazemine de Kerbéla. Avant Mousseyb, ils se détournent pour visiter les fils de Moslem, ils font une ablution dans l'Euphrate et s'arrêtent au tombeau de On. Sitôt qu'apparaissent dans les palmiers les minarets de la cité sainte, les hommes descendent de cheval, les femmes quittent leurs *kedjavehs* et la caravane se met en prières. Le pèlerinage est strictement réglementé : un docteur illustre, Hadj Mollah Mohammed Taghi Medjlissi, qui florissait à Ispahan sous le dernier Séfévi, prit la peine de rédiger compendieusement le *Tehfat-ol-Zaher* (le noviciat des pèlerins). Ce livre fait partie d'un ouvrage en 25 volumes, rédigé par une commission de mollahs Ispahanis, sur l'initiative de Chah Sultan Hossein, afin de réunir tous les renseignements possibles sur le prophète, les Imams, les traditions et les pèlerinages de l'Islam ; ses préceptes sont encore suivis à la lettre. Une fois rendus en ville, les pèlerins, revêtus de leurs meilleurs vêtements, se présentent tout d'abord à la mosquée d'Hossein, puis à celle d'Abbas.

La visite des deux saints est longue et compliquée : le serviteur choisi s'empare de son patient et lui fait répéter, en langue arabe, les oraisons d'usage. Les exercices commencent dès l'entrée de la cour :

« O Dieu ! ce lieu vous appartient ; cette porte est celle de votre *haram* ; je suis venu jusqu'ici vous implorer dans cette maison... »

Il faut alors se prosterner et baiser la terre ; dans la galerie, solliciter l'autorisation d'aborder le sanctuaire :

« Seigneur, permettez-vous que j'entre dans cette maison ? Permettez-vous, Prophète de Dieu ? Permettez-vous, prince des croyants ? Permettez-vous, anges qui êtes autour de Dieu ? » Même question aux douze Imams.

Puis le pèlerin franchit la porte, se frotte les yeux de la main qui vient d'en toucher la triple chaîne, et le colloque s'engage avec Hossein lui-même :

« Monseigneur, je suis votre serviteur, fils de votre serviteur. Impur des pieds à la tête, je vous prie néanmoins de m'admettre à vous faire pèlerinage, car mon indignité ne saurait vous souiller. »

Après s'être de nouveau prosterné en baisant le seuil de la porte, le pèlerin se tient debout devant le tombeau du troisième Imam. Il en récite les interminables litanies. Autres litanies auprès d'Ali Akhbar ; puis celles de la famille et des 72 compagnons ; celles de Mahomet dans la direction de Médine ; celles d'Ali, vers Nedjef ; celles de l'Imam Réza, vers Mechhed ; enfin, vers la *kiblé*, celles du douzième Imam. Ces prières achevées, le pèlerin peut, sur la tombe d'Hossein, donner libre cours à ses transports : il en fait trois fois le tour, en baise dévotement les grilles, le cadenas ; parfois même, saisissant les barreaux, il procède à une confession mentale qu'il termine par ces mots : « O Dieu ! je supplie cet Imam d'intercéder auprès

de vous pour que vous me pardonniez mes fautes ! »

La cérémonie complète dure près de deux heures. Théoriquement, elle devrait se reproduire trois fois par jour, pour les prières de l'aube, du *dohr* et du *maghreb*, heures auxquelles les tombeaux sont fréquentés de préférence. On y vient également entendre les *roouzé-khans* (prédicateurs sur la passion des Imams), au nombre d'une cinquantaine, qui prêchent à tour de rôle, en vertu de wakfs institués à leur profit. L'achoura est le grand jour de la mosquée d'Hossein, puis le *Rouz-el-Arbéin*, 20 de Séfer, pour la quarantaine funèbre. L'affluence augmente dans les mois de Redjeb, de Chaaban et de Ramazan, plus particulièrement consacrés au culte divin. Le 15 de ces mois, l'*aïd-el-Fitr* et l'*aïd-é-kourban* sont fêtés à Kerbéla ; de même le jour de l'*arafé*, 9 zilhadjé, quand les pèlerins de la Mecque procèdent, sur le mont Arafat, au sacrifice du mouton ; cette date, aurait dit l'imam Djaafer, exige un pèlerinage au tombeau d'Hossein, et ce pèlerinage entraîne plus de mérites que la visite même au tombeau du Prophète. Aux jours de *kall*, les bazars se ferment, la ville prend le deuil ; des démonstrations plus ou moins violentes se produisent en mémoire de Mahomet, de Fatémé et des douze Imams. Selon les *hadits*, deux larmes versées sur le martyr d'Hossein suffisent à gagner le ciel, les péchés fussent-ils plus nombreux que les gouttes d'eau de la mer ou que les grains de sable du désert ; il est naturel que le séjour de Kerbéla fournisse des occasions fréquentes d'acquiescer une aussi précieuse indulgence. Je m'y trouvais le 1^{er} de Rébi-oul-ewwel, anniversaire de la mort du onzième Imam. Vêtus de longues robes noires, des troupes de pénitents parcouraient les rues ; au-devant d'eux flottaient des drapeaux de deuil ; un homme marquait avec des cymbales une cadence très lente ; ils se frappaient avec des chaînes, le dos couvert de bandes de cuir. Le soir j'entendis, dans la cour de la mosquée, le chœur des lamentations et le battement rythmé des mains ramenées sur les poitrines.

Un *hadits* propice impose à l'efficacité du pèlerinage une durée minima de quarante jours. Or, la moitié de l'année, l'excès de chaleur rend insupportable le séjour de la plaine et, par ailleurs, la plupart des pèlerins n'ont ni le moyen ni le loisir de rester aussi longtemps ; à peine disposent-ils de deux ou trois semaines, sur lesquelles il leur faut faire la course de Nedjef et la visite au tombeau de Hor. D'autres, au contraire, séduits par la religieuse atmosphère du lieu, s'y attardent le plus possible, recherchent les occasions de retour ; plusieurs s'y établissent jusqu'à leur mort, persuadés d'aller au ciel, s'ils expirent auprès du tombeau d'Hossein ou, du moins, convaincus que la fréquentation du pieux cénacle de la cité sainte les placera en compagnie meilleure pour les éventualités de l'autre vie.

L'organisation de la ville répond aux nécessités du pèlerinage ; elle n'a que caravansérails et

logements à louer. Parmi les 50 hans de Kerbéla, quatre appartiennent au cheikh local des Bektachis, deux au Néqib-oul-Echraf, d'autres à Abdoullah Khan Hindi, de Madras, Ali Khan, de Recht, etc. Le gîte s'y paie une piastre par jour, mais les prix s'élèvent en temps d'affluence. Les derviches se rendent aux couvents de leurs ordres respectifs; ceux de la Perse possèdent trois hôtelleries à leur usage, deux pour les Kaksors et les Adjems, l'autre pour les Némétoullahis. Les pèlerins aisés retiennent une maison particulière, dont le loyer journalier peut atteindre jusqu'à une livre. Il en existe un certain nombre, appartenant à de grands personnages chiïtes, qui les occupent pour la durée de leurs pèlerinages et les louent dans l'intervalle : Ferman-Ferma; une princesse Kadjare, Chemo-ed-Dowlsh; Zahir-ol-Mulk, de Kermanschah; Malek-et-Toudjar, d'Ispahan; Moin-et-Toudjar, de Bouchire; un banquier de Chiraz, Hadji Nassir Chirazi; un mollah de Téhéran, Cheikh Abdoullah Endermani. Parmi les Indiens, le Nawab de Rampore; Nassir ali Khan, de Lahore; Moudjtéba Hossein Khan, etc.

Le commerce, représenté par un millier de boutiques, est entre les mains des Persans et des Indiens, avec une petite proportion de Juifs, tolérés dans la Ville sainte. Les denrées sont fournies par toute la Mésopotamie, les produits manufacturés par Bagdad, les cours fixés par le *réis-é-baladié*, chef de la municipalité.

Kerbéla fabrique deux produits spéciaux répandus dans tout le Chiïsme : des linceuls et des morceaux de la terre consacrée par la sépulture d'Hossein. Le linceul est un objet de luxe, dont la plupart des pèlerins ne sauraient supporter la dépense : une étoffe de coton, préalablement lavée dans l'eau de l'Euphrate et déposée pendant une nuit sur la grille du tombeau : les mollahs y tracent de fines écritures; cette préparation coûte fort cher, car il faut payer la complaisance du kilitdar et donner aux écrivains de 30 à 50 to-mans. La terre de Kerbéla est bonne pour la santé, dit un hadits : elle se trouve à la portée de toutes les bourses, du moins, la qualité, dite *mohr*, qui s'extrait des fosses creusées pour l'enterrement des cadavres; le *torba*, pris au sol même du sanctuaire, vaut bien davantage. D'habitude chaque famille chiïte se munit d'un petit sac de *torba-kalés* (terre pure); on le boit, délayé dans l'eau, en cas de maladie; on en dépose quelques grains sur la langue des morts, une pincée dans leurs linceuls; les vivants en portent des sachets, attachés aux deux bras. Quant à la terre de *mohr*, elle se presse en médaillons de formes et de dimensions diverses, avec un dessin quelconque, une inscription pieuse ou l'image du tombeau d'Hossein. Cet article fait partie du nécessaire de prières — *djainamaz* — indispensable à tout Chiïte : dans une précieuse étoffe, dépliée pour la prière, restent enveloppés la boussole, qui détermine la *kibla*, le médaillon en terre de Kerbéla, où s'appuiera le front du fidèle,

et le chapelet (1), dont les grains de même matière accompagneront les oraisons (2). Les mollahs y ajoutent deux plaques en forme de mains sur lesquelles ils se placeront dans les mouvements rituels.

En dehors des Arabes et des Turcs, du personnel des tombeaux, des caravansérails et des bazars, il s'est formé, à Kerbéla, une Société, d'essence religieuse, pour soutenir les œuvres multiples instituées dans la Ville sainte par la dévotion chiïte. Le nombre des fondations y est considérable : wakfs ayant un but de piété, d'enseignement ou de bienfaisance, sépultures dans les mosquées d'Hossein et d'Abbas ou dans les cimetières avoisinants. Ces fondations sont souvent administrées par les représentants des familles, à leur défaut par les *sarafs*, qui font métier de banquier, et reçoivent les lettres de crédit apportées par les pèlerins. L'argent des wakfs, provenant aussi bien des Lieux saints que des diverses régions du Chiïsme, est remis aux moujteheds, qui se chargent de la répartition, en conformité avec les intentions des donateurs. Cet argent fait vivre un peuple de *pichnamaqs*, *roouzekhans* et lecteurs de Coran, entretient sept médressés, assure la provision d'eau des fontaines, et permet la distribution d'aliments ou d'aumônes parmi les pauvres pèlerins; celles-ci plus abondantes pendant les deux mois de deuil et dans le temps du Ramazan. Si l'administration des Lieux saints appartient aux kilitdars, l'autorité morale revient incontestablement aux moujteheds. Le régime turc ne leur permet d'acquérir ni la même richesse ni la même puissance qu'en Perse; ils doivent vivre pauvres et modestes. Néanmoins, ils disposent d'une énorme influence : plus de 2.000 étudiants suivent leurs enseignements; les pèlerins viennent solliciter leurs conseils, soumettre des procès et des cas de conscience. La malignité publique en accuse plusieurs d'abuser de la crédulité populaire, en vendant aux clients naïfs toutes les choses imaginables, la rémission de leurs péchés, voire une place au Paradis.

La Perse et l'Inde fournissent à Kerbéla la presque totalité de sa population religieuse, avec les éléments annexes vivant du pèlerinage. Nulle part, le Chiïsme n'est aussi compact que sur le plateau d'Iran et l'histoire a constamment poussé les Iraniens vers la vallée du Tigre. Il est naturel que l'attraction des Saints Tombeaux y implante, depuis deux ou trois générations, une colonie persane, de plus en plus nombreuse : mollahs, étudiants, pèlerins et négociants, retenus par des liens spirituels ou des avantages temporels. Les

(1) Généralement, les six noms d'Allah-Mahomet-Ali-Fatémé-Hassan-Houéien ou un verset tiré de la surate *al Hamd*: Dieu est la lumière de la terre et du ciel, celui qui a créé le monde.

(2) Les chapelets ont 100 grains, divisés en trois séries, avec 2 grains de séparation : 33, pour dire *Allah akbar* (Dieu est le plus grand); 32, *Al Hamd ont illab* (grâces soient rendues à Dieu!); 33, *solohan allab* (Je répète le nom de Dieu).

Persans sont aujourd'hui 30.000 : ils impriment à la ville une allure nettement iranienne, imposent leur langue, leurs usages, leurs monnaies. Les Chiïtes du Caucase, de l'Afghanistan, de l'Asie centrale, qui ont avec eux des affinités de race ou de dialecte, se rattachent à leur organisation. Les Indiens font bande à part : sur les 5 millions de Chiïtes, existant dans la péninsule, il n'en est de groupés que dans l'Aoude et sur les côtes de la mer d'Oman, entre Bombay et Karatchi ; la doctrine leur vint des Persans, qui émigrèrent sous les grands Mogols et introduisirent leur culture dans toutes les cours de l'Inde. Eux aussi subissent l'attraction des villes saintes. Le pèlerinage annuel comporte plusieurs milliers d'Indiens ; des colonies de Pendjabis se sont installées à Mousséyib et sur le canal de Hindiyé. Quinze cents Indiens résident à Kerbéla. Plus encore que les Persans, de notables Indiens recherchent auprès du tombeau d'Hossein l'occasion d'une vie pieuse et d'une sainte mort. Des wakfs, créés par les souverains et les gens de l'Aoude, assuraient à leur descendance le bénéfice d'un tel séjour ; sur ces fonds, un lot de vieux retraités, des *Sirkar's Holders*, continue de vivre à Kerbéla, d'une pension payée par les soins du gouvernement de l'Inde. Deux médressés sont spécialement affectées aux étudiants de la péninsule.

Les principaux Sarrafs sont des Persans : Seyyed Yahya, de Téhéran, Seyyed Djafer, de Recht ; il en est de même des moujtéheds, qui ne sont pas plus d'une dizaine. Le premier d'entre eux, Mirza Ismaïl es Sadr, d'Ispahan, se trouvait absent, étant allé à Kazemein pour le *katl* d'Hassan. J'ai vu Hadji Cheikh Hossein. Son père, Cheikh Zeïn el Abeddine, venu du Mazandéran, fut, en son temps, le plus illustre docteur des Lieux Saints. Le fils suit les traces paternelles : un gros homme, d'une cinquantaine d'années, coiffé d'un énorme turban. Sa maison était remplie de monde : à tous les étages, de la petite cour, on ne voyait que *kéfiés*, turbans blancs, verts et noirs. Les gens entraient, baisaient la main du cheikh et la portaient à leur front. Etudiants, pèlerins, plaideurs, simples voyageurs, venus pour entendre la bonne parole et contempler les traits du fameux personnage. Lui-même gardait une attitude digne et fière, dans l'orgueil de son influence et de la puissance du tombeau, sur laquelle elle s'appuyait. On cite également parmi les moujtéheds persans, Seyyed Mohammed Baogher, Khodjet Oul Islam, originaire d'Ispahan, et un jeune Tabrizi de beaucoup d'avenir, Allamé (le plus savant). Trois moujtéheds sont Indiens : deux venus de Laknau, l'autre du Cachemire. Peu connus, ils ont embrassé la profession pour bénéficier d'une fondation indienne, attribuant 28.000 roupies aux ulémas des Lieux Saints, 12.000 pour Kerbéla et Nedjef, 4.000 pour Kazemein.

L'afflux d'argent, le mouvement des pèlerins de l'Inde a provoqué l'établissement d'un vice-consulat anglais. Son titulaire, Mirza Mohammed

Hassan, est un Afghan, né à Bagdad d'une mère persane. Après avoir servi comme drogman à Kerman et Bender-Abbas, il recueille, aux Lieux Saints, les doléances du Chiïsme, pour le compte du département politique de Calcutta. Bien qu'il n'y ait guère de Sunnites en dehors de la garnison et des fonctionnaires turcs, la religion officielle pèse lourdement sur la secte rivale. Elle s'introduit jusqu'au *haram* de l'Imam Hossein, et, par le moyen des kilitdars, parvient à s'imposer aux moujtéheds. Il arrive que les vexations les obligent à déguerpir ; c'est ainsi que se sont ouvertes les écoles théologiques de Samarra et de Kazemein. En 1843, Kerbéla s'était révoltée contre l'oppression sunnite ; prise d'assaut par le vali de Bagdad, des massacres ensanglantèrent ses mosquées. Depuis lors, un impôt d'une piastre par boutique, porté à 20 pour les boulangeries et à 40 pour les bains, pèse sur la population. Il y a trois ans, les Indiens obtinrent la remise de cette taxe : en septembre 1906, les Persans sollicitèrent une faveur identique. C'était l'époque où la Légation anglaise venait d'abriter, à Téhéran, la révolution persane ; la politique indienne jugea le moment venu d'acquiescer les sympathies du clergé chiïte. La foule ayant pris refuge au consulat d'Angleterre, les soldats turcs firent feu sur les réfugiés : 25 morts et 40 blessés calmèrent du coup l'effervescence populaire. La diplomatie britannique s'en tira tant bien que mal, en exigeant la révocation du vali de Bagdad et du moujtessarif de Kerbéla.

De même que l'étude de la Bible constitue la seule distraction de Jérusalem, les dissertations attendries sur le martyr d'Hosséin, font l'unique joie de Kerbéla. La sainteté du lieu en exclut les *loutis*, les *pehlewans* (lutteurs), les musiciens et les danseurs ; il ne reste que les derviches de passage pour exercer leur art de conteurs. Par exception, dans les cas de mariages, une troupe de baladins juifs est appelée de Bagdad, avec la permission de la municipalité. Les journées se passent dans les délicieux jardins qui entourent la ville, propriétés des kilitdars et des chefs de tribus voisines. La palmeraie, traversée par le canal Hosséinié, ombrage toute une végétation d'orangers, de grenadiers et de mûriers, — des cultures de blé, d'orge et de fèves, — des champs d'opium aux fleurs blanches et violettes. Les grands seigneurs, en déplacement à Kerbéla, s'y font accompagner de leurs mignons et de leurs faucons, les gens plus simples amènent leurs femmes, et le commun des mortels se contente de s'y procurer une concubine.

L'institution du mariage temporaire est une particularité de la loi chiïte. Quand, sur le déclin de son âge mûr, Mahomet se vit débarrassé de la vieille dame qui s'était imposée à sa jeunesse, il encombra sa maison d'un essaim de petites demoiselles et eut en tout quinze femmes. Ali, son gendre, le pieux époux de Fatémé, en eut neuf. Le rite Djaaferi tient pour déterminant l'exemple du Prophète et du Prince des croyants, et attri-

bue le précepte de la restriction des mariages à la néfaste influence d'Omar, qui s'était pourtant permis sept femmes et deux négresses. Donc, le Chiisme actuel en est venu à admettre le mariage temporaire à côté du mariage permanent, et, en dehors des quatre femmes légitimes, un nombre illimité de concubines. L'union à temps résulte d'un contrat, dressé par un mollah dans les conditions générales de légalité requises pour tout mariage, fixant un douaire et un terme. Le terme peut être de 99 ans, de quelques mois ou même d'une fraction de jour. Aussi, les lieux de pèlerinage attirent-ils un nombreux personnel féminin, désireux de profiter de cette facilité en contractant mariage à terme très bref. Ce sont, le plus souvent des veuves ou des filles pauvres, cherchant preneurs par l'intermédiaire de procureuses ou de mollahs besoigneux; quelquefois même, pour les plus recommandables, par les soins des femmes des logeurs. Cette industrie, librement exercée à Mechhed, se fait plus discrète à Kerbéla, à cause du contrôle sunnite sur les débordements autorisés par le Chiisme.

