

## 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, rue Bonaparte, 19 — Paris.

## SOMMAIRE

46 <sup>e</sup> Liste des souscripteurs.....	169
Le Comité : Conférence de M. le Dr LEGENDRE.....	170
La Guerre.....	175
La Délimitation franco-siamoise, par R. C.....	183
Les Communications télégraphiques entre la France et l'Indo-Chine, par E. P.....	185
Le Commerce des arachides à Pondichéry, par M. le Dr CHARLES VALENTINO.....	186
Asie Française : L'inauguration de la ligne de Than-hoa à Vinh. — Le budget de l'Indo-Chine. — La commission des retraites locales de l'Indo-Chine. — La nouvelle sapèque tonkinoise. — Création d'un journal indigène au Tonkin. — L'emprunt des établissements français de l'Inde.	195
Chine : La mort de M. Lessar. — La politique allemande. — Le commerce anglais et le traité Mackay. — L'opinion chinoise et le régime des Chinois aux Etats-Unis.....	201
Japon : La question de l'impôt sur les concessions étrangères.....	203
Asie Russe : La jonction du Transcaspien et du Transsibérien. — Le Transmandchourien. — Les charbonnages de Sakhaline. — Prix de revient et rendement des cultures sibériennes. — Les voies ferrées au Caucase. — Les Allemands au Caucase. — La culture du thé au Caucase. — Terres naphthifères.....	203
Turquie : La France et les Syriens à Haïti. — Le chemin de fer Smyrne-Aidin. — Projet d'agrandissement de la douane de Smyrne. — Smyrne : L'importation des sucres français.....	206
Arabie : La révolte de l'Yémen. — Les Anglais à Koueit. — La question des boutriers de Mascate..	209
Asie Anglaise : La défense de la frontière du Nord-Ouest. — Le commerce de l'Inde anglaise en 1904-1905. — Dans les Etats chans de Birmanie.	211
Perse : L'action de l'Angleterre. — Sur la frontière du Turkestan russe.....	214
Nominations officielles.....	214
Bibliographie.....	216

## CARTES

Carte du Seu-tchouan (Chine).....	172
Carte de Mandchourie (Moukden, Kharbin, Kirin)..	177
Carte d'Annam.....	179
Graphique du mouvement d'exportation des arachides à Pondichéry.....	190
Carte de l'Inde française.....	191

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

MM.

Albert Defrance, ministre plénipot.	25	»	
* Le Conseil général de la Seine. .	100	»	
Command. Brun, de l'infant. colon.	15	»	
Le Comte de Chasteigner. . . . .	12	»	
Lieut. Ducret, de l'infant. colon. .	12	»	
Gaston Dupin, notaire. . . . .	12	»	
Franck-Dupuy, à La Rochelle. . . .	12	»	
D'Epinay, lieut. d'infanterie . . . .	20	»	
Pierre Emery, sous-préfet. . . . .	25	»	
Lieut. Gicquel, de l'infant. colon. .	12	»	
Ch. Lemire, résident honoraire. . .	12	»	
Martinet, capit. d'infanterie. . . . .	15	»	
L.-G. Le Roux, consul général. . . .	12	»	
De Saint-George, capit. d'état-major.	12	»	
Biblioth. des offic. du 8 <sup>e</sup> colonial. .	12	»	
Cercle militaire du poste de Kebilli.	12	»	
Biblioth. des offic. du 21 <sup>e</sup> colonial. .	12	»	
Capit. Magnabal, de l'infant. colon.	12	»	
Capit. Paul Mathieu, de l'infanterie coloniale. . . . .	20	»	
Léon Caillat, vice-consul. . . . .	12	»	
Bourgouin-Meiffre, manufacturier à Hanoï . . . . .	36	»	
<i>A reporter. . .</i>		412	»