Un savant homme, venu d'Ourmiaïr pour exercer la profession de *vékil* et plaider les procès soumis aux moujtéheds des Lieux Saints, m'a parlé avec le plus grand sens d'une institution, qui nous fait naturellement sourire. A terme éloigné, le mariage temporaire ne diffère pas beaucoup du mariage permanent; à court terme, il est une forme déguisée de la prostitution. Les docteurs chiites s'en rendent très bien compte; mais ils préfèrent une prostitution ainsi réglementée à la prostitution libre de l'Europe, y voyant l'avantage de mieux garantir la situation de la femme et la légitimité des enfants. Il existe des hadits pour affirmer qu'en prenant une concubine, l'homme s'attire la bénédiction de Dieu, pour recommander le concubinage en l'opposant à la débauche. En fait, les moujtéheds ne permettraient les mariages, pour un délai moindre de trois mois, qu'aux femmes de cinquante ans, chez lesquelles la maternité n'est plus possible, — *motès*; — les autres — *sighès* — s'engagent pour un plus long terme; leur douaire s'élève de 10 à 100 tomans mensuels; à l'expiration du contrat, la femme ne peut contracter d'union nouvelle avant quatre mois et dix jours, pendant lesquels continue le paiement du douaire. La responsabilité d'une grossesse, constatée pendant la durée du contrat, les quatre mois et dix jours suivants, retombe sur l'homme qui, jusqu'à l'accouchement, doit payer le douaire convenu et assurer ensuite l'entretien de l'enfant, considéré comme légitime. C'est dans ces conditions que le pèlerinage s'emploie de son mieux à accroître la population chiite de Kerbéla.

II

NEDJEF

On peut se rendre en bateau de Kerbéla à Nedjef par le canal Hosseinié, puis jusqu'à Koufa

par le canal de Hindiyé; il est cependant plus simple de prendre les diligences qui suivent, vers le Sud, la limite du désert. La route de Nedjef sort de la ville par les deux cimetières de *Ouadi-Eimen* (terrain à droite), et de *Ouadi Séfa* (terrain de la pureté); elle laisse sur la gauche le tombeau d'Hamzé ibné Kazem, où la superstition populaire vénère un prétendu fils de Kazem, fils d'Hassan, qui, sur le champ de bataille de Kerbéla, épousa Zobéide, fille d'Hossein, et mourut, époux d'un jour, dans le massacre de l'Achoura.

Nedjef est à quelque 70 kilomètres au Sud de Kerbéla; la route traverse une contrée désertique où les voitures avancent péniblement au milieu des sables: beaucoup de pigeons et d'oiseaux verts aux ailes mordorées; vers l'Est, la palmeraie longe le canal de Hindiyé; plus loin, apparaît, pendant une bonne partie du voyage, la masse isolée du Birs Nimroud. Trois *hans* marquent les étapes: Hané-Nokhéilé (le han des palmiers), Hané Chour (le han salé), Hané Mosalla. Nous y rencontrâmes un pèlerinage du Cachemire avec une troupe de Loures, à la mine sauvage, l'escorte de Gholam Réza Khan, vali du Poucht-i-Koh. Arrivés à Nedjef, nous prenons gîte chez Seyyed Ali Khersan, un jeune Seyyed mousavi, dont la famille a de tout temps fourni des serviteurs au tombeau d'Ali.

En 638, Koufa avait été fondé par la conquête arabe. Quand Ali, devenu khalife, dut abandonner au parti Ommiade l'Occident de l'Islam, il vint y passer les quatre dernières années de sa vie; en 661, il fut assassiné dans la grande mosquée; c'était le 15 Ramazan, il mourut le 17. La légende veut qu'un souverain du Yémen, sultan Moustapha, contemporain du Prince des Croyants, lui ait déclaré son intention d'être enterré à ses côtés, en le priant de fixer d'avance le lieu de leur sépulture; Ali désigne le terrain de Nedjef, sanctifié par le passage et la prière d'Abraham.

Le chameau qui portait le cadavre d'Ali partit spontanément dans la direction voulue et s'arrêta à l'endroit même où se trouve aujourd'hui la ville. La solitude garde les restes du premier Imam sur lesquels les khalifes Ommiades s'efforcèrent de faire l'oubli. En 791, il advint qu'Haroun al Rachid, au cours d'une expédition de chasse, poursuivit une gazelle dans le désert de Nedjef. L'animal s'étant approché de l'invisible tombeau, chevaux et chiens s'arrêtèrent d'eux-mêmes, pour ne point violer la sainteté d'un tel refuge. Haroun al Rachid fit aussitôt creuser le sol; on retrouva le cadavre d'Ali et le khalife Abbasside y bâtit un petit monument. Comme aux autres Lieux Saints, l'essor de Nedjef vint des Bouhéides; la nouvelle ville remplaça Koufa; les voyageurs arabes du moyen âge y trouvèrent une cité déjà importante. Schah Abbas construisit la mosquée sur les plans du cheikh Béhaï, architecte d'Ispahan: Mohamed Pacha, gouverneur de Bagdad, de 1656 à 1659, éleva les deux minarets;

Nadir Schah recouvrit d'or les bâtiments du Séfévi.

Sur une colline en plein désert, se prolonge la ligne grise des murailles et des tours d'où émergent une coupole et des minarets d'or; en avant, une immense étendue de cimetières; au delà, une dépression rendue verdoyante par les pluies du printemps. Tel est Nedjef — *Méhhed Ali*. — Ainsi fortifié, le sanctuaire d'Ali put repousser, au dernier siècle, les incursions ouahabites qui profanèrent la ville ouverte de Kerbéla. Nedjef a 25.000 habitants, dont 2.000 Seyyeds. Le caractère du Prince des Croyants lui donne un aspect plus austère qu'aux autres villes saintes. Ce n'est point une hôtellerie de passage comme Kazemein, un centre d'ardeurs mystiques, comme Kerbéla. Les pèlerins n'y séjournent guère, au plus une dizaine de jours. On y reste que pour entreprendre de sérieuses études ou dormir son dernier sommeil. Une fois visité le tombeau, les gens se hâtent de quitter un lieu froid et triste, où s'impose le recueillement de la théologie et de la mort.

Si Hossein est la figure sympathique de l'Islam chiite, Ali en est le personnage fondamental: il complète la manifestation prophétique de Mahomet, interprète la religion musulmane, et devient le premier titulaire d'un Imam, d'institution divine. Les hadits postérieurs l'associent à tous les actes de la vie du Prophète; quand Mahomet monte au ciel pour recevoir de Dieu l'ensemble de la loi, il fallut même qu'il y trouvât son gendre; invité à manger une soupe de riz et de lait, préparée dans les cuisines célestes, une autre main s'en servait en même temps que la sienne et c'était celle d'Ali. Les traditions le placent à la fois sur tous les points de l'Islam, au Turkestan et en Perse, sous les apparences les plus diverses et parmi les plus éclatants prodiges.

Nedjef n'existe que par son tombeau. La mosquée se trouve au cœur de la ville, à l'extrémité du bazar; les murs en sont recouverts de carreaux de faïence, sauf la façade, garnie de plaques d'or. Une grille d'argent ornementée d'or entoure la sépulture; au-dessus, un chandelier constellé de pierreries, offert par une fille de Kérim Khan le Zend; on y a fixé l'aigrette en diamant que Nasreddine Schah détacha de son kollah, lors de son pèlerinage pour en faire hommage au Prince des Croyants.

Dans les caves s'entassent les offrandes apportées au sanctuaire par la succession des fidèles: des tapis, des étoffes, des lustres en cristal, des pierres précieuses, des objets d'argent et d'or; Abbas, le guerrier de la famille, est le seul qui reçoive des armes.

A Nedjef, malgré la présence supposée de deux défunts considérables, Adam et Noé, la dévotion publique se concentre sur le seul tombeau d'Ali. Non point que les deux Prophètes y aient été primitivement enterrés, mais les croyants chiites n'admettent pas la permanence absolue des sépultures; les hadits révèlent dans le monde surnaturel l'existence d'anges transporteurs, qui font

la police des cimetières, retirent des terrains consacrés les cadavres impurs pour y substituer de plus qualifiés. Les gens de Nedjef tiennent à toutes forces que ces anges transporteurs aient procuré au premier Imam la compagnie d'Adam et de Noé. Quoi qu'il en soit, si ces mêmes anges ont respecté le repos des autres, Ali dort son dernier sommeil en société nombreuse et choisie; dans la mosquée, sous les arcades de la cour se presse la foule des morts illustres: Azod-ed-Dowleh, le Bouhéide, les sultans Ilékhanien de Bagdad, Agha Mohammed Schah, le premier Kadjar.

Quatre portes donnent accès dans la cour de la mosquée. La principale *Dar-é-Bazar* s'ouvre sur une petite place, remplie d'étals de changeurs, de cafés et de boutiques, à proximité d'un corps de garde. La porte est surmontée d'une tour d'horloge encadrée d'*Ainé-Karis*, avec inscription sur une plaque d'or, le seul endroit d'où les infidèles puissent jeter un regard sur l'intérieur du sanctuaire. A la tombée du jour, le peuple se rend à la prière, les changeurs quittent leur négoce, les cordons lumineux s'allument dans la cour, éclairant la galerie extérieure et le revêtement d'or des portails.

La distribution et l'organisation de la mosquée de Nedjef est la même qu'à Kerbéla; le tombeau d'Ali compte 400 serviteurs, dont 16 seulement appointés... Chez le Kaïmakam, un Bagdadi, Chokat Pacha, j'eus la bonne fortune de rencontrer Hadji Seyyed Djévad *Kilitdar-al-Ali*: un vieillard de 70 ans, enveloppé de fourrures, portant la ceinture verte et le turban de même couleur, enroulé à plat sur un fez rouge.

Les moujtéheds de Nedjef occupent dans le Chiisme une situation particulière. Quand la chute des Séfévis entraîna la disparition des grands pontifes d'Ispahan, la religion perdit son chef officiel et les Kadjars s'abstinrent de le rétablir. Depuis deux siècles, les Chiites en sont réduits à reconnaître l'autorité officieuse de celui de leurs docteurs, dont le consentement de ses pairs exalte au-dessus de tous la piété et la science. La ville qu'il embaume de ses vertus devient, sa vie durant, le centre des études théologiques et ses disciples en essaient afin de répandre en pays chiite la justice et la vérité. Sauf à la fin du XVIII^e siècle où des docteurs célèbres professèrent à Ispahan et à Koum, la capitale religieuse reste fixée dans les villes saintes; le souvenir du premier Imam, commentateur de la Loi, détermine la prédominance de Nedjef; il y eut toujours à Kerbéla des docteurs renommés, parfois aussi à Kazemein et à Samarra.

Les moujtéheds de Nedjef ont plus grave allure que ceux de Kerbéla; ce sont des hommes de science pure, échappant au contact de la superstition populaire, que nourrit la légende d'Hossein. En l'absence de l'Imam, leurs lumières deviennent le reflet incertain des clartés divines sur la route de l'humanité chiite. Chefs reconnus de la religion, ils distribuent l'argent des fonda-

tions pieuses, forment la jeunesse ecclésiastique et, sur toutes questions publiques et privées à eux soumises, rendent des sentences définitives, auxquelles l'opinion donne force de loi. Le premier d'entre eux est, en fait, le grand pontife du Chiisme. A leur mort, la vénération publique s'attache à leurs tombeaux, dont les coupes de faïences, perdues au milieu des maisons de la ville peuplent les alentours du sanctuaire d'Ali. A l'heure actuelle, il existe à Nedjed, quatre moujtéheds renommés : Akhound, Mollah Kazemé Khorassani, un homme de Mechhed, établi aux Lieux Saints depuis plus de cinquante années; Hadji Mirza Hossein, qui y est né de Mirza Khalil Téhérani; A Seyyed, Kazem, de Yezd; enfin, un Arabe, A Seyyed Mohammed *Bahr-el-Oloum* (la mer de science). Une suprématie incontestée revient à Mollah Kazem qui est le chef réel du Chiisme et, partant, le plus grand personnage de l'Orient moyen.

Il me reçut dans sa petite maison, toute proche de la mosquée : un vieillard à barbe blanche, mince et fin, coiffé d'un énorme turban blanc. Il me parla en excellents termes des préceptes du Coran, insista sur leurs tendances humanitaires, leur caractère universel et hasarda le vœu timide que nos yeux s'ouvrirent un jour aux vérités musulmanes. Je m'abstins de lui objecter l'indifférence de notre temps, qui ne permet plus guère un changement de croyance.

Afin d'acquiescer sur les âmes croyantes une prise décisive, la révolution persane dut solliciter le concours des grands moujtéheds des Lieux Saints et en obtenir l'assurance que le régime de la liberté n'allait point à l'encontre des prescriptions islamiques. A cet effet, la correspondance suivante fut échangée entre Téhéran et Nedjed :

Aux grands moujtéheds éminents, arguments de Dieu parmi les hommes (Puisse Dieu allonger leurs ombres !). Vous êtes naturellement au courant de la création du Conseil National; vous savez que ses règlements tendent à l'exécution de la loi, à la protection de la sainte religion des douze Imams, à l'anéantissement des tyrans et des traîtres, à la diffusion de la justice parmi le peuple, à la grandeur du gouvernement persan.

Néanmoins, quelques personnes, jalouses et mal intentionnées, répandent des insinuations et font des démarches contraires à l'institution du *Medjliss*.

Nous vous prions de vouloir bien nous faire connaître sur ce point quel est le devoir de tous les musulmans.

Au nom du Très Haut (que sa gloire soit reconnue de tous) !

Au nom du Dieu clément et miséricordieux !

Je rends grâce à Dieu, créateur des deux mondes ! que la bénédiction divine soit sur Mahomet et ses descendants, que la malédiction de Dieu pèse sur ses ennemis jusqu'au dernier jour !

Oui. — Par la faveur divine, par la protection céleste, sous les regards sacrés de l'éminent maître de l'Heure (le 12^e Imam), (que nos âmes soient son sacrifice !).

Attendu que les règlements du saint et vénérable *Medjliss* sont conformes à ce que vous'avez dit,

Il appartient à tout musulman de se soumettre à ces règlements et d'en faciliter l'exécution.

Agir à l'encontre serait résister au fondateur de notre sainte religion et trahir le gouvernement.

En conséquence, je le répète, les musulmans doivent s'abstenir de toute opposition.

Signé : KAZEM KHORASSANI.

Moleah Kazem avait répondu, au nom de tous ses confrères; il envoya aux moujtéheds de Tauris le *destékhat* ci-après, écrit de sa propre main et tout aussi formel que le précédent :

J'ai exactement reçu votre télégramme. Vous avez porté plainte contre les traîtres et les ennemis de la liberté. Cette nouvelle a vivement ému les docteurs. Nous sommes assurés que ces gens agissent à l'insu de Sa Majesté Impériale; car toute la nation est aujourd'hui d'accord, en ce qui concerne la création du Conseil national qui est un instrument efficace pour détruire la tyrannie, abolir la cruauté, propager la loi, maintenir les enseignements des Imams et la grandeur du rite *djaaferi*, ce qui est la première des objections.

Donc, tous les musulmans ont pour devoir d'admettre le nouveau règlement et de n'y point faire d'opposition. C'est avant tout le devoir de Sa Majesté Impériale d'expulser les traîtres et de réduire les ennemis du saint et vénérable *Medjliss*.

Cinq mille étudiants fréquentent Nedjed: la plupart Persans, les autres venus de la Mésopotamie, du Caucase, de l'Inde et même de Mesate. Ils se répartissent dans les dix médresses de la ville et suivent les cours des moujtéheds, dans leurs mosquées ou leurs maisons particulières. Ces jeunes gens trouvent auprès d'eux la plus haute culture religieuse que peut offrir le Chiisme: il s'agit de pénétrer le Livre Saint, de connaître les traditions et les références qui le complètent, enfin d'acquiescer la faculté de discernement qui permet d'appliquer aux réalités de chaque jour les principes théoriquement appris. La littérature sacrée, étant écrite en arabe, exige une étude approfondie de cette langue, de sa grammaire et de sa syntaxe; comme la parole divine, énoncée dans le Coran, descendit sous une forme concise et parfois incertaine pour l'entendement humain, il convient d'en dégager le sens au moyen de commentaires⁽¹⁾ qui l'interprètent, distinguent entre les commandements et les conseils, et s'efforcent d'éclaircir les doutes quant à la signification exacte du message de Dieu.

Après ces longues et délicates études, l'élite des étudiants de Nedjed parvient à la dignité de moujtéhed; il est rare que cette dignité soit conférée par un diplôme émané des supérieurs; elle résulte plutôt du consentement général, qui prend confiance dans un homme, consacre sa réputation et le reconnaît pour directeur. Il paraît, d'ailleurs, que ce consentement général répugne à désigner des inconnus, préférant se porter sur la descendance de moujtéheds renommés ou de grands personnages religieux. Parmi les docteurs ainsi formés à Nedjed, quelques-uns se chargeront d'y continuer la tradition des maîtres; d'autres iront exercer dans les villes chiites de la

(1) Le commentaire, l'interprétation du Coran *Tafsir* joue un beaucoup plus grand rôle dans le Chiisme que dans le Sunnisme. Les principaux ouvrages de cette nature ont été écrits par Alfakri-el-Rezi (de Rey) et Zamakchari (du Khorassan).

Mésopotamie; la plupart regagneront leur pays d'origine, où le fait même de leur long séjour aux Lieux Saints leur vaudra un surcroît d'autorité.

A l'élément iranien attiré par l'école théologique se joignent les négociants persans, qui détiennent la majeure partie des 600 boutiques des bazars. Le commerce de Nedjef a quelque importance; car les tribus de Nedjd y achètent les grains des bords de l'Euphrate et les produits manufacturés importés par Bagdad. Une grande caravane vient justement de camper en dehors des murs; les hommes ont l'aspect rude, la figure basanée, le front encadré de boucles de cheveux nattés et portent aux pieds des sandales de cuir; un petit marché s'installe autour de leurs tentes. Naguère, entre Nedjef et la Mecque, il existait une route directe à travers l'Arabie, si bien que les pèlerins chiïtes pouvaient se rendre au tombeau du Prophète, aussitôt après avoir visité ceux des Imams... L'insécurité obligea les moujtéheds à en interdire l'usage et le chemin de la Syrie reste seul ouvert.

Bien que la moitié de sa population soit persane, Nedjef reste une ville d'aspect tout à fait arabe, déchirée par les dissensions habituelles à la race. Pour quelque raison futile, les *Oulad Ali*, les fils d'Ali, se sont divisés en deux camps ennemis, les *Zeguerds* et les *Chemerds*. Les uns et les autres partagent la ville et le bazar, interviennent dans le règlement des affaires municipales, les premiers plus nombreux, les seconds plus audacieux et plus braves; quand les deux partis se sentent d'humeur batailleuse, ils prennent pour champ clos la place du *Méidam-é-Chemerd*, qui sépare les quartiers habités par les fractions rivales. La ville jouit aujourd'hui d'un moment de répit; car le kaïmakam a mis la main sur quatorze des principaux chefs, pour les envoyer prisonniers à Bagdad.

A l'abri des agitations humaines, le peuple des morts goûte l'éternel repos, au pied de la colline de Nedjef. Coupé par la route de Kerbéla, l'immense cimetière occupe le *Ouadi-Selam* (le terrain du salut); les tombes se répandent à travers le désert, remontent, au Nord et à l'Est, les pentes du monticule, couronné par la ville. Les cadavres y affluent de tous les points du Chiïsme, conformément aux dispositions testamentaires ou sur le pieux désir des survivants. afin d'assurer aux défunts le bénéfice promis par les hadits, qui garantissent le ciel aux morts ensevelis dans la terre des Lieux Saints. Dans leur séjour funèbre, Ali inspire aux Chiïtes une confiance particulière; dédaigneux des autres Imams, la plupart veulent être enterrés dans le voisinage du premier d'entre eux; ce qui assure des rentrées considérables à la municipalité de Nedjef. La plupart des tombeaux sont marqués d'un monument bas ou d'une arcade en briques; quelques coupôles, revêtues de faïences, recouvrent les restes de cheikhs ou de moujtéheds... Il existe aussi des caveaux de famille, véritables chapelles funéraires. J'ai visité l'une d'elles: c'était une cour, entourée de

grands murs avec un bassin et des parterres de fleurs, — rosiers, pensées, œillets, capucines, giroflées et verveines; une vigne ombrageait l'entrée d'une chambre ouverte, servant de lieu de prière. Une autre chambre, plus grande, contenait les sépultures: encastrée dans le mur, une pierre tombale portait deux vers garnis de feuillages, avec l'inscription suivante:

« Au nom de Dieu! Ci-gît celle qui est allée au Ciel, Fatémé Sultan Bégoum, fille de feu Agha Mohammed Sadik, d'Ispahan, dit Abbasabadi. 22 Chaaban 1315. »

La chapelle fut construite, il y a cinq ans, par un homme d'Ispahan, Hadji Mohammed Djévad, devenu négociant à Pouna; sa femme et son beau-père s'y trouvent déjà enterrés; lui-même viendra les rejoindre un jour.