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

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

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

<i>Report.</i> . . . . .	412	»
• Périn, garde ppal de la garde indigène . . . . .	42	»
Cercle militaire d'Angoulême . . . . .	12	»
De Rothschild frères . . . . .	1.500	»
De Chasteigner, capit. de cavalerie. Pierre Deffarge, à Sainte-Foy-la-Grande . . . . .	42	»
Lieut. Lame, de l'infant. coloniale. S. A. R. le duc de Chartres. . . . .	25	»
* Le général d'Amboix de Larbont. Biblioth. des offic. du 22 <sup>e</sup> colon. . . . .	25	»
Claudius Madrolle, explorateur. . . . .	100	»
Paul Lizé, caporal d'infant. colon. Jean Boissonnas, secrét. d'ambassade . . . . .	42	»
Souscriptions diverses. . . . .	25	»
	59	80
<b>Total.</b> . . . . .	<b>2.262.</b>	<b>80</b>

## LE COMITÉ

### CONFÉRENCE DE M. LE DOCTEUR LEGENDRE

Le Comité auquel s'étaient joints de nombreux adhérents de Paris, s'est réuni le 9 mai pour entendre une conférence du D<sup>r</sup> Legendre sur la transformation économique et l'action française au Seu-tchouan.

Le colonel de la Panouse, directeur du Comité, a, en l'absence du président et des vice-présidents, présenté le conférencier en rendant hommage à l'œuvre qu'il a accomplie au Seu-tchouan et dont le Bulletin du Comité a eu à parler à diverses reprises, puis le colonel de la Panouse a donné la parole au D<sup>r</sup> Legendre qui s'est exprimé ainsi :

### La transformation économique du Seu-tchouan.

MESSIEURS,

Pour rendre plus compréhensible l'étude de la transformation économique du Seu-tchouan et faire entrevoir tous les facteurs qui peuvent favoriser notre action dans cette province, je vous dirai brièvement que le Seu-tchouan, situé à l'extrême Ouest de la Chine, en est la province la plus vaste et la plus peuplée. Elle se divise en deux parties bien distinctes : le Seu-tchouan occidental ou région des montagnes, ramifications de la masse tibétaine, et le Seu-tchouan oriental qui couvre les trois quarts de la superficie totale de la province. Cette partie est celle qu'on appelle le « Bassin Rouge » en raison de la couleur du sol. C'est la région féconde et, par conséquent, la plus intéressante pour nous.

Les richesses tant du sol que du sous-sol sont des plus considérables et variées. Mais toute tentative d'exploitation agricole, industrielle ou minière est condamnée à échouer

tant qu'on n'aura pas modifié les conditions actuelles des échanges.

### Les voies de communications.

Ce qu'il est urgent de créer avant tout au Seu-tchouan, comme dans le reste de la Chine d'ailleurs, ce sont des moyens de transport. Le Yang-Tseu et ses affluents surtout sont totalement insuffisants pour la commodité et la rapidité du trafic, non seulement à cause des rapides, des seuils qui entravent la navigation, mais aussi parce qu'à la saison des basses eaux, c'est-à-dire pendant six mois environ, quelques barques légères seules circulent péniblement dans le haut Seu-tchouan, avec une lenteur désespérante. En effet, l'équipage est fréquemment obligé de débarquer les marchandises pour pouvoir franchir un seuil et la jonque elle-même doit être trainée, portée de l'autre côté, pour être rechargée à nouveau. Les Chinois qui ont tout fait pour l'irrigation du sol dans ces régions n'ont jamais songé à canaliser leurs seules véritables voies de communication, leurs fleuves, à les approfondir, à construire des écluses d'un bief à l'autre. Des marchandises parties de Changhaï en septembre n'arrivent généralement à Tchentou qu'à la fin de janvier, quelquefois plus tard, en février et même mars. Et bien que la descente soit plus facile, les envois faits de la capitale n'atteignent guère le port d'embarquement avant quatre mois. Un négociant français établi à Tchong-king recevant un jour de Changhaï une importante commande de soie grève livrable dans trois mois, la refusait malgré le sérieux bénéfice à réaliser, le délai de livraison étant trop court, affirmait-il. Le transport par eau est donc difficile, très lent même dans les meilleures conditions de profondeur du chenal, puisque les moyens de propulsion habituels sont la rame et la cordelle. Quant au vent, il est rarement utilisable sur ces cours d'eau très encaissés et, s'il ne vient pas de l'arrière, dans les gorges surtout où le halage est impossible, la jonque peut être immobilisée pour plusieurs jours si le courant est fort, ce qui est la règle.

Mais les inconvénients de ce mode de transport ne s'arrêtent pas là ; il est très onéreux avec des risques considérables, bien supérieurs aux risques de mer. Quand on remonte le Yang-seu ou ses affluents, on rencontre chaque jour des jonques éventrées avec leur cargaison séchant au soleil sur la berge. Ils sont tels, ces risques, que le tarif des compagnies d'assurance pour marchandises à destination du Haut Pays est presque prohibitif.

Vous allez me dire : « Mais, en dehors des voies fluviales, il y a les routes. Pourquoi ne pas les utiliser, pourquoi ne pas organiser des transports par chariots ou bêtes de somme ? » Cette solution du problème n'est point praticable pour deux raisons : 1<sup>o</sup> Parce que les bêtes de somme sont rares, très rares même, si on compare le nombre des chevaux, mulets et bovidés qui se trouvent dans un district quelconque de France avec celui de la région du Seu-tchouan la plus favorisée à ce point de vue. En effet, on ne voit de bêtes de somme que dans les territoires montagneux et la quantité de produits transportée par elle est peu considérable, car ces animaux, généralement de petite taille et peu vigoureux, parce que mal nourris, sont incapables de supporter de fortes charges ; 2<sup>o</sup> parce qu'il est impossible d'organiser des attelages, d'employer des charrettes, l'état des routes ne le permettant pas. Dans toute cette immense province du Seu-tchouan, il n'existe point une seule voie vraiment carrossable et il en est de même pour le reste de la Chine. Même les « ta loù » (grandes routes) ne sont que des pistes, quelquefois dallées, c'est vrai, au milieu ou sur un côté, mais de telle façon, avec de si larges intervalles entre les pavés et un tel nivellement que les coulis et les piétons n'empruntent cette partie de la voie qu'aux jours de pluie, le sentier latéral étant trop glissant.

Les cours d'eau et les bêtes de somme ne pouvant assurer la totalité des transports, il a fallu s'adresser à l'homme, et c'est ainsi qu'une forte proportion de la population est, depuis des milliers d'années, immobilisée pour les échanges et soustraites par là même à d'autres utilisations plus productives. C'est là un vice grave d'organisation économique et qui explique dans une certaine mesure la stagnation d'un grand nombre d'industries chinoises, qui en sont encore à l'état primitif et n'ont jamais connu le progrès. Elles ont souffert ces industries, non seulement des obstacles à échange facile, mais aussi du nombre réduit de bras utilisables. Et qui sait si certaines inventions, certaines applications scientifiques dont nous sommes si fiers, ne seraient pas depuis longtemps partie intégrante du patrimoine des fils de Hân, si bien doués à certains points de vue, s'ils avaient compris la nécessité absolue des transports faciles et rapides.

Et ne me dites pas que c'est par surabondance de population que la Chine en a été réduite à transformer une partie de ses habitants en *bêtes de somme*. Car, si tout son immense territoire, sol et sous-sol, était judicieusement utilisé avec échange des produits régulièrement assuré, elle pourrait, avec moins d'efforts, nourrir plus d'hommes encore et accroître sensiblement leur bien-être. C'est ce que j'étudierai avec vous bientôt, en ce qui concerne la région que je connais, le Seu-tchouan.