En attendant, un mollah Ispahani, dont le pèlerinage se prolonge depuis une trentaine d'années, Mirza Ali Akbar, vit de la garde du tombeau; il y passe ses journées entières, accroupi sur un carré de tapis, alternant ses loisirs entre la fumée d'un narguileh et la lecture du Coran. Le tombeau voisin appartient à un Persan de Chiraz, établi dans l'île Maurice.

Le cimetière se poursuit à travers le désert, dans la direction de Koufa. La petite ville est située à 6 kilomètres vers l'Est, sous la palmeraie du canal de Hindiyé, devenu le lit principal de l'Euphrate. Dans les sables environnants se perdent quelques monuments illustres, relevant du *Kilitdar-el-Ali* et vénérés par les pèlerins: sous une coupole blanche, le tombeau de Koméil-ibné-Ziat, savant fameux, compagnon du Prince des Croyants; au delà d'un canal desséché, le dôme bleu d'une mosquée rappelle une apparition du 12^e Imam; de l'autre côté du chemin, le tombeau de Maïssamé-Tammar, un marchand de dattes, ami d'Ali, qui, chaque jour, s'asseyait dans sa boutique. Plus près de Koufa, une coupole très basse indique l'emplacement de la maison d'Ali, là même où fut lavé son corps. Enfin, à l'orée des cultures, un grand caravansérail, attenant à une enceinte fortifiée, d'où pointe un petit minaret; on y a reconstruit la grande mosquée de Koufa, et des carreaux de faïences bleues marquent l'endroit où fut assassiné le premier Imam. Adossés à la mosquée, les tombeaux des deux cousins d'Ali, Moslem et Hani ibné Orvé.

III

LA DESCENTE DU TIGRE-BASSORAH

Au-dessous de Bagdad, fermes et maisons de campagne se poursuivent sous la palmeraie; puis le Tigre, très large, coule à travers la plaine immense et nue; le flot monte au ras des berges; il n'émerge plus que le sommet des digues, les poutres des *tcherds* servant à élever l'eau du fleuve et une bande de palmiers le long du Diala. Un peu après le confluent de cette rivière, le Tigre forme une énorme boucle, où l'on aperçoit

de loin, à 55 kilomètres de la ville, l'arc du Takt-é-Khesra.

C'était l'emplacement des villes royales : sur la rive droite, Séleucie; sur la rive gauche, Ctésiphon. A l'abri des digues, le sol est mis en culture : blé, orge, fèves et millet; le niveau élevé du fleuve permet, en ce moment, d'y ouvrir les rigoles d'irrigation. Dans une grande maison, près de la rive droite, réside le kaïmakam, avec un poste de zaptiés; un peu plus loin, le petit village de Selman-Pak (Selman le Pur). Selman était un *mobed*, un mage de l'Iran, qui, frappé d'une inspiration divine, se dirigea vers la lumière nouvelle émanée du Prophète. Sur le chemin d'Arabie, il fut enlevé par les nomades et vendu comme esclave au marché de Médine; Mahomet vint à point pour le racheter et l'affranchir. Selman vécut auprès de son maître, dont il fut le disciple fidèle et, dit-on, le barbier; il mourut dans un âge fort avancé, étant gouverneur de *Madaïn* (les deux villes). Selman est le héros de l'Islam persan, le seul de sa race que la tradition rattache aux origines de la religion; il aurait même incité les Arabes à la conquête de la Perse, afin de convertir son peuple; aussi sa mémoire reste-t-elle vénérée des Iraniens; son portrait figure sur les images pieuses, les derviches font remonter jusqu'à lui leur filiation spirituelle; les Ali-Allahis lui prêtent un caractère surnaturel en l'associant à la divinité d'Ali. Férés de leur saint, les gens de Selman-Pak racontent à son sujet les plus merveilleuses histoires : un jour d'émeute et à défaut de police, il aurait fait appel aux chiens de *Madaïn*, qui s'empressèrent à défendre l'accès de sa maison. On l'enterra là même où son autorité avait joui de si exceptionnelles faveurs; les villes royales une fois disparues, il n'y resta plus que son nom.

Sur le tombeau de Selman s'élève une mosquée recouverte d'une coupole blanche; un mur crénelé enclôt la cour; à côté, une hôtellerie et une quarantaine de maisons. La visite de Selman n'est pas d'obligation stricte; néanmoins, quand le permet l'état de la plaine, la plupart des pèlerins, retour de Kerbéla, s'arrangent pour venir à Selman-Pak; la corporation des barbiers de Bagdad, qui a pris le saint homme pour patron, tient à lui faire la politesse d'un pèlerinage annuel. Le tombeau fut doté de wakfs et organisé par Mourad IV; le *moutevelli* actuel, Mahmoud Effendi, descend du premier gardien désigné par ce sultan. A faible distance se trouve le Takt-é-Khesra : l'arc immense est à moitié tombé, au milieu d'un bâtiment à façades pleines; moutons et chèvres paissent dans les ruines et parmi les monticules de débris; au bord du fleuve, sous un palmier isolé, le tombeau d'Odéfifé Yéméni, l'un des compagnons du Prophète, qui suivit à *Madaïn* la fortune de son confrère Selman. Sur une grande étendue de pays, il n'y a point d'autre village en dehors de Selman-Pak; la population est nomade et vit à peu près à l'état sauvage. « Ils ne savent rien de rien, excepté le nom d'Ali », dit avec désespoir le *naïeb* de cadî opérant dans cette solitude.

800 kilomètres environ de Bagdad à Bassora; le courant étant rapide, nous fîmes la descente en moins de soixante heures. Au printemps, la crue rend la navigation facile; 22 pieds d'eau écartent tout danger d'échouage. Notre bateau était envahi par la foule des pèlerins, Indiens et Persans, qui s'en retournaient par le golfe Persique.

Le voyage du Tigre est d'une extrême monotonie. Le fleuve, tantôt très large, tantôt plus étroit, suit un cours incertain, au milieu de terres inondées à perte de vue. Quelques villages, une ville, Amara, avec 6 ou 7.000 habitants, qui sert d'entrepôt aux riz de l'Irak Arabi, des bouquets de palmiers, des caravansérails isolés se succèdent, à rares intervalles, le long des rives. Dans la matinée du second jour apparurent à l'Est les montagnes du Poucht-i-Koh, où vient mourir la chaîne du Kurdistan. Les bateaux à vapeur, flanqués de chalands, les *séfinés*, qui descendent au vent et remontent à la cordelle, les *kouffas* des riverains font tout le mouvement du fleuve. Dans la campagne, les Arabes nomades dispersent leurs campements de tentes noires; au Sud, des abris de roseaux groupés autour d'une tour fortifiée; le bétail, fuyant l'inondation, se presse sur les éminences. Voici, sous les palmiers, la coupole du tombeau d'Ezra, puis le village de Kourna; le Tigre et l'Euphrate s'y réunissent dans une immense palmeraie; le bateau s'engage alors dans la ligne droite du Chatt-el-Arab et, quatre heures après, arrive au port de Bassora. C'est le point extrême où remontent les navires de haute mer : il y en a dix en rade, tous anglais, sauf un petit aviso turc.

De Kourna jusqu'au golfe, sur une longueur de 150 kilomètres, les bords du Chatt-el-Arab ne forment qu'une seule palmeraie; les canaux s'embranchent du fleuve, la marée montante élève naturellement l'eau dans les fossés et les rigoles. Le pays tout entier disparaît sous la verdure; les palmiers sont petits et serrés; beaucoup d'oliviers, de grenadiers et de mûriers; des lauriers-roses, des mimosas, quelques orangers; la vigne grimpe d'arbre en arbre. Le long des rives se succèdent les grands domaines appartenant aux gens de Bassora; la population habite des huttes de roseau — *sérifé* — et vit de la culture du dattier. Quand vient le temps de la cueillette, de septembre à novembre, les nomades descendent des îles du Tigre et se réunissent en campements — *tchardaks*; — les hommes cueillent et transportent les fruits, les femmes les mettent en caisses ou en paniers (1).

Entre les canaux de Rebat et de Khora, l'agglomération de Bassora remonte le canal d'El Achar, sur la rive droite du Chatt-el-Arab. La conquête arabe fonda l'ancienne ville, un peu plus loin dans l'intérieur, là où se trouve aujourd'hui le

(1) Bassora exporte en Europe ou en Amérique trois sortes de dattes, le *hellaoui*, le *kadraoui* et le *sayer*; deux autres, le *zedbi* et le *debri*, sont pressées dans des peaux ou des paniers pour être envoyées en Egypte et aux Indes.

bourg de Zobeir; les besoins du négoce la rapprochèrent du port. La ville actuelle n'a de pittoresque que son canal, où maisons et jardins de palmiers se mirent dans les eaux tranquilles, sillonnées par de longues barques — *bélems* — aux extrémités recourbées. Elle peut avoir 30.000 habitants : un cinquième persan, portefaix venus de l'Arabistan, négociants d'Ispahan ou de Chiraz; un autre cinquième chrétien, Chaldéens, Syriens et Arméniens, petits commerçants et propriétaires; 1.500 Juifs, le reste arabe; les Juifs tendent à s'emparer du commerce local, en concurrence avec les Persans et les Arméniens. Le commerce extérieur reste presque entièrement dans les mains européennes : 5 maisons anglaises, 2 grecques, 1 allemande, 1 française; elles se groupent, à l'issue du canal, autour du consulat et de la poste anglaise. Sur la berge, les grains de l'Euphrate et du Karoun, les riz d'Amara, sont nettoyés au moulin; les laines de Bagdad, qui passent en transit, sont, en cas de besoin, pressées à la machine.

En 1905, le mouvement commercial de Bassora atteignait 1.387.589 livres sterling à l'importation et 1.504.795 à l'exportation, les chiffres les plus élevés de la période décennale. Le blé, l'orge, le millet vont en Angleterre et à Djeddah, aux Indes dans les années de famine. Quant aux dattes du Chatt-el-Arab, leur meilleur débouché est aux Etats-Unis, puis en Angleterre, en France, en Autriche, aux Indes et en Egypte. On en expédie même en Algérie et en Tunisie, car nos colonies africaines préfèrent vendre leur production propre, de qualité meilleure, et importer, à leur usage, des dattes d'autre provenance (1).

La situation réciproque des divers éléments étrangers est à peu près la même à Bassora qu'à Bagdad, sauf que les relations du port y ont accentué la part de l'Angleterre. En dehors de la maison Asfar, qui est importante, l'administration turque, la Banque ottomane, les missions des Carmes et des sœurs dominicaines, les écoles chrétiennes et juives s'emploient à introduire notre langue. L'exportation des dattes attira les Américains : l'agent d'une maison de New-York est le principal acheteur de fruits chez les propriétaires; sur le canal de Rebat fonctionne une petite usine pour le pressage des bois de réglisse destinés aux Etats-Unis. Enfin l'Eglise réformée d'Amérique, installée dans le golfe Persique, entretient une mission à Bassora. Dans les affaires, les Anglais prennent la part du lion : si la maison Lynch se borne aux transports fluviaux, les autres forment une étroite combinaison, afin de maintenir le fret maritime entre les mains de la Compagnie *British India*, qui assure une fois la semaine le service postal avec Bombay et les Compagnies : *The Persian gulf Steamship line*, *The West Hartlepool Steam Navigation Co*, *The Per-*

sian gulf Steamship line, chargées des communications avec l'Angleterre (1). La ligne de navigation Mochtéri, créée par un groupe persan de Bombay, entre l'Inde, Djeddah et le golfe Persique, ne troublait guère la sérénité britannique, non plus que les excellents bateaux, envoyés quatre fois l'an d'Odessa, par la Compagnie russe de navigation et de commerce. Les Allemands se montrèrent de plus sérieux concurrents. Brusquement, la maison Robert Wenckhaus prit pied à Bassora, Bahrein, Bouchire, Lingah et Bender-Abbas. Quelques mois plus tard, en août 1906, des bateaux mensuels de la Compagnie *Hamburg-Amerika* apparurent dans le golfe. L'effet de cette initiative fut immédiat : le fret pour Londres tomba de 34 à 15 shellings; pour Marseille, de 42 à 15 et même 12,6. Un arrangement de ne point prendre de marchandises, les Allemands pour Londres, les Anglais pour Hambourg, fut aussitôt brisé que conclu. Si bien que la colonie anglaise du golfe, inquiétée dans sa prépondérance acquise, commence à se sentir inconfortable et à marquer, vis-à-vis des Allemands, l'extraordinaire nervosité qui caractérise toutes les manifestations de la vie anglo-indienne.

Dans la région du Chatt-el-Arab, les trois plus grands personnages indigènes, ceux qui y possèdent le plus de bien, sont le Néqib Oul-Echraf, les cheikhs de Koueit et de Mohammérah. Le *neqib*, Seyyed Redjeb, est grand maître de l'ordre des Rafaïs, ou derviches hurleurs. Le fondateur, Cheikh Ahmed-er-Rafaï, était un seyyed Mousavi, neveu et disciple du fameux Cheik Abd-el-Kader; sa descendance sanctifie de ses tombeaux Bagdad, Amara et les bords du Chatt-el-Arab. La maison-mère se trouve à Zobeir; en ville, la résidence du néqib comporte une vaste hôtellerie, destinée aux pèlerins. Ceux de l'Inde, allant à Kerbéla, y peuvent trouver asile, ainsi que dans l'une des plus belles maisons du canal d'El Achar, transformé en wakf à leur usage par un musulman de Bombay. La confrérie des Rafaïs dispose d'un assez grand nombre d'affiliés pour assurer la richesse et la puissance de Seyyed Redjeb; l'un de ses fils, Seyyed Youssef, dirige l'établissement de Bassora; un autre, Seyyed Taleb, surveille, à Constantinople, les intérêts de la famille.

Moubarek-ben-Sebah, cheikh de Koueit, évite de se montrer à Bassora; son territoire domine la baie, où doit nécessairement aboutir le chemin de fer de Bagdad; circonstance qui lui vaut le concours britannique et la possibilité d'échapper au vali turc. La situation du cheikh de Mohammérah est infiniment plus complexe, car ses intérêts chevauchent entre la Perse et la Turquie. Sa ville est à l'embouchure du Karoun en territoire persan, son district comprend tout le bief inférieur de la rivière; en même temps, grand propriétaire à Bassora, il est tributaire, pour son

(1) Soixante-dix mille caisses de dattes de Bassora ont été ainsi expédiées en 1906.

(1) En 1905-1906, avant l'établissement de la ligne allemande, le tonnage anglais du port de Bassora a été de 197.742 sur 227.702.

commerce, des Juifs de la place. D'autre part, la déférence anglaise le traite en seigneur indépendant; quand les navires de la *British India* passent devant le château du cheikh, ils ne manquent point de saluer d'un coup de canon, auquel il est exactement répondu. Les bateaux de la maison Lynch remontent le Karoun, en concurrence avec le service persan, établi par Malek et Toudjar de Bouchire. Entre ces trois puissances, cheikh Ghazal maintient un prudent équilibre; l'appui du vice-consul anglais, un ancien télégraphiste, nanti d'un *endéroun* à Mohammérah, lui permet de réaliser une lucrative contrebande à la barbe des autorités territoriales. Sujet persan, loyal et patriote, il est pourtant comblé des faveurs royales, époux d'une princesse kadjare et décoré du titre du Moez-os-Saltané (le favori de la dynastie); il n'éleva point d'objection contre la venue des douaniers belges et tolère dans ses eaux la présence d'un garde-côtes; il vient d'envoyer, à Téhéran, une forte souscription pour la nouvelle Banque nationale. Son administration repose sur deux hommes de sa confiance, qui sont, après lui, les plus riches du pays, Hadji Reis, sous-gouverneur du district persan, et Mirza Hamzeh, chargé du soin des affaires turques.

Quand, au commencement de mai, nous passâmes à Mohammérah, le cheikh se trouvait absent; en février, toute la féodalité du golfe avait été conviée au mariage de sa fille. Les fêtes furent, dit-on, splendides; les vêtements de noces commandés aux sœurs de Bassora; une troupe de danseuses appelée du Caire, une bande de musiciens juifs, de Chiraz. Depuis lors, Cheikh Ghazal se déplaça dans l'intérieur, accompagné de ses Juifs et de ses Egyptiennes, qu'il ne peut se résoudre à renvoyer chez eux.

Trente-huit milles de Mohammérah jusqu'à la mer; les rives, toujours verdoyantes, parsemées de fermes nombreuses, s'écartent de plus en plus. A l'estuaire, sur la côte turque, le village de Fao, où atterrit le câble de l'Inde. Encore 14 milles dans les eaux jaunies par le limon de l'Irak; les navires pataugent dans la vase et doivent alléger leur cargaison; puis, après des tentatives plus ou moins longues, ils réussissent à échapper à la barre; brusquement, ils entrent dans les flots bleus du golfe Persique, dont la ligne se poursuit à la surface de la mer. L'hélice, surchargée de boue, trace, quelque temps encore, un sillon jaunâtre dans les eaux pures.

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

ASIE FRANÇAISE

Un rapport de M. Beau. — Au moment de quitter l'Indo-Chine, M. Beau a, comme l'avait fait naguère son prédécesseur M. Doumer, rédigé un long rapport sur la situation de la colonie de 1902 à 1907. Nous ne pouvons songer à reproduire ici ce document qui a les allures d'un volume; mais il est intéressant et utile d'en citer ou d'en résumer quelques passages qui apporteront des renseignements de purs faits qu'on ne saurait ignorer.

L'introduction de ce travail fait allusion à la crise qu'a traversée l'Indo-Chine.

La crise que vient de traverser l'Indo-Chine, dit M. Beau, sans avoir la gravité qu'on s'était trop hâté de lui attribuer, a été sérieuse, et les alarmes qu'elle a fait naître de divers côtés, ont été d'autant plus vives, qu'il s'y mêlait quelques désillusions.

Un ensemble de circonstances exceptionnellement favorables pendant les premières années qui suivirent la création du budget général, avait engendré un état d'esprit particulièrement optimiste dont le rapport de 1902 n'a été que l'expression éloquente: confiance absolue dans le nouveau régime fiscal, confiance non moins grande dans la prompte et facile exécution du programme de grands travaux qui en était comme le complément naturel.

Qu'il me soit permis de citer ici les termes mêmes dont se servait l'auteur du rapport de 1902 pour caractériser la situation telle qu'elle lui apparaissait à la fin de 1901:

« La situation financière de l'Indo-Chine, heureusement changée en ces dernières années, est due autant au développement économique du pays qu'à l'application d'un régime fiscal qui lui est approprié... La prospérité des finances se révèle, alors que la colonie est seulement dans la période des sacrifices, et que l'effet ne s'en produira que dans l'avenir. Le grand réseau de chemins de fer en construction, la création et la réfection des voies navigables, les ports entrepris donneront à la richesse publique un essor rapide, dont l'importance est difficile à calculer. Mais c'est quand ce puissant outillage économique sera, partiellement au moins, en fonctionnement, que le budget récoltera, multipliés, les millions semés actuellement. »

Or, d'une part, une longue crise économique a, pendant les années 1905 et 1906, pesé lourdement sur les recettes du budget général, et, d'autre part, les dépenses d'exécution du programme de grands travaux sont apparues bien supérieures aux prévisions.