Tout cet exposé des moyens de transport utilisée à l'heure actuelle dans l'Ouest chinois vous prouve bien l'urgence extrême de la création de voies ferrées. Il en existe déjà une en Chine, notre œuvre, le grand tronc de 1.200 kilomètres, qui relie Hankéou à Pékin, et les résultats obtenus ne peuvent qu'être un grand encouragement aux entreprises futures.

Pour l'exploitation du Seu-tchouan, deux grandes voies sont en projet, je dirai même en concurrence. C'est : 1<sup>o</sup> la voie Haïphong-Souifou-Tchentou et au delà (1) ; 2<sup>o</sup> la voie Hankéou-Tchentou. La plus importante pour nous à construire, et certes la plus désirable, est naturellement la voie Haïphong-Tchentou, puisqu'elle aurait ce résultat économique considérable de drainer vers le Tonkin une grosse partie, sinon la totalité des produits de Seu-tchouan, qui s'acheminent à l'heure actuelle vers Changhaï avec tant de risques et de lenteur.

La voie ferrée Haïphong-Tchentou peut se diviser en deux tronçons : le tronçon Haïphong-Souifou, sur le Yang-tseu, et le tronçon Souifou-Tchentou. Comme vous le savez tous, le premier tronçon se construit à ce moment, mais avec une certaine lenteur due surtout à la difficulté de se procurer un nombre de coulis suffisant, le Yunnan étant une province dépeuplée depuis la révolte des mahométans. Les coulis actuellement utilisés viennent d'ailleurs, du Kouang-toung surtout, par la voie Haïphong-Laokay. Ces Cantonnais, enlevés au climat chaud et humide de leur province, souffrent de la température plus froide des plateaux yunnannais. Et comme ils ne trouvent pas sur place toutes les ressources alimentaires désirables, ils ne peuvent se refaire des fatigues du climat, de leur labeur, et deviennent la proie facile des maladies. La Compagnie du chemin de fer perd donc ainsi beaucoup de ses ouvriers. Mais aussi, pourquoi ne pas tenter le recrutement de ces travailleurs au Seu-tchouan et au Kouei-tcheou ? Le Seu-tchouanais, de caractère plus doux, est plus maniable que le Chinois du Sud, moins exigeant, et il résisterait mieux, son climat ressemblant à celui du Haut Yunnan.

Le tronçon Soui-fou-Tchentou et au delà serait plus facile à construire que le tronçon yunnannais. La main-d'œuvre, prise *sur place*, serait aussi nombreuse qu'on vou-

drait et *peu coûteuse*. La situation difficile faite à la compagnie du Yunnan par la pénurie des coulis et le taux élevé de leur mortalité n'existerait pas sur les chantiers seu-tchouannais.

Quant aux ingénieurs et employés européens, ils trouveraient un climat généralement tempéré et de grandes facilités d'existence matérielle. Les produits d'alimentation sont partout abondants et variés, et ces produits sont en grande partie ceux de notre pays : donc, avec quelques précautions, la santé du personnel européen ne souffrirait aucunement d'un séjour prolongé dans ces régions.

#### *Les Chinois et les projets de chemin de fer.*

Maintenant, me direz-vous, comment ce projet de chemin de fer sera-t-il accueilli par la population ? Eh bien ! déjà dans la capitale Tchentou, parmi le monde des mandarins et des notables les plus éclairés, cette question de la voie ferrée est à l'ordre du jour. On en parle couramment, on en souhaite ouvertement la réalisation. La classe dirigeante se rend compte de la nécessité d'améliorer les voies de communication, ne serait-ce que pour mieux assurer dans les conditions présentes l'exercice de l'autorité centrale. Les élèves de l'Ecole de Médecine me parlaient constamment du chemin de fer, dont je leur avais expliqué le fonctionnement ; et, ce qui les frappait le plus, les intéressait directement, eux et leurs compatriotes, c'était le bon marché de ce mode de transport rapide.