Il en est résulté une impression de surprise et une sorte de désenchantement de l'opinion publique à l'égard de l'Indo-Chine, contre lesquels il est nécessaire de réagir.

M. Beau indique ensuite que le principe de l'unité indo-chinoise fut fortifié par la création des nouvelles directions générales de l'Instruction publique, de la Santé et d'une trésorerie générale. Arrivant au régime fiscal, M. Beau observe que les perquisitions et les visites domiciliaires en matière d'opium ont été limitées aux professionnels de la fraude (c'est une limitation qui, en pratique, paraît assez difficile); cependant elle a, dit-on, calmé de légitimes appréhensions et produit le meilleur effet parmi la population. Plus

loin il relève que, habituée depuis longtemps à faire un usage courant des allumettes chimiques, la population annamite accepte d'autant plus facilement la taxe qui frappe ce produit, que la perception en est effectuée sans qu'à aucun moment, le consommateur soit en contact avec le fisc. C'est là une observation fort juste dont malheureusement on ne s'est pas assez inspiré dans l'établissement d'autres taxes. Quoi qu'il en soit, le budget général créé par décret du 31 juillet 1898 fonctionne depuis neuf ans et voici quelles en ont été les recettes :

Cours moyen de la piastre	EXERCICES	Recettes (1)
2 fr. 525	Ex. 1899.....	18.827.500 \$
2 » 50	— 1900.....	20.984.000
2 » 50	— 1901.....	23.457.700
2 » 20	— 1902.....	26.134.700
2 » 20	— 1903.....	28.054.800
2 » 30	— 1904.....	29.045.000
2 » 45	— 1905.....	27.669.200
2 » 75	— 1906.....	25.521.300
2 » 71	— 1907 rec. prob.....	32.650.000

Recettes totales du budget général et des budgets locaux de 1899 à 1907.

En totalisant les recettes réalisées par le budget général et les recettes des budgets locaux, on obtient les chiffres suivants :

1899.....	32.179.300 \$
1900.....	34.332.500
1901.....	36.662.000
1902.....	40.041.000
1903.....	42.880.700
1904.....	44.862.400
1905.....	42.808.500
1906.....	41.449.500
1907 (recettes probables)...	49.396.000

Progression des recettes.

La progression des recettes doit être considérée comme satisfaisante si l'on fait abstraction des deux années 1905 et 1906 où s'est produite une régression de 1.963.900 piastres en 1905 et de 1.549.000 piastres en 1906.

Le caractère accidentel des mauvais résultats financiers de ces deux années apparaît clairement aujourd'hui. Le budget général de 1907 atteint un chiffre de recettes qui dépasse celui de 1904 de plus de 1.800.000 piastres, malgré le déficit momentané de la régie des alcools de Cochinchine, encore en voie d'organisation.

Si donc, considérant l'ensemble des budgets depuis la création du budget général, on cherche à se faire une idée du développement futur des finances de la colonie, on trouve les constatations suivantes :

Accroissement annuel du budget général.

L'accroissement annuel du budget général a été :	
En 1900, de.....	2.156.500 \$
En 1901, de.....	2.473.700
En 1902, de.....	2.677.000
En 1903, de.....	1.920.100
En 1904, de.....	990.200
En 1907, sur 1904, de.....	3.605.000

(1) Les chiffres ci-dessous comprennent uniquement les recettes ordinaires provenant du produit des taxes indirectes, à l'exclusion de toutes recettes d'un caractère accidentel ou extraordinaire, capitaux, bénéfiques tels que : intérêts de change, recettes diverses (articles 6 et 7 du budget) et prélèvements sur les fonds de réserve.

soit pour l'ensemble de la période envisagée, comprenant deux années de crise pour sept années normales, un accroissement total de 11.472.500 piastres.

Accroissement des budgets locaux.

L'accroissement annuel des budgets locaux a été (1) :

En 1902, sur 1899, de.....	554.600 \$
En 1903, de.....	919.600
En 1904, de.....	991.400
En 1906, de.....	10.800
En 1907, de.....	919.800

soit ensemble un accroissement de.... 3.399.200 \$

Accroissement du budget général et des budgets locaux réunis.

Pour l'ensemble des budgets de la colonie, les résultats ont été :

En 1900, de.....	2.153.300 \$
En 1901, de.....	2.330.109
En 1902, de.....	3.378.400
En 1903, de.....	2.839.700
En 1904, de.....	1.981.700
En 1907, sur 1904, de.....	4.235.600

soit un accroissement de..... 16.918.800 \$

Après avoir donné tous ces résultats, M. Beau se demande si les charges que supporte le pays sont exagérées, et voici la réponse qu'il fait :

C'est une sorte de lieu commun de parler de l'excès des impôts qui pèsent sur les indigènes et des dépenses excessives qu'entraîne pour le pays l'Administration française. L'assertion relative à l'exagération des impôts est démentie par la facilité même avec laquelle les diverses taxes sont perçues, même pendant les années de mauvaises récoltes, comme en 1905 et en 1906.

Quant à la surcharge excessive que l'Administration française, avec ses rouages compliqués et son nombreux personnel, apporterait au poids des impôts, il suffit, pour rétablir la vérité, de comparer l'Indo-Chine à celui des pays voisins qui offre avec elle les plus grandes analogies, je veux parler du Siam.

Le Siam tend, depuis quelques années, à s'organiser à l'européenne, à l'aide d'un personnel siamois instruit en majorité dans les écoles d'Europe et d'Amérique.

Ce pays possède aujourd'hui un budget régulièrement établi et il est facile, par conséquent, de comparer les charges financières de la population siamoise avec celles de la population indo-chinoise.

Au Siam, le budget des recettes établi par le gouvernement pour l'exercice 1907-1908 s'élève à la somme totale de 50.700.000 ticaux.

Le dernier recensement ayant donné un chiffre de population de 6 millions d'habitants (exactement 5.844.000), le poids des impôts directs et indirects dans ce pays est donc de 8 ticaux par habitant.

La valeur du tical, au cours du jour, étant de 1 fr. 85, la charge par tête d'habitant ressort à 15 fr. 90, soit en piastres, au cours de 2 fr. 50 : 6 \$ 36.

Le montant des impôts directs et indirects perçus en Indo-Chine s'élève, d'après les prévisions des budgets établis pour l'exercice 1908, au total de 51.850.000 piastres, se décomposant ainsi :

(1) Pendant les exercices 1899, 1900 et 1901, les recettes des budgets locaux ont été à peu près stationnaires. Elles ont atteint respectivement les chiffres suivants : en 1899, 13.351.800 piastres ; en 1900 et 1901, 13.348.500 piastres ; en 1904, 13.204.900 piastres.

Budget général.

Douanes et régies.....	27.136.000 \$
Enregistrement et timbres.....	1.218.000
Postes et télégraphes.....	780.000
Chemins de fer.....	1.354.100
Forêts.....	425.000
En chiffres ronds.....	39.900.000 \$

Budgets locaux.

Cochinchine.....	4.300.000 \$
Cambodge.....	2.300.000
Annam.....	2.800.000
Tonkin.....	5.700.000
Laos.....	400.000
Ensemble.....	15.500.000 \$

Budgets provinciaux.

Cochinchine.....	2.505.000 \$
Tonkin.....	1.397.000
Annam.....	543.000
Cambodge.....	1.005.000
	5.450.000 \$
Total.....	51.850.000 \$

La population de l'Indo-Chine étant, d'après les dernières évaluations très modérées, de 15.800.000 habitants, la charge par habitant ressort à 3 \$ 20, c'est-à-dire environ moitié de celle des habitants du Siam.

Il n'est pas inutile de faire un semblable rapprochement; l'Administration française y trouve la meilleure réponse à toutes les critiques qui lui sont si souvent adressées sur le poids excessif des impôts dont elle surchargerait le pays.

Elle fait d'ailleurs tous ses efforts pour diminuer le prix de revient des services publics en associant à son travail, dans la plus large mesure, un personnel indigène dont l'entretien sera moins onéreux.

* * *

Examinant les travaux à exécuter sur les ressources ordinaires du budget, M. Beau parle des travaux des ports de Haïphong, Tourane, Saïgon, des travaux de routes et d'irrigations. Sur ce dernier point, le gouverneur général dit que deux mesures ont été prises pour que ces études particulièrement délicates puissent être faites avec toutes les garanties désirables : d'abord un crédit annuel de 50.000 piastres a été alloué au service géographique pour établir la carte des principaux deltas du Tonkin et de l'Annam à l'échelle de 1/25.000. Ensuite on a créé une mission spéciale chargée des études d'hydraulique agricole avec un crédit de 50.000 piastres inscrit au budget général. Le résultat de ces efforts a été l'élaboration d'un plan de travaux très important.

Pour les chemins de fer, il y a intérêt à reproduire intégralement ce que dit le document :

Le programme des voies ferrées à construire au moyen de l'emprunt de 200 millions comportait l'exécution de cinq lignes, d'une longueur de 1.655 kilomètres :

1° Chemin de fer de Haïphong à Hanoï et à Laokay (388 km. 660);

2° Chemin de fer de Hanoï à Nam-dinh et à Vinh (326 km. 700);

3° Chemin de fer de Tourane à Hué et à Quangtri (172 kilomètres);

4° Chemin de fer de Saïgon à Nhatrang et au plateau du Lang-bian (764 km. 700);

5° Chemin de fer de Mytho à Cantho (93 kilomètres).

En 1902, la ligne de Haïphong à Hanoï, soit 104 kilomètres, était, seule, non pas achevée, mais assez avancée pour que, au prix de grands efforts, on ait pu faire passer un train léger, le 27 février 1902, à l'issue du Conseil supérieur.

La ligne ne fut ouverte que le 11 août 1902.

Voici quel est actuellement l'état d'avancement du programme des chemins de fer :

1° La ligne de Haïphong à Hanoï et à Laokay est complètement terminée et exploitée à l'heure actuelle.

Elle a été ouverte à l'exploitation par tronçons, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, aux dates suivantes :

Haïphong-Hanoï : 11 août 1902;

Hanoï-Viétri : 15 décembre 1903;

Viétri-Yenbay : 1^{er} mai 1904;

Yenbay-Laokay : 1^{er} février 1906;

2° La ligne de Hanoï à Vinh-Benthuy est également terminée et mise en exploitation sur toute sa longueur. Elle a été ouverte à l'exploitation par tronçons, aux dates suivantes :

Hanoï, Ninh-binh, 9 janvier 1903; Ninh-binh-Ham-rong,

20 décembre 1904;

Hame-rong-Benthuy, 17 mars 1905.

3° La ligne de Tourane à Hué et à Quangtri est, depuis le 15 décembre 1906, en exploitation de Tourane à Hué. La deuxième partie de cette ligne, de Hué à Quang-Tri, est encore en construction, les travaux sont très avancés et cette section pourra être ouverte au service des voyageurs et des marchandises vers la fin de l'année 1908.

4° La ligne de Saïgon à Khanh-Hoa et au Lang-bian est en exploitation sur 89 kilomètres et en construction sur le reste du parcours.

La partie comprise entre le kilomètre 89 et le col du Changco, au kilomètre 132, est achevée et sera ouverte à l'exploitation sous peu; l'avancement des travaux permet de prévoir l'ouverture jusqu'à la côte d'Annam, à Phan-thiét, à la fin de l'année 1908.

Au delà, les travaux sont en cours, mais, par suite de la pénurie de main-d'œuvre et de difficultés rencontrées, ils n'avancent qu'assez lentement. Il n'est pas possible de donner, avec quelque certitude, la date probable d'ouverture de l'exploitation.

Le tronçon Phanrang-Lang-bian est parmi ceux dont l'exécution se poursuit actuellement. Les travaux sont assez avancés entre Phanrang et Xomgom, au pied de la montagne. Bien que la construction ait été autorisée jusqu'au Dan-him, c'est-à-dire sur 18 kilomètres de plus, soit jusqu'à mi-hauteur environ du plateau, les études se poursuivent encore pour améliorer le tracé et réduire le plus possible les dépenses d'établissement de la ligne dans la partie montagneuse.

Les délais d'exécution de ce programme ont été sensiblement plus longs que ceux qu'on avait prévus.

Si les lignes de Hanoï à Viétri, Hanoï à Nam-dinh et à Vinh, Hué à Quang-tri, ont pu être exécutées d'une façon normale, il n'en a pas été de même des autres. La ligne de Laokay, notamment, dont l'achèvement était prévu pour le mois d'août 1905, n'a été livrée à la Compagnie des chemins de fer du Yunnan que le 1^{er} février 1906.

L'exécution de la ligne Tourane-Hué n'a pas présenté moins de difficultés. Sur plus d'un tiers de son parcours, long de moins de 100 kilomètres, la voie franchit successivement plusieurs contreforts se détachant de la grande chaîne annamitique et venant aboutir à la mer, notamment le massif important du col des Nuages.

Les travaux d'art ont été considérables, principalement les tunnels d'un développement total de 3.300 mètres,

dont un de plus de 800 mètres, pour franchir le col; on dut entreprendre, en outre, de nombreux murs de soutènement et de défense importants.

Dans la partie en plaine, douze ponts, d'une ouverture variant de 120 à 10 mètres, ont été nécessaires. Enfin, la traversée du Song Cudé a exigé l'établissement d'un grand pont de 350 mètres.

Pour l'ensemble de ces travaux, l'excédent des dépenses sur les prévisions atteindra probablement 24 à 25 millions de francs.

Cet excédent se trouvera compensé en partie par les économies réalisées et à réaliser sur la ligne Saïgon-Khanh-hoa-Lang-bian.

Dans le projet primitif, l'accès du Lang-bian devait être assuré par un embranchement se détachant après Tan-linh de la ligne principale et contournant par l'intérieur, le massif au milieu duquel est situé le plateau que l'on se propose d'atteindre; mais le tracé par la côte a été reconnu préférable à celui de l'intérieur, mais en partant de Phan-rang; la longueur de la voie d'accès au plateau a pu ainsi être ramenée de 200 à 104 kilomètres.

Un résultat moins considérable, mais très appréciable, a été obtenu sur l'ensemble de la ligne Saïgon-Khanh-hoa, dont la longueur a pu être réduite de 475 à 425 kilomètres.

Ces modifications au tracé primitif entraîneront une diminution de dépenses d'une vingtaine de millions.

L'exécution du chemin de fer du Yunnan s'est heurtée à des difficultés analogues, mais plus graves encore que celles qui ont majoré les dépenses des chemins de fer indo-chinois.

Le chiffre prévu pour la construction était de 401 millions de francs. Ce chiffre sera probablement presque doublé.

La question est actuellement soumise à une commission arbitrale dont les conclusions ne sont pas encore connues, mais il faut prévoir que le budget général aura à payer une somme bien supérieure à celle de 3 millions de francs, qui a été prévue lors de l'établissement du projet.

En résumé, les prévisions de dépenses sur lesquelles avait été établi le programme des grands travaux à exécuter, soit sur ressources ordinaires, soit sur fonds d'emprunt, se sont trouvées considérablement dépassées pour diverses raisons.

L'urgence des travaux avait contraint d'en entreprendre un grand nombre, après des études qui laissaient une trop grande part d'incertitude: des accidents qu'il n'était au pouvoir de personne de prévoir, ni d'empêcher ont, par la suite, entraîné des remaniements de projets déjà en cours d'exécution ou près d'être achevés; des inondations d'une importance tout à fait inattendue ont détruit une partie des ouvrages; enfin, le problème du recrutement de la main-d'œuvre, qui avait semblé d'abord facile à résoudre, s'est quelquefois trouvé, au contraire, extrêmement difficile.

Il est, en tout cas, presque impossible de déterminer à présent quelle est, dans ces difficultés, la part qui aurait pu être prévue par les divers ingénieurs et entrepreneurs, et dont ils auraient pu tenir compte dans leurs devis. Ni la valeur, ni la bonne volonté des hommes ne sont ici mises en cause.

Il est juste, au contraire, de rappeler les efforts faits par tous ceux qui ont pris part à ces importants travaux, les fatigues endurées, les maladies et trop souvent, la mort affrontée par eux avec un dévouement admirable. Personne, en Indo-Chine, ne peut oublier les Courtin, les Duprat, les Dardenne, les Boreil et tant d'autres qui sont, on peut le dire, morts à la peine dans les vallées fiévreuses du haut fleuve Rouge et du Namty.

Le budget général a pu faire face à toutes les dépenses prévues et imprévues.

Le rapport, après avoir fait cette constatation, préconise les voies de pénétration vers le Laos et vers Battambang, qui ont fait, la première surtout, les lecteurs de ce Bulletin le savent, l'objet de très longues et très sérieuses études.

Les stations sanitaires, dont la création serait si nécessaire, le problème de la défense de l'Indo-Chine sont ensuite étudiés avec d'abondants développements. En ce qui concerne la sécurité de la colonie, le rapport signale l'effet bienfaisant de l'accord intervenu avec le Japon et l'avantage qu'aurait un accord analogue avec la Chine, mais il ajoute que la portée de ces accords conclus ou en préparation « dépend surtout du poids des forces militaires que la France sera en mesure de jeter dans la balance ».

*
* *

Un facteur d'influence pour notre colonie, ce sont les relations qu'elle entretient avec les pays voisins; elle doit avoir un rayonnement assez grand autour d'elle.

Le gouvernement de l'Indo-Chine a fait tous ses efforts, depuis 1902, pour seconder les représentants de la France en Extrême-Orient et fortifier les moyens d'action que la métropole met à leur disposition.

Les chapitres du budget des dépenses consacré aux résidences et établissements français en Extrême-Orient s'élève, en 1908, à plus de 227.000 piastres.

La Chine et le Siam absorbent la majeure partie de ces crédits.

Voici quelle en est la répartition :

Consulats.....	84.800 \$
Postes médicaux.....	89.000
Ecoles françaises.....	20.500
Dépenses diverses.....	33.400

*
* *

La politique indigène, comme on pouvait s'y attendre, d'après l'appréciation de l'œuvre de M. Beau publiée dans notre dernier Bulletin, est largement traitée dans le rapport que nous analysons. Voici le chapitre d'introduction :

La politique indigène, dans un pays tel que l'Indo-Chine, est une œuvre complexe dont il est facile de définir les principes, mais dont l'application est subordonnée à de nombreuses contingences.

C'est une erreur commune à la plupart de ceux qui traitent cette question de ne pas tenir compte de la diversité des populations dont se compose l'Indo-Chine et d'appliquer à l'ensemble du pays ce qui ne peut convenir qu'à une région déterminée. Non moins grave est l'erreur de ceux qui, se fiant à des souvenirs du passé, préconisent le retour en arrière, sans tenir compte des transformations rapides que les événements ont apporté dans les institutions et dans les mœurs.

La politique indigène exige une observation et une mise au point soutenues. Elle doit savoir s'adapter à toutes les conditions de milieu et de temps. On ne peut en obtenir des résultats utiles qu'en tenant en quelque sorte constamment le doigt sur les pulsations du pays.

Les idées générales qui ont inspiré la politique suivie depuis 1902 à l'égard des indigènes sont les suivantes :

Leur accorder toute la liberté compatible avec la sécurité de notre domination;

Les associer, dans la plus large mesure possible, à l'administration du pays;

Leur procurer une instruction appropriée à leurs aspirations légitimes et à leurs besoins intellectuels et moraux;

Les protéger contre les fléaux qui les ont si longtemps éprouvés dans leurs propriétés et dans leurs personnes : la piraterie, les épidémies et les disettes.

L'exécution de ce programme s'est poursuivie dans les diverses parties de l'Indo-Chine, en tenant compte de leur état politique, social et économique.

L'exposé des mesures inspirées par les idées indiquées ci-dessus est très complet, comme nous avons noté la plupart d'entre elles quand elles ont été prises, il est inutile de nous arrêter à cette partie très intéressante du rapport gouvernemental qui se termine par des considérations sur le rôle des colons français le développement de l'industrie et du commerce que nous allons reproduire ici avec la conclusion.