Je m'explique : un Chinois, que ses affaires, ou un autre motif, obligent à descendre de Tchentou à Tchong-king, soit un parcours de 400 kilomètres, reste onze jours sur les routes. Et, s'il a quelque respect de lui-même, il doit voyager en chaise à deux porteurs. Il lui faudra, en plus, au moins, un couli pour ses bagages, soit trois salariés ; il y aura aussi les frais d'auberge pendant ce laps de temps, soit, à 400 sapèques par jour et par couli, plus 300 sapèques pour l'hôtelier, une dépense de 1 ligature et demie (la ligature vaut environ trois francs de notre monnaie, mais il ne faut pas oublier que la valeur de l'argent en Chine est beaucoup plus grande qu'en Europe), et ce sera un minimum. Si c'est un homme aisé ou un personnage, il lui faudra une chaise à quatre porteurs et une suite plus nombreuse. Ce sera donc pour les deux étapes du voyage une dépense considérable. Aussi, quand vous apprenez à ces bons Chinois qu'on peut faire le même trajet en quelques heures, sans fatigue, avec des frais quatre ou cinq fois moindres, eux, dont la bourse n'est jamais bien garnie, font cette judicieuse réflexion qu'on doit essayer de réaliser pareille merveille. Et leur joie est grande si vous leur faites comprendre qu'avec ce moyen de locomotion, ils pourront, en quittant la capitale le matin, déjeuner à Tchong-king et dîner quand même à Tchentou.

Mais vous allez me poser une nouvelle interrogation : que pensent les intéressés, les coulis eux-mêmes, porteurs de chaises ou d'autres fardeaux ; oui, que pensent-ils de la grande transformation qui se prépare, de ce bouleversement sans nom ? Eux, ne pensent guère, ne savent pas : ils ont bien une vague crainte des dragons de feu (locomotives), mais sont encore incapables de comprendre les conséquences d'une telle révolution. Toutefois, on peut envisager l'avenir avec sérénité ; car sitôt que ces coulis reconnaîtront que le pain quotidien non seulement reste assuré, mais que le salaire est augmenté (ne le serait-il que de 20 sapèques), ils se déclareront tous satisfaits. Le gain moyen des travailleurs ordinaires est de 100 à 150 sapèques ; si vous leur en apportez 200, 250 (je l'ai déjà dit, la ligature de 1.000 sapèques vaut 3 francs environ), tout ce pauvre monde *vous appartiendra*. Et croyez-moi : ce n'est point une simple affirmation ou encore une conviction d'ordre personnel,