*
* *

On se plaît à répéter encore aujourd'hui le lieu commun d'autrefois sur nos colonies sans colons. L'Indo-Chine ne saurait, en tous cas, être rangée dans cette catégorie, car elle possède dans ses parties, même les plus reculées, des colons actifs, hardis, énergiques, disposant de capitaux et mêlés à toutes les entreprises du pays. Elle offre un vaste champ à leur initiative, aussi bien dans le domaine industriel et commercial. Mais la concurrence s'y exerce chaque jour plus active, non seulement entre l'élément français et l'élément chinois ou annamite, mais avec l'élément étranger, qui s'implante dans le pays à mesure que la prospérité s'accroît.

Il ne faut donc pas compter sur la fortune facile. Ceux qui réussissent sont ceux qui, trempés pour la lutte, ont fait preuve de qualités de travail, d'intelligence, d'énergie, de persévérance, et aussi, car la santé est un facteur essentiel, d'endurance physique. Et ils sont nombreux ceux dont le succès a payé les efforts.

On les trouve partout, aussi bien dans les deltas du Tonkin et de l'Annam ou dans les plaines de Cochinchine, tirant de la rizière, quoiqu'on en ait dit, de larges bénéfices, que dans la région moyenne du Tonkin, où l'élevage et les cultures arbustives, notamment celle du café, donnent chaque fois que la terre et le climat sont favorables, des résultats très satisfaisants; on les voit enfin plus nombreux diriger leurs efforts vers la haute région du Tonkin, où un certain nombre d'entreprises minières sont déjà en plein essor.

Les progrès de la colonisation agricole seraient, du reste, bien plus rapides avec une meilleure législation que celle qui régit la main-d'œuvre indigène. Des propositions tendant à donner aux colons un commencement de satisfaction sur ce point, ont été adressées au département, mais n'ont pas encore reçu son approbation.

Dans les villes, le commerce affirme sa vitalité par le chiffre croissant de ses comptoirs. L'industrie compte actuellement plus de 80 usines représentant un capital de 40 millions.

L'intervention de nos colons se traduit d'ailleurs par l'accroissement constant de notre commerce extérieur et, en particulier, de nos échanges avec la métropole.

Ce mouvement a été très satisfaisant pendant la période 1902 à 1907. Comparées à celles de la période précédente, les statistiques accusent, pendant les cinq dernières années, une augmentation de 29 0/0 sur le commerce extérieur et de 38 0/0 sur le commerce général. Les exportations sur France ont augmenté de près d'un tiers et elles

se développeraient plus rapidement encore si, comme je l'ai demandé, un régime douanier plus favorable était appliqué, à leur entrée en France, à nos thés, à nos poivres et à nos cafés.

Quant aux importations françaises, elles ont fait de remarquables progrès, surtout en ce qui concerne les produits servant à l'industrie et à l'alimentation.

Leur chiffre s'est élevé de 62 à 98 millions, accusant une augmentation de 59 0/0, alors que le chiffre des importations étrangères ne s'élevait que d'un tiers.

Ces résultats ont été obtenus malgré les difficultés causées au commerce français par la variation du taux de la piastre, dont j'ai vainement essayé, à deux reprises, d'obtenir la stabilisation.

Lorsqu'on envisage le rôle de nos colons, il ne faut pas considérer seulement le gain matériel qu'ils réalisent. Ils servent aussi, dans une très large mesure, à la diffusion des idées françaises dans le sein de la population indigène. Par la presse d'abord, dont certains organes français et indigènes, prennent une part importante dans notre œuvre de colonisation, mais surtout par la pénétration, de jour en jour plus grande, sur le terrain des affaires, où s'opèrent insensiblement les plus sûres transformations.

C'est dans ce rapprochement des idées et des intérêts que nous trouverons les bases les plus solides de notre domination sur ce pays.

Certes l'œuvre colonisatrice entreprise par la France, à travers le monde, n'apparaît nulle part plus complexe et plus ardue que dans ses possessions d'Asie, où elle se trouve en présence de civilisations très anciennes et de nations déjà organisées.

D'aucuns se sont montrés effrayés des difficultés de cette tâche et n'ont pas craint de prononcer des paroles d'abandon. Ceux-là ne se doutent certes pas de la grandeur des efforts déjà faits dans ce pays par la France, pour le plus grand bien de la civilisation. Leur découragement ne saurait atteindre ceux qui ont été les témoins ou les artisans de tant de progrès. Tous ici, colons, fonctionnaires, militaires et marins ont foi dans l'avenir et ont conscience, en travaillant pour l'Indo-Chine, de travailler en même temps à la grandeur de la France et à la gloire de la République.

Troubles indigènes. — On a pu lire dans la presse quotidienne depuis plusieurs semaines un certain nombre de dépêches sur un mouvement indigène qui a éclaté dans les quatre provinces annamites Thua-thien, Quang-nam, Quang-ngai, et Binh-dinh, c'est-à-dire dans tout l'Annam central entre Quang-tri au Nord, et Qui-Nhon au Sud. Il est difficile de se rendre compte d'une manière précise de la nature de ce mouvement. Jusqu'ici il est très pacifique, et en particulier il ne s'en prend pas aux Européens. Les seules violences commises ont été l'obligation pour quelques Français de Hué de descendre de leur pousse-pousse pour marcher à pied comme les indigènes. Les meneurs se répandent par petites bandes dans les villages, obligent les notables à quitter leurs vêtements fins, prennent les bijoux des femmes, les brisent et les jettent au vent en déclarant que les Annamites étant un peuple pauvre, aucun d'entre eux ne doit se laisser aller au luxe qui est d'ailleurs contraire à la réforme morale nécessaire à leur pays. En outre, ils se coupent les cheveux, ce qui semble être décidément dans tout l'Extrême-Orient la marque principale des réformes : on

sait que les Chinois partisans des réformes portent volontiers les cheveux à l'européenne, et qu'en Corée les Japonais coupaient d'office les chignons des Coréens pour leur inculquer par ce procédé l'esprit nouveau.

Quant aux causes de ce mouvement, elles sont très diversement interprétées; les uns y voient l'effet des impôts qui sont sinon lourds par leur quotité, du moins pénibles par leur mode de perception. Les autres déclarent qu'on est en présence d'un effet de l'influence indirecte des Japonais s'exerçant par l'intermédiaire d'un certain nombre de lettrés qui sont allés faire leurs études au Japon. Mais, d'une manière générale, le mouvement semble être dirigé bien davantage contre les mandarins accusés de malversations et de mauvaise administration, et rendus responsables de la pauvreté et de l'ignorance du pays, que contre les Européens. Les fils télégraphiques servant à l'autorité française ont, en effet, été partout respectés, et les courriers ou *tram* n'ont jamais été arrêtés ou tout au moins dépouillés des correspondances qu'ils portaient.

La répression a été rapidement organisée et des troupes ont été envoyées dans le pays, en particulier deux compagnies d'infanterie de marine. On assure qu'à la suite d'une charge à la baïonnette il y a eu à Hué plusieurs morts et un grand nombre de blessés. L'homme considéré comme le principal chef du mouvement, Phan Châu Tinh, a été livré à l'autorité mandarinale, et le Conseil de régence de l'Annam l'a condamné à mort: il a été interné au bague de Poulo-Condore. Le passé de ce personnage semble bien montrer que le mouvement est en réalité dirigé contre les mandarins. Le *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient* de juin 1907 a en effet publié en traduction une sorte de pamphlet très curieux de Phan Châu Tinh. Ce personnage y déclarait que les mandarins sont responsables de la misère et de la bêtise du peuple annamite. Mais en même temps, il ne manquait pas d'incriminer notre responsabilité directe. Il attribuait à trois causes principales la mauvaise situation de l'Annam: 1° trop d'autorité laissée aux mandarins; 2° le mépris avec lequel les Français traitent les Annamites; 3° les malentendus entre Français et Annamites perpétrés par les mandarins dans leur intérêt. Comme on le voit, et autant qu'on peut en juger jusqu'à présent, il ne s'agit pas là d'un mouvement insurrectionnel proprement dirigé contre nous, mais nous sommes en présence d'une manifestation qui prouve une fois de plus la nécessité d'avoir une politique indigène suivie et d'introduire, sur un plan arrêté une fois pour toutes, dans notre politique la méthode qui dirigera pendant une longue période toutes nos relations avec les indigènes dont nous sommes les dominateurs et les responsables.

Des troubles infiniment moins intéressants se sont produits dans la province de Battambang, et ils ne méritent pas grande attention, malgré les dépêches témoignant de quelque affolement qui les ont d'abord signalés. En réalité, quelques par-

tisans du Phya Kathatorn, qui ne pouvaient se résigner à la disparition du régime antérieur à la cession des provinces cambodgiennes à la France, avaient profité de la saison sèche pour mettre en mouvement une bande de pillards. Cette dernière a exercé quelques dégradations au Nord de Sisophon. Une grande alarme s'est produite à Battambang, bien que les troubles eussent lieu à 150 kilomètres de ce point, mais après quelques mouvements de tirailleurs et de miliciens indigènes, les bandes ont été dispersées et leurs éléments refoulés dans les régions désertes au Sud des Dang-rek.

Le chemin de fer du Yunnan. — Ce n'est depuis longtemps un secret pour aucune des personnes quelque peu informées des affaires d'Extrême-Orient, que la construction du chemin de fer du Yunnan a causé des surprises très désagréables. Le chiffre prévu pour ce travail était, au début, de 101 millions de francs, et on pourra s'estimer heureux si, en fin de compte, il n'est pas doublé. Depuis un certain temps, des différends s'étaient élevés sur les sommes à payer entre le gouvernement général de l'Indo-Chine et la Compagnie concessionnaire. Des arbitres avaient été nommés et leur rapport a été déposé. Il est vraisemblable que leur jugement, tout en augmentant sans doute d'une manière très sensible les charges de la colonie qui devait payer, d'après les lois votées au début de l'entreprise, une annuité de 3 millions de francs, a mis une partie considérable de l'excédent de dépenses à la charge de la Compagnie concessionnaire. C'est ce qui expliquerait que la Société de construction que cette dernière avait chargée des travaux se soit récemment mise en liquidation. Mais si ce fait doit causer quelque délai et quelque embarras, il ne libère pas la Compagnie concessionnaire de ses engagements, et de quelque manière que cette dernière compte poursuivre la construction du chemin de fer, l'entreprise devra être achevée, malgré les défaillances de la Société qui s'était chargée des travaux.

L'administration du Tonkin. — M. Morel, résident supérieur au Tonkin, vient de recommander aux chefs de province d'effectuer des tournées dans leur circonscription. Il a voulu réagir ainsi contre l'esprit trop sédentaire de nombre de nos administrateurs. Il s'est inspiré de l'administration anglaise de l'Inde, où les tournées sont reconnues comme un excellent moyen de gouvernement, et, en effet, on peut concevoir facilement qu'un administrateur se rende bien mieux compte des besoins de ses administrés s'il voyage parmi eux que s'il se borne à lire, dans son cabinet, des rapports qui parfois cachent précisément ce qu'il serait intéressant de mettre en lumière.

Mais ces tournées ne sauraient donner tout le profit qu'on en peut attendre que si les administrateurs savent la langue de leurs administrés;

aussi M. Morel recommande-t-il à ses subordonnés d'apprendre la langue annamite.

Parmi les autres recommandations, il faut encore citer celle-ci, très importante. M. Morel conseille à ses collaborateurs de s'entendre entre eux : « L'entente complète que je souhaite entre vous, dit M. Morel, doit d'ailleurs normalement s'étendre sur toutes les questions vitales, pour lesquelles il n'y a pas de fonctions administratives; on a considéré avec raison comme étant du plus funeste effet un défaut d'unité de vues qui ferait de chaque province un véritable îlot administratif. »

Cette critique est très réelle, mais on peut craindre qu'une circulaire ne suffise pas à en faire disparaître l'objet.

Les services d'agriculture en Indo-Chine.

— L'Indo-Chine possède une direction de l'agriculture, des forêts et du commerce qui a rendu déjà d'importants services; mais, comme toute institution, elle a eu ses détracteurs et, l'an passé, au Conseil supérieur, on en a demandé la suppression. Aux critiques alors formulées, le directeur de l'agriculture, des forêts et du commerce, M. Capus, a répondu par l'exposé d'un programme agricole et forestier complet qu'a publié le *Bulletin économique de l'Indo-Chine* de novembre-décembre 1907. Ce travail est tel qu'on pouvait l'attendre de M. Capus. Il montre clairement la nécessité pour l'agriculture, dans nos colonies, de s'appuyer sur la science, qu'il s'agisse soit de l'extension ou de l'amélioration des cultures existantes, soit de l'introduction de cultures nouvelles.

Le régime de l'alcool indigène en Cochinchine. — Le régime de l'alcool indigène en Cochinchine inauguré le 1^{er} janvier 1906, c'est-à-dire le monopole direct de la Régie, aura duré juste deux ans. Depuis le 1^{er} janvier dernier, l'administration a abandonné le monopole; les fonctionnaires de la Régie, gérants des dépôts provinciaux ont été remplacés par des commerçants chinois ou annamites.

L'administration reconnaissant en même temps que parmi les causes de désaffectation de la régie de l'alcool il faut placer au premier rang la substitution partielle aux alcools indigènes proprement dits d'alcools de riz produits par les procédés européens a demandé à la Société des distilleries de l'Indo-Chine de produire un alcool répondant de mieux en mieux aux préférences des consommateurs indigènes, et, suivant M. Bonhoure, gouverneur général par intérim, « la Société obtient déjà un alcool de premier jet, titrant de 40 à 42 degrés et possédant un goût empyreumatique plus nettement accusé que celui de l'alcool de mouillage livré jusqu'à présent par elle à la Régie. »

Mais on se demande pourquoi l'administration a demandé à la Société des distilleries de rectifier ses procédés de fabrication pour la seule Cochinchine; il y a beaucoup plus longtemps que les consommateurs tonkinois se plaignent et on aurait

pu également leur faire la grâce de leur octroyer un alcool de premier jet plus conforme à leurs goûts.

La question des bouteilles pour l'alcool indigène. — On sait que, depuis 1904, on pratique, en Annam-Tonkin (1), la vente de l'alcool indigène dans des bouteilles spéciales dûment capsulées et contrôlées. Le principe établi au début était la vente obligatoire de la moindre quantité d'alcool dans les bouteilles officielles: c'est pourquoi on avait prévu des bouteilles d'une capacité de 10 centilitres. On espérait par ce système empêcher définitivement la contrebande. Mais les frais de consignment, capsulage, etc., perçus par la Compagnie générale du Tonkin et du Nord-Annam, détentrice du monopole de vente, étaient si élevés que les consommateurs s'aperçurent bien vite qu'ils étaient frustrés. La somme réellement perçue sur l'alcool contenu dans les bouteilles de 10 centilitres était non pas de 30 cents par litre, mais bien de 90 cents. Aussi ces bouteilles de 10 centilitres restaient pour compte; on autorisa alors la mise en vidange des bouteilles de 75 centilitres. Or la Compagnie générale percevait 10 cents pour la consignment de ces bouteilles; comme elles lui reviennent à environ 3 cents, on voit le bénéfice que lui rapportait toute bouteille cassée ou non rapportée.

Un arrêté du 21 février 1906 ramena à 5 cents le prix de cession de la bouteille de 75 centilitres, mais l'administration payait à titre de compensation une taxe d'un demi-cent pour toute bouteille livrée à la consommation. Ces remises représentent une somme annuelle de 70.000 piastres.

Dernièrement la Régie vient d'autoriser la vente au détail dans des récipients quelconques, c'est-à-dire qu'elle abandonne le principe de la vente obligatoire en bouteilles. Il semble donc que puisqu'on revient en partie à l'ancien principe de la vente libre quant au récipient, il n'y a plus aucune raison pour que la Régie continue à payer une taxe d'abonnement à la Compagnie générale.

Question de détail peut-être, mais qui a son importance, puisqu'elle coûte 70.000 piastres par an au Trésor.

SIAM

Le projet de traité anglo-siamois. — On n'a rien publié pendant le mois écoulé sur le projet de traité anglo-siamois; néanmoins il n'est pas douteux que les négociations se poursuivent et qu'elles portent, comme nous l'avons dit, sur l'obtention par l'Angleterre d'avantages territoriaux en échange d'abandons très étendus sur l'exterritorialité dont jouissent les sujets et peut-être même les citoyens britanniques au Siam. D'après les bruits qui courent, le retard de la

(1) Voir l'article « les Régies financières en Indo-Chine » dans le *Bulletin de l'Asie Française*, novembre 1906.

conclusion proviendrait de ce que le Siam ne voudrait pas faire en Malaisie toutes les cessions territoriales jugées nécessaires par le gouvernement britannique pour renoncer à l'exterritorialité.

Questionné sur ces négociations le 5 mai à la Chambre des Communes, sir Edward Grey s'est borné à déclarer : « Une modification du statut des sujets britanniques au Siam, modification accompagnée de prévisions destinées à sauvegarder leurs intérêts, fait partie des propositions que l'on examine à l'heure actuelle. »

CHINE

Troubles à la frontière du Tonkin. — Un assez grand nombre de dépêches ont paru dans les journaux pendant le mois écoulé sur un mouvement insurrectionnel qui s'est propagé du Kouang-si vers l'Ouest et a abouti à la prise de différents postes chinois sur la frontière du Tonkin, et en particulier à l'occupation par les rebelles de Hokéou, la ville yunnanaise voisine de Lao-kay. Ce mouvement insurrectionnel, fomenté par les réformistes chinois, dont Sun-Yat Sen est un des principaux, semble avoir été maintenant vaincu par les troupes du gouvernement de Pékin. Il n'a d'ailleurs sans doute jamais eu aucune chance de succès, faute d'armes, de direction et surtout d'énergie chez les chefs. Les troupes impériales sont rentrées en possession de Hokéou, les rebelles se sont dispersés et une centaine d'entre eux ont passé sur le territoire tonkinois où ils ont été désarmés et internés.

Des rumeurs singulières ont couru sur le traitement fait par les autorités françaises aux révolutionnaires chinois qui ont cherché refuge au Tonkin. On a raconté que, tandis que le gouvernement britannique de Singapour avait refusé d'extrader les révolutionnaires chinois, le gouvernement français s'était déclaré prêt à le faire en échange de diverses concessions que la Chine nous aurait consenties. C'est là une nouvelle tout à fait inexacte et l'émotion soulevée à ce propos, et en particulier les protestations de certaines ligues humanitaires, ont été parfaitement injustifiées. Le gouvernement français, conformément aux usages établis en pareille matière, a permis aux réfugiés de rester sur le territoire tonkinois aussi longtemps qu'ils n'y causaient aucun désordre et ne s'y livraient à aucun acte d'hostilité contre le pays voisin. Sun Yat Sen lui-même a longtemps résidé à Hanoï et il n'a été expulsé de la colonie qu'après s'être porté sur la frontière pour constater certains des résultats obtenus par les révoltés. Son expulsion était donc parfaitement justifiée, car s'il est inadmissible que des Chinois soient poursuivis sur notre territoire pour délits politiques commis dans leur pays, on ne saurait admettre davantage, si l'on veut vivre en paix avec les puissances voisines, qu'une colonie française quelconque serve de base à des

mouvements insurrectionnels qui se produisent sur leur territoire.

Les relations sino-japonaises. — Nous avons signalé, dans notre dernier Bulletin, le grand nombre de questions qui se posaient entre la Chine et le Japon en Mandchourie et l'incertitude qui en résultait pour les relations entre les deux pays. Quelques personnes croient d'ailleurs que cette incertitude est quelque peu voulue par le gouvernement de Tokyo qui chercherait à se réserver sinon des motifs de querelle à exploiter contre la Chine, du moins des moyens d'inquiéter le gouvernement de Pékin et d'exercer sur lui une pression. On se rappelle que la Chine proteste contre la mainmise du Japon sur les télégraphes de la Mandchourie méridionale, qu'elle proteste également contre l'incorporation à la Corée, devenue colonie japonaise, du district de Tchien-tao, sur la rive septentrionale du Yalou; qu'elle se plaint de la façon dont le gouvernement japonais exploite les forêts du Yalou, sans considération pour les droits du gouvernement chinois, et enfin qu'elle demande en vain au Japon de lever l'interdiction qu'il a opposée à la construction du chemin de fer chinois de Hsing-minn-ting à Fakoumène.

La seule de ces questions qui, d'après certaines nouvelles, serait réglée, est celle des forêts du Yalou. On sait que par l'article 10 du traité sino-japonais de décembre 1905, réglant les conditions d'application entre les deux pays du traité de paix russo-japonais signé à Portsmouth, les forêts de la rive droite du Yalou devaient être exploitées par une Compagnie mixte sino-japonaise, mais on n'est pas arrivé à constituer cette Compagnie et, le 14 mai, le ministre du Japon à Pékin, baron Hayashi, qui a d'ailleurs quitté depuis ce poste pour celui de Rome, a signé avec un ministre chinois un accord aux termes duquel les Compagnies chinoises qui exploitent les bois seront protégées, et les revenus que le gouvernement chinois a le droit de tirer des forêts du Yalou seront assurés.

La question du district de Tchien-tao est toujours pendante. A la fin d'avril, le gouvernement chinois a de nouveau protesté contre l'extension de l'administration japonaise de la Corée au territoire de Tchien-tao. La Chine se plaint de ce que le Japon ait pris cette mesure sans la prévenir, ce qui est une atteinte au *statu quo* dans un territoire sur lequel la souveraineté de la Chine ou de la Corée est discutée. Mais le gouvernement japonais a répondu en adressant au ministère des Affaires étrangères chinois un mémoire soutenant les droits de la Corée sur le territoire de Tchien-tao.

En ce qui concerne la question du chemin de fer de Fakoumène, on a cru un instant que l'on était à la veille d'un accord. Au commencement de mai, le Ouai-ou-pou avait adressé une réponse aux protestations japonaises affirmant le droit de la Chine à construire ce chemin de fer, et l'on croyait à Pékin que le Japon retirerait son veto à la condition que la nouvelle ligne fût reliée à quelque point, probablement à Kayuen, du che

min de fer de la Mandchourie méridionale, qui appartient, comme on le sait, au Japon. Mais, depuis lors, la nouvelle a été publiée que le gouvernement japonais refusait de modifier quoi que ce soit au veto qu'il a apporté à la construction du chemin de fer de Hsing-minn-ting à Fakou-mene. Il ne veut même pas accepter la proposition chinoise d'après laquelle le gouvernement japonais fixerait une fois pour toutes la distance à laquelle il permettrait de construire un chemin de fer parallèle à la ligne actuelle de la Mandchourie méridionale. Le Japon s'opposerait à la construction de toute ligne parallèle, c'est-à-dire en réalité que toute extension des chemins de fer du Nord de la Chine vers la Mandchourie centrale et septentrionale serait absolument empêchée. Ce serait laisser le monopole des voies ferrées de ce pays à la Compagnie japonaise.

D'après une dépêche du correspondant du *Times* à Pékin, le gouvernement chinois aurait décidé de soumettre à la conférence internationale des télégraphes réunie à Lisbonne des plaintes relatives aux atteintes portées à ses droits souverains en ce qui concerne les télégraphes de la Mandchourie. Mais tout fait croire qu'une question de cette nature, qui est essentiellement politique, ne saurait être examinée par une conférence chargée d'examiner d'une façon technique et administrative les améliorations à apporter aux communications télégraphiques internationales. La Chine aurait d'autant plus d'intérêt à résoudre cette question que, si un arrangement n'est pas conclu d'ici à novembre, la Russie reprendra toute sa liberté d'action en ce qui concerne les télégraphes du Nord de la Mandchourie. Le gouvernement russe a, en effet, dénoncé éventuellement sa convention avec la Chine, pour la raison qu'il ne peut pas continuer à se soumettre, dans le Nord de la Mandchourie, à un régime que le Japon rejette dans le Sud.

A cette occasion, le correspondant du *Times* a fait observer que le régime des télégraphes est extrêmement défectueux en Chine. Ils appartiennent à une compagnie privée dont le gouvernement impérial est à moitié propriétaire. Il n'y a aucun contrôle et aucune administration centrale. Le service semble se détériorer au lieu de s'améliorer, surtout depuis que Tchen Pi a été nommé ministre des communications et semble considérer son ministère comme n'ayant d'autre objet que de trouver des sinécures à ses compatriotes de la province du Fo-kien. Les seuls fonctionnaires étrangers compétents qui sont employés dans tout l'Empire chinois aux télégraphes sont sept Danois. Le correspondant du *Times* disait qu'il avait récemment visité deux villes de 250.000 habitants et que, en raison des services défectueux et des tarifs exorbitants, les bureaux de chacune de ces deux villes n'envoyaient pas une moyenne de plus de 20 télégrammes par jour. En Chine, le tarif moyen par mot est 12 fois plus grand que celui de l'Inde, et il est plus cher d'envoyer un mot par télégramme de Pékin à Tientsin à une distance de 130 kilomètres environ

que de Londres à Saint-Petersbourg. On paie à raison du nombre de provinces traversées, et le prix d'un mot du Yunnan à Pékin est 25 fois plus grand, par exemple, que pour la traversée de toute l'Australie. Quant aux transmissions, elles se font très mal.

Nous avons parlé plus haut de la poursuite de la politique japonaise de mainmise sur la Mandchourie. Elle continue à soulever dans les milieux commerciaux anglais et américains le mécontentement que nous avons déjà signalé à maintes reprises. Tout récemment, M. John Fowler, consul général des Etats-Unis à Tchefou, questionné à son passage à Londres, a déclaré que le commerce des cotonnades américaines jusqu'ici si important en Mandchourie était complètement paralysé, qu'en deux ans le mouvement des importations américaines en Mandchourie était tombé de 60 0/0. « Autrefois, disait-il, chaque année il venait directement des Etats-Unis à Tchefou neuf ou dix navires et cinquante ou soixante navires américains arrivaient en outre des autres ports chinois. Or, en 1907, on n'a pas vu un seul navire américain à Tchefou. A l'heure actuelle, il y a 160.000 balles de cotonnades américaines destinées à la Mandchourie et emmagasinées à Changhaï sans qu'on puisse arriver à les vendre. » Sans doute les ventes de matériel de chemins de fer faites par les Etats-Unis au Japon et en Mandchourie ont masqué pour un temps cette décadence commerciale ; une seule compagnie américaine a vendu 200 locomotives à la Compagnie japonaise des chemins de fer de Mandchourie, mais c'est là un commerce qui ne saurait être que temporaire, tandis que la perte du marché mandchou par les filatures de coton américaines risque de prendre un caractère permanent.

Le boycottage des marchandises japonaises. — Le boycottage des marchandises japonaises dans le Sud continue à telles enseignes que l'on signale une compagnie de navigation nipponne qui a temporairement suspendu son service vers les ports de la Chine méridionale. D'après une nouvelle du *New York-Herald*, le gouvernement japonais, inquiet des progrès du boycottage des marchandises de ses compatriotes, a décidé de déplacer M. Ueno, consul général de Canton. M. Ueno avait refusé de soumettre à une commission d'enquête mixte l'affaire du *Tatsu-Maru* et il avait eu l'approbation de son gouvernement. Mais aujourd'hui il est déplacé, et, semble-t-il, pour donner une satisfaction d'apparence à l'opinion chinoise et essayer de faire cesser le boycottage des marchandises japonaises. L'information du *New York Herald* doit d'ailleurs être reproduite sous réserve, car des concessions aux Chinois n'étaient pas jusqu'à présent dans les habitudes politiques du Japon.

La hiérarchie catholique et la hiérarchie mandarinale. — Nous avons dit dans notre der-

nier Bulletin que le gouvernement chinois voulait abroger le décret du 15 mars 1899 par lequel la sanction impériale avait été donnée à un mémoire de l'ancien Tsong-li-yamen, demandant que des rangs dans la hiérarchie chinoise fussent assignés aux missionnaires catholiques en Chine, qu'un évêque eût le rang de vice-roi ou de gouverneur et que les missionnaires eussent droit au rang de préfet. Cinq règlements furent publiés à la suite de cet édit, déterminant les modalités selon lesquelles, à l'avenir, les relations auraient lieu entre les fonctionnaires chinois et les missionnaires. Ces règlements furent arrêtés d'accord entre M^{sr} Favier et Yu K'eng, membre du Tsong-li-yamen, qui fut quelque temps après nommé ministre en France. Le 10 avril 1908, un nouveau décret impérial a aboli celui du 15 mars 1899. Voici le texte de ce nouveau document :

Mémoire du Ouai-ou-pou concernant des modifications aux règles adoptées pour la réception des missionnaires par les fonctionnaires locaux.

L'ancien Tsong-li-yamen avait adressé un mémoire au trône en ce qui concerne les relations entre les missionnaires et les fonctionnaires locaux et rédigé une liste de cinq règlements à la suite de quoi un Edit impérial fut publié le 4^e jour du 2^e mois de la 25^e année du Kouanghsou (15 mars 1899). Dans ce mémoire et dans cette liste de règlements, il était dit que les archevêques et les évêques demandant des entrevues aux gouverneurs généraux, gouverneurs, trésoriers provinciaux, juges, taotai et préfets, magistrats du district ou du département, devaient recevoir de ces fonctionnaires des honneurs fixés d'après le rang du missionnaire.

A cette époque, le Tsong-li-yamen, en réglementant les relations entre les fonctionnaires locaux et les missionnaires, avait en vue l'objet de l'intérêt des missions, mais les évêques et les autres missionnaires propageant leur religion en Chine n'ont en réalité aucune situation officielle quelle qu'elle soit, et ne peuvent certainement pas être placés, en ce qui concerne leur rang, sur un pied d'égalité avec les gouverneurs généraux, les gouverneurs et les autres fonctionnaires. Récemment, des fonctionnaires locaux ont traité les missionnaires conformément aux traités, et les circonstances sont maintenant entièrement différentes de celles qui régnaient à l'époque où les règlements ont été mis en vigueur. Les missionnaires ont usurpé les insignes des fonctions appartenant aux administrateurs locaux, si bien que les basses classes ignorantes et déraisonnables sont, dans bien des cas, tombées dans une erreur en ce qui les concerne, état de choses qui est entièrement différent de l'objet que l'on avait en vue en rédigeant ces règlements.

Il est par conséquent nécessaire de remettre les choses sur une base certaine en adaptant la situation faite aux missionnaires aux exigences des temps. En conséquence, il est expédient de demander un décret impérial autorisant l'abrogation entière et immédiate des différentes clauses relatives aux relations des missionnaires avec les gouverneurs généraux, gouverneurs, trésoriers provinciaux, juges, taotai, préfets, magistrats départementaux et locaux. Dorénavant les fonctionnaires locaux, dans leurs relations avec les missionnaires, continueront à les traiter avec courtoisie et le respect qui est dû aux traités. Au reçu de la sanction impériale, nos serviteurs entreront immédiatement en communication avec les différentes autorités provinciales pour qu'elles donnent des instructions en conséquence.

Le 10^e jour du 3^e mois de la 34^e année de Kouang Sou

(10 avril 1908). Un édit impérial a été reçu, qu'il soit respecté.

On peut rappeler à ce sujet qu'à la suite de l'édit du 15 mars 1889, donnant sanction au mémoire du Tsong-li-yamen, qui réclamait un rang officiel pour les missionnaires catholiques, les missionnaires protestants, réunis le 29 octobre en conférence, refusèrent toute espèce d'égalité de rang avec les fonctionnaires de la hiérarchie chinoise. D'autre part, l'Angleterre avait protesté le 1^{er} août 1899 contre l'usage que les règlements arrêtés d'accord entre M^{sr} Favier et le fonctionnaire délégué par le Tsong-li-yamen tendaient à faire du protectorat catholique de la France à l'égard des missionnaires étrangers. A cette date, le chargé d'affaires britannique à Pékin avait adressé la communication suivante au Tsong-li-yamen : « Il est dit dans la clause IV que, dans les cas graves dans lesquels sont intéressées les missions catholiques, les évêques et les prêtres doivent demander au ministre de la nation qui est spécialement chargée par le pape de la protection des missionnaires ou au consul de cette nation d'arranger l'affaire avec le Tsong-li-yamen ou les autorités locales. Lord Salisbury m'a donné pour instructions d'informer le gouvernement chinois que, en ce qui concerne les évêques et prêtres de la nationalité britannique, le gouvernement de Sa Majesté ne peut pas permettre que leurs affaires soient soumises à l'intervention de fonctionnaires d'aucun gouvernement autre que le gouvernement britannique, si ce n'est avec le consentement des représentants diplomatiques de Sa Majesté dans des cas particuliers. »

Un nouveau ministre de Russie. — A la suite de la mort prématurée de M. Pototilof, ministre de Russie en Chine, où il avait d'ailleurs longtemps servi son pays comme directeur de la Banque Russo-Chinoise à Pékin, le gouvernement de Saint-Pétersbourg a confié sa légation à M. Korostovetz qui, lui aussi, a déjà une longue expérience des choses d'Extrême-Orient. Pendant la révolte des Boxeurs, il était en effet secrétaire du général Alexeïef pour les affaires extérieures. Il fut chargé de négocier avec les autorités chinoises la convention militaire relative à la Mandchourie. Il alla ensuite à Portsmouth comme collaborateur du comte Witte et du baron Rosen, et enfin, en dernier lieu, il était secrétaire à la légation russe de Pékin.

Le gouvernement chinois et le Tibet. On annonce que cette année les deux plus hautes autorités spirituelles du Tibet, le Dalaï Lama et le Tachi Lama, seront reçues à Pékin.

Le Dalaï Lama, qui, comme on le sait, a fui Lhassa avant l'entrée de l'expédition du colonel Younghusband dans cette ville, résidait ces derniers temps à cinq jours de marche de Pékin, à Outai-chan, où il vivait dans un monastère en grand apparat et avec une suite nombreuse. Depuis quelque temps le conseiller étranger du

Dalaï Lama est, il convient de le remarquer, le bouddhiste japonais, le Révérend Teramoto, qui résidait avec lui dans le monastère de Koumban, près de Si-ning. Le Dalaï Lama a d'ailleurs pris l'habitude d'entretenir des relations avec les ministres étrangers. C'est ainsi qu'il a envoyé ses salutations au ministre américain connu pour être une autorité en matière de bouddhisme tibétain, et au ministre allemand qui lui avait adressé un portrait de l'empereur Guillaume. C'est la seconde fois qu'une incarnation du Dalaï Lama viendra à Pékin où elle sera reçue avec les mêmes honneurs que le cinquième Dalaï Lama qui vint dans la capitale en l'an 1652, sous le règne du premier empereur de la dynastie actuelle.

Quant au Tachi Lama, il a récemment envoyé de Chigatsé un mémoire au trône demandant la permission de venir à Pékin. On s'attend à ce que ce personnage, qui a déjà rendu visite au prince de Galles à Ravalpindi, le 7 décembre 1905, passe de nouveau par l'Inde et se rende en Chine via Calcutta. Un prédécesseur du Tachi Lama est d'ailleurs déjà venu à Pékin et visita la capitale sous l'empereur Kien-loung, à l'occasion du soixante-dixième anniversaire de ce souverain. Le Tachi Lama de cette époque fut accompagné de Djehol à Pékin par l'empereur et mourut dans la capitale chinoise le 27 novembre 1780.

Il est probable que la Chine mettra à profit la visite de ces deux personnalités religieuses rivales pour pousser sa politique tibétaine. Nos lecteurs savent, depuis la conférence de M. J. Bacot, quels efforts les Chinois font actuellement pour transformer les marches sud-orientales du Tibet en une province chinoise régulièrement organisée. Il y a là une tentative de médiatisation analogue à celle qui eut lieu pour le Turkestan chinois dont l'administration fut identifiée à celle des dix-huit provinces par un décret impérial du 5 septembre 1882. Comme il l'a d'ailleurs été dit par M. Bacot, il ne s'agit pas seulement pour la Chine de transformer l'administration des petites principautés tibétaines qui dépendent du Yunnan et du Seutchouan et d'en faire une province nouvelle, mais encore d'y incorporer le Tsarong qui s'étend plus loin sur la rive droite du Mékong, dans la direction de Lhassa. A vrai dire cette annexion semble rencontrer des difficultés : Tchentajen qui avait soumis le Tsarong pour l'annexer au Tibet chinois a été désavoué par les autorités du Seu-Tchouan sur les plaintes quelque peu menaçantes de Lhassa. Des commissaires chinois et tibétains de Lhassa se sont rencontrés dans le Tsarong, pour remettre les choses dans l'état antérieur, c'est-à-dire replacer la province sous l'autorité de Lhassa. Les pourparlers durèrent encore à la fin de mars. C'est sans doute parce que les Tibétains deviennent de plus en plus arrogants et parce qu'il a fallu renvoyer dans les marches tibétaines les troupes chinoises trop tôt rappelées que deux décrets récents, qui ont parlé du Tibet comme étant la frontière réelle de la

Chine, ont nommé Tchao Erh Foung résident impérial du Tibet et son frère, Tchao Erh Hsoung, vice-roi de la province du Seu-Tchouan. — Tchao Erh-Foung est considéré comme le seul personnage capable d'empêcher une nouvelle révolte des marches de la frontière. Ces deux nominations sont caractéristiques de la volonté de la Chine d'organiser une politique unique dans le royaume de Lhassa et dans la région du Seutchouan limitrophe du Tibet. Les efforts du gouvernement de Pékin pour pousser son autorité et son administration directe de plus en plus loin et d'une manière de plus en plus efficace au Tibet vont donc continuer sans aucun doute, et, comme nous le disions, la visite des deux principales incarnations du Bouddha à Pékin ne pourra que favoriser cet objet en permettant aux politiques chinois d'exploiter la rivalité de ces deux personnages.

JAPON

Les relations avec les États-Unis. — Le gouvernement de Washington vient de signer avec celui de Tokyo deux conventions dont l'une n'a pas grande portée pratique : il s'agit d'un de ces traités d'arbitrage pareil à ceux que le gouvernement des États-Unis a déjà conclu avec différentes nations européennes, et dont l'autre, au contraire, peut présenter un intérêt positif et est destiné à garantir la propriété littéraire et industrielle des États-Unis au Japon et en Corée. Le principal intérêt que l'on attache d'ailleurs à ces deux traités est qu'ils indiquent d'une manière très claire la reprise normale des relations entre les États-Unis et le Japon. C'est en effet la première fois que, depuis dix-huit mois qu'a duré la tension causée par la question de l'immigration japonaise dans les États du Pacifique, des accords formels sont conclus entre les gouvernements de Tokyo et de Washington.

Les Japonais en Corée. — Les Japonais ont encore envoyé ces derniers temps d'importants renforts militaires en Corée où plusieurs milliers de Coréens sont insurgés contre les envahisseurs. L'armée d'occupation qui comporte 2 divisions, 4 escadrons de cavalerie et 2.000 gendarmes doit opérer en dehors de la direction des autorités civiles et tenir la campagne aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

Les Japonais à Formose. — Nos adhérents n'ont sans doute pas oublié une conférence de M. Reginald Kann (1), qui, revenant de Formose, nous fit un exposé du mouvement de pénétration des Japonais sur le territoire jusque-là complètement vierge des tribus malaises sauvages de la partie orientale et surtout nord-

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie Française*, janvier 1907, p. 7.

orientale de l'île. Ce mouvement de prise de possession par les Japonais continue, et l'on dit que les territoires sur lesquels récemment ils ont mis la main présentent de grandes richesses.