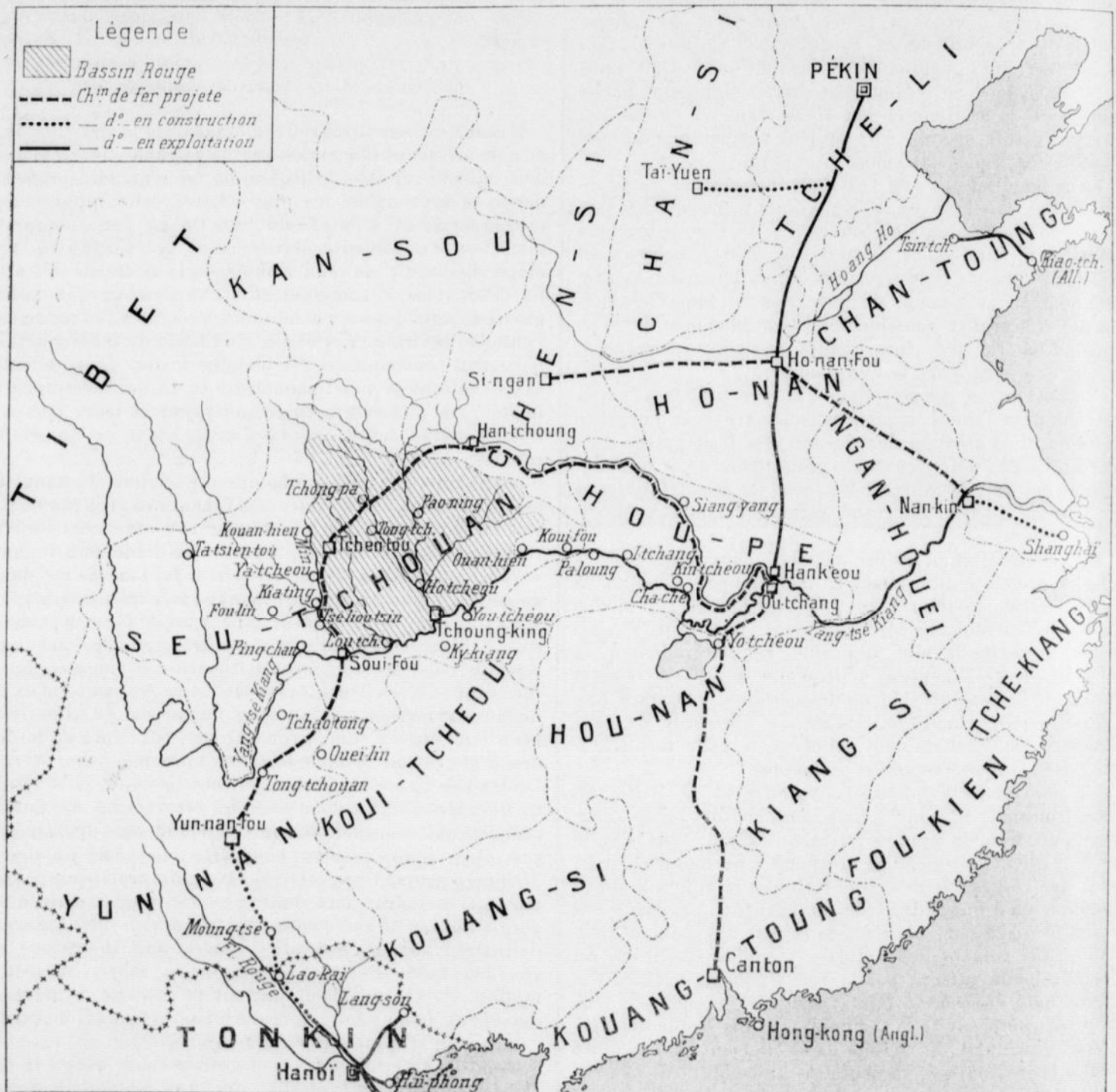
(1) Pour être continuée sur Si-Ngan-fou à travers une région riche et populeuse, et rejoindre la ligne Pékin-Si-Ngan-fou actuellement en construction.

mais bien une certitude basée sur la connaissance acquise de la mentalité chinoise pendant deux années d'un contact journalier.

Les porteurs de chaise les mieux rétribués et les plus importants des coulis, ceux dont l'opposition serait la plus sérieuse, pourraient être utilisés comme surveillants sur les chantiers; c'est un rôle dont le Chinois est généralement fier, surtout quand il s'accompagne d'une augmentation de salaire, ce qui serait le cas. Et quand la construc-

ne faut pas oublier que la province est en partie montagneuse, très accidentée, et que les routes affluant aux lignes ferrées seront longtemps encore sillonnées de coulis ou de pousseurs de brouettes. Quant aux porteurs de sel ou de thé, qui s'en vont aux Alpes Seu-tchouannaises, au Thibet, ils conserveront pour des siècles leur rude monopole, qu'il serait cependant humain de rendre moins pénible.

Je n'ai pas encore envisagé le problème des chemins de fer au point de vue matériel et du transport de ce matériel



tion de ce tronçon sera achevée, quand, pour pousser les choses à l'extrême, le Seu-tchouan sera sillonné de chemins de fer, il sera encore facile d'assurer la subsistance de tous les travailleurs qu'on ne pourra utiliser pour l'entretien et la surveillance de la voie. Tout d'abord, un certain nombre sera pris par les industries connexes, liés à la création des chemins de fer, d'autres seront conservés pour les exploitations diverses, dont je vous exposerai bientôt la genèse facile et nécessaire. Et la solution de ce problème complexe sera d'autant plus aisée qu'il faudra un laps de temps considérable pour achever au Seu-tchouan, un réseau d'une certaine ampleur et qu'ainsi, il n'y aura point de transition brusque. D'un autre côté, il

à pied-d'œuvre. On ne peut attendre l'achèvement du tronçon Haï-phong-Souïfou pour commencer le tronçon Souïfou-Tchentou, et prétendre transporter par là rails et machines nécessaires à la province. Il faut chercher et trouver un autre expédient. C'est ici que se pose la question si importante de la transformation sans secousses, ni crises violentes de la navigation sur la Haut Yang-tseu et ses affluents. Les milliers de bateliers qui vivent de transports sur ces eaux redoutent le navire à vapeur au dernier degré et s'imaginent qu'il tuerait à bref délai, leur trafic, principalement sur le bief de 1.100 kilomètres, Kouï-Tcheou-Souïfou-Kiating. Il y a une solution, laquelle serait amorcée par l'obligation d'amener vers Seu-Tchouan le matériel,

rails et locomotives, du chemin de fer. La Compagnie concessionnaire ne pouvant s'accommoder des lenteurs de la montée actuelle et des dangers qu'elle présente, le halage à la cordelle forçant la jonque à suivre les berges, à contourner les pointes, les rochers, où le courant est le plus violent, à aller en un mot au-devant des obstacles, la Compagnie, dis-je, chercherait dans les inventions modernes, le moyen le plus pratique d'effectuer ses transports. Or, le plus simple, le moins coûteux, serait l'embarcation automobile, chargeant elle-même, faisant le remorquage de chalands.

Mais il vaudrait infiniment mieux placer le moteur à pétrole sur les jonques mêmes, ce qui est très praticable, des plus facile, m'affirme un de mes amis, le Dr Sonrel, qui jouit d'une grande compétence dans ces questions. Un grave problème serait ainsi solutionné; car il n'y aurait plus de résistance sérieuse de la part des bateliers. Et comme il faudrait encore des haleurs pour les rapides, une partie seulement se trouverait sans emploi. D'ailleurs bien souvent ce sont des malheureux paysans qu'on réquisitionne pour les jonques de mandarins et transports du gouvernement, et dont le salaire est dérisoire, quand salaire il y a. Ces pauvres gens resteront à la terre, dont les procédés scientifiques modernes peuvent augmenter sensiblement la surface utilisable.

#### *Le problème de l'éclairage et les cultures vivrières.*

J'en ai fini avec la question des transports et je vais aborder un nouveau problème, qui est le *nœud même* de toutes les transformations économiques au Seu-tchouan : c'est le problème de l'éclairage. Vous allez me comprendre.

A l'heure actuelle, les 40 millions de Seu-tchouannais s'éclairent à l'huile de colza. Ils fabriquent bien de la bougie, mais c'est un objet de luxe peu employé, sauf dans les temples publics et privés. L'huile de colza est donc l'agent d'éclairage le plus employé, et le Chinois, hélas ! n'en connaît pas d'autre. Je dis hélas ! parce qu'il immobilise ainsi et enlève à la culture des céréales et des plantes vivrières un sixième au moins de la surface arable de la province. Tous ceux qui connaissent la Chine, ses malheurs, ses souffrances terribles par la disette, par les famines, comprennent maintenant l'immense portée économique et sociale d'un changement qui rendrait à la culture vraie, pour la nourriture de tout un peuple, plusieurs millions d'hectares d'excellente terre.