ASIE RUSSE

Le chemin de fer de l'Amour. — La question du chemin de fer de l'Amour est en ce moment soumise au Conseil de l'Empire. Au cours de la discussion qui a eu lieu dans la Commission de cette assemblée, le comte Witte s'est déclaré opposé à la ligne, tout au moins à sa construction immédiate et rapide selon le projet du gouvernement. Il a déclaré que la construction de 2.400 kilomètres de chemins de fer le long de la frontière chinoise, aurait pour résultat infaillible de stimuler l'émigration des Chinois vers le Nord. Aussi l'ancien ministre des Finances préférait-il une construction lente et par sections qui pourrait être faite exclusivement au moyen d'éléments russes, lesquels se fixeraient ensuite en partie dans le pays qui se trouverait ainsi colonisé. En outre, le comte Witte estime que la construction du chemin de fer reviendra à une somme beaucoup plus considérable qu'il n'avait d'abord été dit : elle ne coûtera pas, selon lui, 225 millions de roubles (599.850.000 francs), mais bien 325 millions (866.450.000 francs) sans compter les dépenses accessoires pour la défense de cette longue voie ferrée. M. Kokovtsov, le ministre des Finances, a répondu que le trésor russe était absolument en état de faire face à la dépense de la construction du chemin de fer de l'Amour, d'autant que, d'après lui, on peut ajourner d'une dizaine d'années la très grosse dépense de la reconstitution de la marine.

En attendant le règlement de la question du chemin de fer et l'ouverture des travaux de la ligne, on annonce que plusieurs ingénieurs et environ 400 ouvriers des chantiers de constructions navales de la Baltique ont quitté Saint-Petersbourg pour l'Extrême-Orient, dans le but d'y monter les canonnières de l'Amour qui ont été envoyées par sections à Strietensk par voie ferrée. Un assez grand nombre de ces ouvriers étaient accompagnés de leur famille et ont déclaré qu'ils s'installeraient dans la province de l'Oussouri dans l'espoir de travailler sur les chantiers du chemin de fer et d'y obtenir plus tard des terres.

L'expédition arctique russe de 1905. — Les *Annales de Géographie*, qui, sous la direction savante de M. Raveneau, présentent un si vif intérêt, viennent de publier un article qui intéresse beaucoup notre revue. Il s'agit de l'expédition arctique russe qui eut lieu en 1905 et dont on a trop peu parlé chez nous. Cette expédition, dont le but était l'embouchure de l'énisséi, a eu une très grande importance et a marqué l'ouverture d'un

courant commercial possible entre l'Europe et le Nord de l'Asie.

Un de nos compatriotes, M. Edouard Blanc, fut étroitement associé à cette expédition, et c'est lui qui vient de donner aux *Annales de Géographie* un article remarquable autant par la documentation que par la précision.

Depuis longtemps, soit dans un but de pêche, soit dans un but commercial, les navigateurs russes et norvégiens avaient atteint la côte de l'Asie septentrionale. Un ancien village, Manga-zeïa, a laissé des vestiges à l'embouchure de l'Ob.

On ne semblait plus penser à la voie commerciale primitivement tentée, lorsque M. Sidorov et M. Sibirakov firent une active propagande. En 1874, un Anglais, le capitaine Wiggins, passa par la mer de Kara et atteignit l'Ob. En 1875, Nordenskjold, par la même route, atteignit l'embouchure de l'énisséi. En 1876, les deux précédents navigateurs allèrent à nouveau jusqu'à l'énisséi ; l'Anglais, qui dut hiverner, apportait même des marchandises.

En 1878-1879, Nordenskjold accomplit sur la *Vega* le périple de l'Asie.

M. Edouard Blanc rappelle ensuite les cinq voyages de Wiggins, les six de Dallman.

En 1893, le prince Khilkov chargea Wiggins d'accomplir une expédition maritime en vue de ravitailler les travaux du Transsibérien par l'Océan Arctique et les fleuves qui s'y jettent.

Puis le tracé de l'énisséi fut relevé, un atlas du fleuve dressé.

En 1896, une compagnie anglaise, la Pophane, se servit de ces documents et envoya trois navires dans l'énisséi. En 1897, la tentative fut renouvelée : sept navires allèrent dans l'énisséi, quatre dans l'Ob. Deux des premiers furent achetés par des marchands sibériens pour faire le service du fleuve.

Cependant des spécialistes relevant le détroit de Iougar et le Matotchin Char. Des profondeurs avaient été mesurées.

En 1905, le prince Khilkow fit remarquer qu'il fallait s'efforcer d'organiser tous les moyens pouvant suppléer le Transsibérien ou le seconder. Il fit décider par l'Empereur qu'une Commission serait nommée, chargée d'organiser en Sibérie les transports maritimes et fluviaux.

On confia l'organisation de l'entreprise à M. Ivanitski qui s'adjoignit des spécialistes comme le général-major Vilkitski et le capitaine Ivanov et le lieutenant-colonel Sergeiev.

Il fallait des bateaux capables d'accomplir 2.860 milles en mer et de continuer leur route par voie fluviale. On les acheta à l'étranger, on leur donna pour rendez-vous général la baie de Port-Catherine en Laponie. A l'expédition était attaché le navire de guerre *Pakhtousov* et le gros brise-glace *Yermak*. Les remorqueurs et les chalands achetés à l'étranger allèrent de Hambourg à Port-Catherine, le bateau de guerre y venant d'Arkhangelsk, le brise-glaces de Saint-Petersbourg.

Quatre grands cargo-boats quittèrent les ports

de la Baltique. Deux d'entre eux furent incendiés et remplacés par deux autres.

Des navires de commerce étaient admis à faire le voyage.

Le 16 août, on quitta Port-Catherine. Le 20, on dépassa l'île Matviev et on entra dans les eaux de Vaigatch. On trouva le détroit d'Iougar libre de glaces. Les détroits qui réunissent les mers de Barents et de Kara sont profonds, Iougrski Char, portes de Kara, Matotchin Char.

Les bateaux chargés de faire différentes études accomplissaient les missions dont ils étaient chargés. Enfin, le 7 septembre, le *Pakhtousov* entra dans l'embouchure de l'Énisséi.

Là il fallut transborder le matériel et le charger sur les remorqueurs, et remonter le fleuve si possible jusqu'à Krasnoïarsk. Il fut difficile d'embaucher les ouvriers. Le 24 septembre, la navigation fluviale commença. Le 22 octobre, après avoir atteint la ville d'Énisséisk, de gros glaçons obligèrent les bateaux à se garer dans la Melnitchnaïa à Énisséisk.

On n'était pas allé jusqu'à Krasnoïarsk, mais la possibilité du ravitaillement et du commerce par voie maritime et fluviale était à jamais prouvée, et on en comprend toutes les conséquences pour la vie économique de la Sibérie.

TURQUIE

L'affaire des mines d'Héraclée. — Nous avons annoncé dans notre dernier Bulletin qu'un incident avait surgi entre la France et la Porte au sujet des mines d'Héraclée concédées, depuis 1895, à une Compagnie française. Bien que cette Compagnie ait obtenu toutes les autorisations et tous les titres nécessaires du ministère turc de la marine qui, par une étrange anomalie administrative, est maître du district où sont situés les charbonnages d'Héraclée, la Turquie s'était tout à coup mise à discuter une concession à laquelle, d'après elle, il manquait, pour être régulière, un iradé, et elle prétendait reprendre ce qui avait été donné à nos compatriotes. Elle refusait, en outre, de recevoir les travaux du port de Zoungouldak, qui avait été construit par la Compagnie concessionnaire; bref, nos compatriotes étaient menacés d'un véritable déni de justice.

A vrai dire, cet incident avait surgi à la suite de difficultés qui s'étaient produites entre le groupe français et un certain nombre de concessionnaires italiens. La Compagnie des charbonnages d'Héraclée, qui se trouvait en mauvaise posture, avait dû s'adresser, il y a environ deux ans, à la Banque ottomane, et cette dernière, pour remettre l'affaire à flot en l'élargissant, avait décidé d'englober un certain nombre d'autres concessions houillères situées dans le même district. Parmi les titulaires de ces concessions se trouvaient des Italiens, et une lutte s'était engagée entre ces derniers et les Français désireux de réunir toutes les mines de la région, de façon à

pouvoir donner plus d'importance aux mouvements du port, et aussi au petit chemin de fer qui avait été construit pour relier les houillères à la mer. Le gouvernement ottoman imagina qu'il pouvait profiter de ces rivalités qui avaient été jusqu'à mettre en mouvement les ambassades de France et d'Italie à Constantinople, d'où l'attitude subite et injustifiée qu'il avait prise comme nous venons de le dire.

Mais la diplomatie française s'est montrée très ferme dans cette affaire, et le gouvernement turc a été obligé de rendre justice aux intérêts français qui y étaient impliqués. Le 19 mai a été publié un iradé nous donnant entière satisfaction, c'est-à-dire recevant définitivement les travaux du port de Zoungouldak, remettant les titres de propriété nécessaires aux concessionnaires des mines et portant engagement de rembourser les sommes dues par la Turquie pour les fournitures de charbon et de réparation de matériel. Après quelques semaines, l'incident franco-turc d'Héraclée est donc définitivement clos.

Une subvention scolaire anglaise. — Jusqu'à présent, l'école supérieure anglaise pour les garçons, fondée en 1905 à Constantinople, ne recevait aucune subvention du gouvernement britannique et devait vivre entièrement de souscriptions. Désormais cet établissement, qui compte 45 élèves, recevra une subvention annuelle de 7.500 francs.

PERSE

Un incident russo-persan. — Nous avons déjà annoncé que des collisions s'étaient produites entre les troupes russes de Transcaucasie et des nomades persans qui avaient passé la frontière. Il en est résulté un sérieux incident russo-persan.

Les Russes ont préparé une expédition contre Khan Mehmet Kouli, le chef qui a organisé les razzias opérées sur le territoire transcaucasien, mais, avant de la mettre en route, le général Snarsky, qui commande sur la frontière, a envoyé un ultimatum au gouvernement de l'Azerbaïdjan demandant le paiement d'une indemnité pour les victimes russes des dernières agressions et le châtiement des coupables et ajoutant que, faute de ces réparations, il agirait lui-même au Sud de la frontière. Le gouverneur de la province persane; comme s'il se lavait les mains des suites de cette affaire, s'est borné à envoyer l'ultimatum russe aux chefs des tribus turbulentes.

Les délais fixés par le général Snarsky expiraient le 21 mai et, le même jour, le chargé d'affaires persan à Saint-Petersbourg remit au ministre des Affaires étrangères, M. Isvolsky, une note de son gouvernement demandant qu'un nouveau délai de quinze jours fût accordé à la Perse pour donner les satisfactions énumérées dans l'ultimatum du général Snarsky. A la suite d'un échange de télégrammes avec les autorités de

Transcaucasie le délai demandé a été accordé à la Perse par le gouvernement du tsar : l'ultimatum prolongé doit expirer le 11 juin.

Il est évident qu'il faudra que satisfaction soit donnée à la Russie, sinon elle agira par la force dans les districts persans de la frontière. La situation est telle que, dès le mois de septembre dernier, le ministre russe à Téhéran avertit le président du Medjliss, personnage d'ailleurs assez peu désigné pour recevoir une telle communication, que si les razzias des tribus persanes continuaient en Transcaucasie, la Russie serait obligée de prendre « des mesures énergiques ». Depuis lors, les incidents de frontière ont continué à se produire et, en avril dernier, le poste russe de Béliasouvére était attaqué, un officier et trois hommes tués. Depuis lors, les troupes russes de la frontière ont dû livrer d'autres escarmouches et subir d'autres pertes. Le bon droit de la Russie est si peu contestable que le *Times* écrivait l'autre jour : « Le gouvernement russe semble avoir agi en tout ceci avec une modération qui justifie la conviction qu'il désire respecter la garantie de l'intégrité de la Perse inscrite dans la convention anglo-russe, et qu'il ne veut agir même dans un coin isolé de la Perse qu'à la dernière extrémité. Nous espérons que le gouvernement persan pourra exécuter ses promesses, mais nous avons cependant des doutes sérieux en ce qui concerne sa capacité de le faire. Les ministres persans sont devenus une troupe d'ombres flottantes qui paraissent et disparaissent à des intervalles réguliers... » La principale question qui se pose est, en effet, celle de savoir si le gouvernement persan, qui n'a, en ce moment, ni argent, ni autorité, ni moyens d'action, pourra payer l'indemnité et surtout contenir les tribus pillardes de la frontière qui dépendent nominalement de lui.

Quoi qu'il en soit, voici les demandes contenues dans l'ultimatum russe :

- 1° Indemnité de 48.000 roubles pour les pillages commis sur le territoire russe en 1907-1908;
- 2° Puniton des coupables;
- 3° Restitution des fusils russes volés;
- 4° Livraison des déserteurs russes;
- 5° Indemnité pour les frais entraînés par l'expédition de troupes russes sur la frontière.

Aux dernières nouvelles, l'opinion était assez montée à Téhéran contre la Russie et on s'attendait à une rupture. Il est impossible en tout cas que, d'une manière ou de l'autre, le gouvernement russe n'arrive pas à se faire donner satisfaction. Il a une raison particulièrement forte de montrer que son autorité ne peut être impunément méconnue : les tribus des deux côtés de la frontière sont de même race, ce sont des Tatars Chiïtes, et il est à craindre que les invasions venant de Perse n'encouragent, surtout dans l'état de trouble où est actuellement la Transcaucasie, les sujets russes de la même origine de se mettre en insurrection.

Sur la frontière turco-persane. — La situation est loin de devenir satisfaisante sur la fron-

tière turco-persane : si le mouvement en avant des troupes turques paraît suspendu, les tribus kurdes sunnites se livrent à des empiètements en faveur de la Turquie. On a appris, à la fin d'avril, à Téhéran, que les Kurdes des environs du district de Dola avaient menacé d'attaquer la population, à moins que celle-ci ne reconnût la souveraineté de la Turquie. Certains villages se sont inclinés, d'autres ont refusé et se préparaient à résister aux Kurdes. Les autorités persanes ont envoyé 250 fantassins et 60 cavaliers dans le district menacé. Mais, après des épisodes aussi lamentables que celui du prince Firman Firma, assiégé, en janvier dernier, dans Soudj-Boulak par les Kurdes et délivré, en réalité, par les Turcs qui l'escortèrent jusqu'à Miandoab, avec sa petite force persane, il est difficile de croire aux moyens que possède le gouvernement de Téhéran de protéger ses sujets contre les Kurdes.

Sur des représentations de l'ambassade de Perse à Constantinople, le grand-vizir a répondu que les autorités ottomanes avaient été invitées à empêcher, autant que possible, les Kurdes de franchir la frontière persane. Du reste, on paraît commencer à s'inquiéter à Constantinople des très importants mouvements des troupes russes en Transcaucasie, après qu'à Saint-Petersbourg on a paru tirer quelque souci de la mobilisation turque en Arménie. De part et d'autre, on déclare n'agir que pour répondre à des nécessités intérieures, et le gouvernement turc a invité la Russie à envoyer deux officiers pour se rendre compte de l'importance réelle des préparatifs militaires de la Turquie. Mais, bien que Turcs en Arménie et Russes en Transcaucasie aient des raisons intérieures de prendre des précautions, le désordre de ces régions et surtout de tout le Nord-Ouest de la Perse pourrait donner naissance à des incidents sérieux.

La situation intérieure. — La situation intérieure de la Perse continue à être rien moins que brillante. Tout d'abord il y a eu deux crises ministérielles pendant le mois écoulé. En outre, les nouvelles des provinces restent très mauvaises. Une dépêche du commencement de mai a annoncé que l'Azerbaïdjan s'était déclaré autonome. De grands désordres ont été provoqués dans cette province par les tribus nomades transhumant de leurs quartiers d'hiver de la vallée de l'Aras vers les montagnes du Sud. D'autre part, les Kurdes restent en révolte aux environs d'Ourmiah : on assure qu'ils ont coupé le télégraphe reliant cette ville à Tebriz, pillé trente-six villages et tué 2.000 habitants. On a, du reste, vu plus haut que ce mouvement kurde restait en relations avec les empiètements des Turcs. Quoi qu'il en soit, rien n'indique qu'un ordre de choses régulier doive mettre fin aux troubles qui accompagnent depuis deux ans le mouvement réformiste persan.

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

ASIE ANGLAISE

La restriction de l'immigration indienne au Canada. — Comme nous le faisons prévoir dans notre dernier Bulletin, le moyen trouvé dans des conférences entre M. Mackenzie King, ministre adjoint du travail du Canada, et les membres du gouvernement britannique pour restreindre l'immigration des Indiens au Canada, consiste dans toute une série de mesures administratives de découragement et d'entraves qui détourneront les Indiens de s'embarquer pour l'Amérique du Nord. Le rapport de M. Mackenzie King a été présenté le 6 mai au Parlement fédéral canadien, et, bien qu'il soit très sobre, comme il convient dans une question qui touche de près non seulement aux relations des différentes parties de l'Empire britannique entre elles, mais encore aux relations de l'Empire avec l'étranger, il est facile de se rendre compte de l'économie des mesures qui ont été décidées en ce qui concerne l'immigration indienne. Il reste entendu, en principe, que les sujets britanniques indiens resteront libres d'entrer et de résider à leur guise au Canada, mais considérant que jusqu'à présent l'immigration indienne n'a pas été spontanée, mais bien suscitée par une propagande artificielle, des avertissements sont donnés à la population pour décourager ce mouvement. M. King dit en effet que, d'après les renseignements qu'il a rassemblés dans une enquête faite l'année dernière dans la Colombie britannique, l'effet de prospectus distribués dans certains districts ruraux de l'Inde et parlant des chances qu'il y avait de faire rapidement fortune dans la Colombie britannique avait été extrêmement grand. Nombre de paysans et de fermiers indiens auraient été décidés par cette littérature à partir en hypothéquant leurs terres à des taux d'intérêt variant de 15 à 30 0/0. En outre, les agents de certaines compagnies de navigation, s'efforçant de toucher des prix de passage, et aussi les efforts de certains Indiens, en particulier de deux brahmanes résidant dans la Colombie britannique et désireux d'exploiter leurs compatriotes indiens, enfin les appels d'industriels qui voulaient se procurer de la main-d'œuvre à bon marché, ont beaucoup contribué à provoquer le courant de l'immigration indienne au Canada. C'est ce qui explique que l'an dernier des Indiens au nombre de 2.000 soient entrés au Canada par le port de Vancouver.

Nous venons de dire que l'administration avait pris le contrepied de cette propagande et fait circuler des avertissements disant que les immigrants s'exposaient à des risques sérieux en allant dans un pays où le climat et les conditions de vie sont si différents de ceux de l'Inde. On a fait en outre savoir aux compagnies de navigation qui s'occupaient de recruter des immigrants que les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada et les autorités de l'Inde considéraient avec défaveur les efforts qu'elles faisaient pour pousser à l'émigration. Comme le gouvernement

du Canada a mis en vigueur des règlements interdisant le débarquement des personnes qui ne viennent pas directement de leur pays d'origine, la défaveur signifiée aux compagnies de navigation, dont les lignes actuelles ne mettent pas en communication directe l'Inde avec l'Amérique du Nord, peut avoir des suites tangibles. En outre, il appartient aux autorités anglo-indiennes en se servant de la législation déjà en vigueur, d'empêcher complètement si elles le veulent l'émigration de leurs ressortissants au Canada. Il existe en effet dans l'Inde un acte de 1883 relatif à l'émigration déclarant que l'émigration d'individus engagés par un contrat de travail à exécuter dans les autres colonies ou l'étranger n'est pas légale si le gouvernement général de l'Inde n'a pas déclaré suffisantes les lois promulguées dans ce pays pour protéger les immigrants. Le Canada n'ayant pas de telles lois, on fait observer que l'immigration dans ce pays des Indiens appelés par un contrat de travail est illégale aux termes mêmes de la législation indienne, et que, par conséquent, les autorités canadiennes pourraient interdire le débarquement des Indiens qui viennent au Canada en violation des lois de leur propre pays.

Quant aux immigrants qui débarquent sans contrat de travail, on fait observer que les règlements actuellement en vigueur et s'appliquant aux immigrants de tous les pays exigent que ces derniers aient en leur possession une somme de 25 dollars, soit 125 francs considérée comme nécessaire pour les empêcher de tomber à la charge de la charité publique. Or, étant donné que les Indiens qui viennent au Canada ne connaissent pas la langue ni les mœurs du pays et peuvent être éprouvés par son climat, il serait facile au gouvernement canadien de se trouver les meilleures raisons d'élever la somme qui doit ainsi être en possession des immigrants.

Comme on le voit, les choses sont admirablement présentées. On n'interdit pas aux sujets britanniques de l'Inde de se rendre librement dans une autre partie de l'Empire, mais au nom de l'humanité et dans le but évident de les protéger contre leur propre erreur, on s'ingénie à les décourager et au besoin même à les empêcher matériellement de débarquer au Canada. Aussi, conformément aux suggestions de M. Mackenzie King, un ordre émis par le gouvernement du Canada interdit-il le débarquement dans les ports canadiens d'immigrants qui y viennent en violation des lois de leur propre pays.

Les troubles de la frontière Nord-Ouest de l'Inde. — La situation paraît s'être sensiblement améliorée sur la frontière Nord-Ouest de l'Inde, durant le mois qui vient de s'écouler, mais la crise, pour courte qu'elle ait été, a présenté un réel caractère de gravité et les nouvelles venues de l'Inde, ont été pendant quelques jours — au début de mai — de nature à donner de très vives inquiétudes. Celles-ci n'étaient pas seulement provoquées par la crainte de voir s'étendre le

mouvement insurrectionnel commencé en février par les Zakka-Khels et repris par les Mohmands en avril, mais elles se justifiaient du fait de l'intervention de forts contingents afghans à la passe de Khaïber.

C'est en effet au nombre de 13 à 20.000 que ces derniers franchirent la frontière de l'Inde dans la nuit du vendredi 1^{er} mai. Le lendemain une partie de ces bandes attaquaient Landi-Kotal, le poste anglais le plus avancé vers l'Afghanistan, et qui est situé au delà de la passe de Khaïber (en venant de l'Inde) tandis qu'une autre portion prenant au Sud cherchait à pénétrer dans la vallée de Bazar, cette même vallée où naguère opérait la colonne envoyée pour châtier les Zakka-Khels. Landi-Kotal était commandé par un officier énergique, le colonel Roos-Keppel, qui tint bon de façon à permettre au général Willcocks d'arriver avec une colonne de secours, et dès le 4 mai les Afghans étaient repoussés au delà de la frontière, sans qu'ils eussent fait au reste grande résistance. Quant à ceux qui avaient pris la direction du pays des Zakka-Khels, ils se heurtèrent à la résistance de ces derniers, devenus soudain les fermes soutiens du gouvernement de l'Inde et ses plus dévoués auxiliaires. Mais si le péril matériel était ainsi écarté, si l'on n'avait plus à redouter de voir comme en 1897 la passe de Khaïber coupée — alors elle l'avait été par les Afridis — l'incertitude subsistait quant aux intentions réelles de l'émir de Caboul. Sans doute, pour les motifs que nous indiquons le mois dernier, il n'y avait pas de raison sérieuse de douter que le mouvement se fût produit sans sa participation, et par-dessus lui, pourrait-on dire, mais tant que sa réponse aux réclamations du gouvernement de l'Inde n'était pas arrivée, une certaine anxiété pouvait se justifier. Enfin la réponse tant attendue parvint à Simla le 10 mai et, si nous en croyons les communiqués officiels, ce document était rédigé dans des termes de nature à donner toute satisfaction : il contenait, en effet, le désaveu formel de toutes les tentatives faites par les Afghans contre Landi-Kotal et les postes frontières et l'assurance très nette qu'elles s'étaient produites contre son gré : l'émir annonçait en même temps qu'il donnait à ses agents l'ordre de dissoudre les bandes de fanatiques groupés à l'appel des mollahs et des instructions très nettes pour empêcher le renouvellement des actes commis par ses sujets au début de mai.

Nous disons que la réponse de l'émir était conçue dans des termes de nature à donner toute satisfaction à l'Angleterre : oui, si l'on entend par là la satisfaction « diplomatique », c'est bien, semble-t-il, le document qui clôt un incident, mais il ne saurait, si rassurant qu'il puisse être, quant aux intentions de l'émir, effacer l'impression produite par les événements eux-mêmes que nous avons relatés et qui témoignent du changement profond qui s'est opéré en Afghanistan depuis la mort d'Abdur-Rhaman. Il ne paraît pas douteux aujourd'hui — et les mille rumeurs des « bazars » du Nord-Ouest de l'Inde, de ces bazars où courent

les potins d'Asie centrale colportées par les caravaniers de Caboul en fournissent mille indices — que Habibullah n'a pas su conserver sur les tribus l'autorité que son père avait acquise, à force de cruauté et de dureté il est vrai, mais qui seule ou presque seule faisait l'unité de l'Afghanistan. Le précédent émir avait réussi une tâche presque surhumaine; nous ne voulons pas aujourd'hui examiner quelles conséquences pourrait avoir pour l'Inde l'affaiblissement du prestige et du pouvoir de l'émir : on a pu en voir quelques-unes le mois dernier et c'est parce qu'on se rend compte en Angleterre de l'importance de ce problème que les nouvelles de l'attaque de Landi-Kotal y ont causé une très vive anxiété.

Du côté des Mohmands les choses ont marché moins facilement. Après les engagements de la fin d'avril que nous avons relaté en note dans le précédent numéro du Bulletin, le gouvernement de l'Inde désireux de tenter un dernier effort pour dénouer pacifiquement les difficultés provoquées par l'esprit turbulent des montagnards avait convoqué leurs chefs en une grande *jirgah*. Celle-ci fut tenue le 10 mai à Shabkadr en présence du général Willcocks à peine revenu de la passe de Khaïber, mais trois clans seulement vinrent au rendez-vous. Cette tentative ayant échoué, la concentration des troupes fut vivement menée et le 13 mai les opérations proprement dites commencèrent. Le 20, en plein pays mohmand, eut lieu un violent combat qui livra aux Anglais, mais au prix de pertes assez sérieuses, un groupe important de villages nommé Umra-Killi. Au moment où nous écrivons, la campagne se poursuit méthodiquement, contrariée surtout par les intempéries. Le pays dans lequel circulent les troupes anglaises est aride et sec, terriblement chaud dès le début de mai; l'eau y est rare et les hommes ont fort à souffrir de l'ardeur du soleil et de la soif. Une épidémie de choléra était venue accroître les soucis du commandant de la colonne, mais elle semble enrayée maintenant et si, comme on a lieu de le supposer, les tribus afridis autres que les Mohmands continuent de refuser leurs concours à ces derniers, si d'autre part ceux-ci sont privés, grâce à une action énergique d'Habibullah de toute aide du côté afghan, il est vraisemblable que les opérations que conduit le général Willcocks ne seront plus de très longue durée.

Le mouvement anarchiste au Bengale. —

La campagne menée contre la domination anglaise par le parti national hindou vient d'être marquée par un incident dont on ne saurait se dissimuler la gravité. Un attentat anarchiste — une bombe lancée au passage de la voiture dans laquelle se trouvaient deux dames anglaises — a tué, le 1^{er} mai, avec celles-ci, leur cocher indigène, dans la ville de Mouzaffarpour. En réalité, et comme il arrive souvent en pareil cas, l'attentat n'était pas dirigé contre les personnes qu'il a atteintes; il avait pour objectif la maison devant laquelle passait la voiture de M^{mes} Kennedy, maison où habite un magistrat qui s'était trouvé, ces der-

niers mois, amené à condamner quelques agitateurs politiques indigènes.

En réalité, cet attentat, qui a provoqué une très vive émotion en Angleterre, ne faisait que continuer une série, qui n'est peut-être pas close encore. En décembre dernier, on avait essayé de faire sauter un train spécial dans lequel se trouvaient le lieutenant-gouverneur de Bengale, sir Andrew Fraser et sa famille, plus récemment le 11 avril, une bombe était lancée dans la maison du maire de notre établissement de Chandernagor pour punir ce magistrat d'avoir refusé aux nationalistes l'autorisation de tenir un meeting *swaraj*. Elle ne fit, heureusement, que des dégâts matériels. L'attentat de Mouzzafarpour a, par la qualité de ses victimes, surexcité le zèle de la police anglo-indienne et amené la découverte, au cours de perquisitions faites à Calcutta, d'un vaste complot anarchiste ayant pour objet d'amener par la terreur le gouvernement de l'Inde à accorder au pays les institutions représentatives qu'il lui refuse encore. Dans une maison de Calcutta, nommée Manicktola house, il existait un véritable institut anarchiste où un professeur, ayant étudié, à Paris, dit-on, les procédés les plus modernes, enseignait méthodiquement à ses auditeurs l'art de fabriquer des bombes. Mais les instigateurs du mouvement comptaient bien étendre leur propagande hors du Bengale. Leur plan, si l'on en croit les communications faites à la presse par la police, consistait à former assez de disciples pour pouvoir distribuer ceux-ci deux par deux, dans un grand nombre de circonscriptions de propagande entre lesquelles aurait été réparti tout le territoire de l'Inde. Le procès des trente ou quarante individus arrêtés à la suite des perquisitions opérées à Calcutta s'est ouvert ces jours-ci ; il amènera sans doute des révélations intéressantes.

AUSTRALASIE

La navigation allemande entre l'Australie et l'Extrême-Orient. — Le Reichstag va avoir à discuter un projet de loi approuvé par sa commission et par le Conseil fédéral et tendant à autoriser le gouvernement impérial à augmenter de 625.000 francs la subvention versée au Norddeutscher Lloyd pour son service postal entre l'Australie et l'Extrême-Orient. En échange de cette augmentation, la Compagnie allemande s'engage à reprendre son service de tous les deux mois entre les ports de la Nouvelle-Guinée allemande, l'archipel de la Sonde, Batavia et Singapour, et en outre, elle créera une escale à l'île de Yap dans les Carolines, sur sa ligne du Japon en Australie. Tous ces services ne seront d'ailleurs qu'additionnels au service mensuel entre Sydney et le Japon, et ils seront en correspondance avec les services déjà organisés par la Compagnie entre Simpson's Harbour et les principales stations

de l'archipel de Bismarck. La vitesse des vapeurs qui seront employés est fixée à 11 nœuds.

Il y a environ huit ans que la Compagnie du Norddeutscher Lloyd fit l'essai d'un service de Singapour à Sydney par la Nouvelle-Guinée, mais cette tentative échoua en raison de l'état économique encore rudimentaire des possessions allemandes du Pacifique. Le service fut donc abandonné et, depuis 1904, la Compagnie consacra tous ses efforts à l'amélioration de son service mensuel de Sydney et Brisbane à Herbertshohe, aux principaux ports de la Nouvelle-Guinée et à Hongkong et Yokohama. A Simpson's Harbour, dans la baie Blanche, un grand appontement a été construit par la Compagnie qui a dépensé de ce chef 812.500 francs ; en outre, de meilleurs navires ont été attribués aux services côtiers de l'archipel austral allemand. Si toutes ces améliorations ont été heureuses pour les possessions germaniques, elles ne semblent pas avoir été « payantes » : le Norddeutscher Lloyd estime ses pertes dans le Sud Pacifique à 1.637.500 francs en 1905 et 1906. D'où la demande de subventions pour que la Compagnie puisse contribuer à participer au développement des possessions allemandes de cette partie du monde.

Ces possessions semblent d'ailleurs être en voie de progrès. On y a découvert de grands gisements de phosphates. Le commerce des îles allemandes avec l'Australie en 1906 a dépassé 1.875.000 francs et l'on espère que l'établissement d'un service régulier sur Singapour offrira de nouveaux débouchés aux produits de la Nouvelle-Guinée allemande et des îles adjacentes, en même temps qu'il leur permettra de se procurer pour les plantations de caoutchouc la main-d'œuvre javanaise mieux appropriée à ce genre de travail que celle des coulis chinois.

Le nouveau subside de 625.000 francs sera consacré à la ligne du Japon en Australie, tandis que le Norddeutscher Lloyd consent à distraire 337.500 francs des subsides qui lui sont déjà payés pour assurer le nouveau service entre la Nouvelle-Guinée et Singapour. Lorsque le Reichstag aura voté cette augmentation de subvention, la somme totale payée par l'Empire au Norddeutscher Lloyd sera de 7.612.500 francs par an. Il est à remarquer que la ligne japonaise d'Australie reçoit de son côté du gouvernement de Tokyo une subvention d'environ 1.200.000 francs.

Les Allemands s'efforcent d'ailleurs d'attirer par tous les moyens la clientèle australienne. Comme dans les autres pays, ils cherchent à donner une haute idée de leur force par des visites de politesse faites par leurs croiseurs. On a remarqué que ceux de la marine allemande visitaient fréquemment Sydney et les autres ports d'Australie. L'Empire allemand est actuellement une raison sociale où l'on ne néglige aucun moyen de succès. Il serait malheureusement difficile de trouver les mêmes relations entre les entreprises commerciales et les mouvements de la marine militaire de notre pays.

Il convient de faire observer que, tandis que les

Allemands augmentent leurs subventions navales du Pacifique, la Chambre des représentants des Etats-Unis vient de rejeter, malgré les efforts du président Roosevelt, un projet de loi portant subvention postale aux lignes entre les Etats-Unis et l'Extrême-Orient.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Gueyraud est chargé du consulat général de Jérusalem.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Troupes métropolitaines.

INFANTERIE

Missions. — M. le *capit.* Nojean est désig. pour la gendarmerie de Macédoine.

GENDARMERIE

Missions. — MM. le *capit.* Migette et le *lieut.* Roux sont désig. pour la gendarmerie de Macédoine.

Troupes coloniales.

INFANTERIE

Crète. — M. le *chef de bataill.* Fraysse est désig. pour la Crète.

Chine. — MM. les *lieut.* Gondy et Le Moniés de Sagazan sont désig. pour le 16^e rég.

Annam-Tonkin. — Sont désig. pour le Tonkin :

MM. les *chefs de bat.* Talon et Bourquin ; les *capit.* Tibout, Mareuge, Bernard, Stiéglitz, Saillens, Gremillet et Quinque ; les *lieut.* Marckert, Betsch, Loustalot, Quod, Moing, Hamaide, Bataille, Montagne, Bourg, Noël et Burgeat ; les *sous-lieut.* Hardy, Gressin, Chéret et Gibert.

Cochinchine. — MM. le *colonel* Ronget, le *lieut.-col.* Lorho, le *chef de bataillon* Maurios, les *lieut.* Couturier, Chauvet, Abonneau, Rossat et Coville sont désig. pour la Cochinchine.

Nouvelle-Calédonie. — M. le *capit.* Mattéi est désig. pour le bataill. de la Nouvelle-Calédonie.

ARTILLERIE

Annam-Tonkin. — MM. les *sous-lieut.* Coulon et Denniel sont désig. pour le 4^e rég. au Tonkin.

Cochinchine. — M. le *lieut.-colonel* Delestre, les *capit.* Bossavy, Jean, Lemercier ; les *lieut.* Cadet, Escalle et Lespina sont désig. pour la Cochinchine.

CORPS DE L'INTENDANCE

Cochinchine. — MM. le *sous-intend.* de 3^e cl. de Grézel et l'*adjoint* Manès sont désig. pour Saïgon.

SERVICE DE SANTÉ

Annam-Tonkin. — Sont désig. pour le Tonkin :

MM. les *méd.-maj.* de 2^e cl. Brisemur, Erdinger (Lucien) et Sambuc ; les *méd. aides-maj.* Perret, Dhoste et Georgelin.

Officiers d'administration.

Annam-Tonkin. — M. l'*offic. d'administ.* de 2^e cl. Monseau est désig. pour le Tonkin.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

Extrême-Orient. — M. le *capit. de fréq.* Lainé est nommé au command. de la *Manche* ;

M. le *lieut. de vaiss.* Roqueplo est désig. pour le *Bruix* ;

M. l'*enseig. de vaiss.* Defforges est désig. pour le *Protée*, comme second ;

M. l'*enseig. de vaiss.* Vassal est désig. pour la *Décidée*.

CORPS DU COMMISSARIAT

Cochinchine. — M. le *commiss. en chef* de 1^{re} cl. Paqueron est nommé commiss. de l'arsenal de Saïgon.

MINISTÈRE DES COLONIES

Sont nommés dans le personnel des services civils de l'Indo-Chine :

A l'emploi d'administrateur de 1^{re} classe.

MM. De Goy, Adamolle, Wulfingh, Collard, administrateurs de 2^e classe.

A l'emploi d'administrateur de 2^e classe.

MM. Patry, Bosc, Rivet, Montpeyrat, Davoine, Buffel du Vaure, Bonnemain, Faure, administrateurs de 3^e classe.

A l'emploi d'administrateur de 3^e classe.

MM. Langellier-Bellevue, L'Helgualc'h, Lapouyade, Serizier, Carlotti, PeyraBère, Richard, Löfler, Daroussin, Pasquier, administrateurs de 4^e classe.

A l'emploi d'administrateur de 4^e classe.

MM. Sacote, Métaireau, Pascal-Balard, Piéquet, Picher, Vincentelli, Vialla, Bonifay, administrateurs de 5^e classe.

A l'emploi d'administrateur de 5^e classe.

MM. Cordier, Baffeuf, Yon, Renaud, Richomme, Lejeune, administrateurs stagiaires ; Malot, Lambert, Eudel, Levesque, Blandin, Fauconnier, Guyot de Salins, Donnat, Cottez, Coupé, Richard, Martin, commis de 1^{re} classe.

Sont nommés dans la magistrature coloniale :

Procureur de la République près le tribunal de 1^{re} instance de Pondichéry (Inde), M. Holtz ;

Juge suppléant au tribunal de 1^{re} instance de Saïgon (Indo-Chine), M. Baurens ;

Lieutenant du juge au tribunal de 1^{re} instance de Papeete (Océanie), M. Ninet ;

Juge suppléant au tribunal de 1^{re} instance de Pondichéry (Inde), M. Fabre (Joseph-Marie-Maurice).

Bibliographie

Américains et Japonais, par LOUIS AUBERT. Un volume in-18 jésus, avec une carte hors-texte. Librairie Armand Colin, 5, rue de Mézières, Paris ; broché, 4 francs.

M. Aubert est déjà connu des adhérents de notre Comité par une conférence qu'il nous fit précisément sur la question de l'émigration japonaise et qui fut publiée dans notre Bulletin d'avril 1907. Il s'est d'ailleurs depuis plusieurs années occupé des questions du Pacifique et dans un précédent ouvrage, *Paix japonaise*, il avait exposé les ambitions du Japon en Extrême-Orient, ses relations avec les Etats-Unis et les changements dans ses coutumes et sentiments tels qu'ils résultaient de la guerre russo-japonaise et de la paix de Portsmouth.

L'ouvrage qu'il présente cette fois-ci est un inventaire très nouveau et très complet de la question de l'immigration japonaise dans tous les pays du Nouveau Monde. Nous avons déjà publié, comme nous le rappelons plus haut, ce qu'il nous disait de la colonisation japonaise aux Hawaï et nous avons tenu nos lecteurs au courant de ce qui avait trait à la même question en ce qui concerne le territoire continental des Etats-Unis et le Canada. Mais, pour ce qui est du Mexique et de l'Amérique du Sud, les renseignements donnés par M. Aubert seront tout à fait nouveaux pour nos adhérents. Comme tout le reste du volume, ils résultent d'une documentation très serrée : enquêtes officielles, revues et journaux du Japon et d'Amérique, notes d'études personnelles et faites sur place. Cette question de l'immigration japonaise dans l'Amérique du Sud pourrait être prochainement une de celles qui joueront un rôle important dans les préoccupations internationales, étant donné que quelques républiques sud-américaines et en particulier le Brésil ne semblent pas craindre pour l'instant la colonisation nipponne, c'est-à-dire qu'elles préparent sans doute pour l'avenir des difficultés qui intéresseront non seulement l'Amérique du Sud, mais encore l'Amérique du Nord, préoccupée du même problème et qui jamais n'aura songé à appliquer avec plus de vigueur la doctrine de Monroe qu'aux nations qui ne sont pas de sang européen.

Le Gérant : A. MARTIAL.