Mais, comment réaliser pareille perspective ? Veuillez m'écouter attentivement : il y a du charbon partout au Seu-tchouan. Dans certaines vallées, quand vous circulez, vous en voyez à chaque instant émerger à la surface du sol. Comme le bois est très rare, ce charbon est le véritable combustible employé pour la cuisine et le chauffage. On utilise aussi beaucoup de coke, mais savez-vous comment le Seu-tchouannais fabrique ce coke ? Vous ne le devineriez jamais : eh bien ! en brûlant du charbon en plein air ! Pourquoi ? Parce que le charbon, ainsi allégé de tous ces produits précieux dont il ne soupçonne pas l'importance, devient plus léger, plus facile à transporter. C'est à nous d'instruire le Chinois, de lui montrer que ce charbon recèle mille choses qui serviront d'abord à l'éclairer, puis à teindre ses étoffes, à guérir ses maladies, à parfumer ses femmes, etc. Et cette industrie du gaz d'éclairage, créée par nous, trouverait, comme j'y fais allusion, à utiliser sur place tous les sous-produits de la distillation du charbon. Le Seu-tchouan est une des plus importantes régions séréricoles du monde et pour teindre leurs belles soies, les Seu-tchouannais ayant abandonné leurs anciennes teintures végétales, emploient à l'heure actuelle des couleurs d'aniline de qualité inférieure et de provenance allemande. Ces teintures se fixent mal et changent rapidement. Il y aurait donc grand intérêt, dans chaque ville éclairée au gaz, à distiller les goudrons pour livrer

des produits colorants de bonne qualité à toute une vaste industrie. On pourrait aussi fabriquer des parfums à bon marché, sûr de les écouler dans le pays. En cela, comme pour les teintures, nous ne ferions aucun tort à la production française, car ce sont les Allemands et les Japonais qui vendent tous ces articles de camelotte, dont le prix est plus élevé cependant que les produits que nous fabriquerions sur place avec une main-d'œuvre peu exigeante.

Cette question de l'éclairage, vous le sentez bien maintenant, est vitale pour la province; et si nos ingénieurs veulent se mettre à l'œuvre, leur succès est assuré, car le Chinois, plein de bon sens et très pratique, comprendra tout de suite, par une expérience faite sur une petite échelle, que cette création est toute à son avantage et une abondante source de profits. Il aura même des regrets amers de savoir quelles richesses il a gaspillées depuis tant de siècles, lui si pauvre, lui qui a tant de peine à gagner le pain quotidien.

Mais, pour en finir avec le charbon, j'ajouterai que s'il est partout abondant, il est fort mal exploité. Le rendement des mines peut être décuplé sans peine le jour où les procédés européens entreraient en vigueur. Pour le moment, l'ouvrier se contente de forer un trou au flanc de la colline où émerge un gisement et abandonne la mine dès que l'eau s'y infiltre ou l'envahit. Le charbon, malgré son abondance et sa facilité d'extraction, est d'un prix élevé, toujours à cause de l'insuffisance et de la cherté des transports.

Il en est de l'exploitation des autres mines comme du charbon : les moyens employés, où la géologie n'a rien à voir, dans la recherche des filons, sont des plus primitifs. Le rendement est donc très faible : je parle des mines de fer, de plomb, de cuivre et d'étain. Et en dehors des gisements connus, une prospection sérieuse ferait sans doute découvrir des gisements nouveaux, non seulement dans le Bassin Rouge, mais surtout dans les Alpes Seu-tchouannaises, à peu près inexplorées. Il existe aussi de l'or, puisque les habitants de cette région, en trouvent dans les sables des torrents. Bonvalot prétend même qu'il abonde autour de Ta-tzien-lou. Le mercure est aussi à rechercher et s'il y en a autant qu'au Kouei-tcheou, ce serait une source de richesse considérable.

#### *Les possibilités industrielles.*

Il est donc possible de créer toute une industrie métallurgique, peut-être même des hauts fourneaux, qui fourniraient plus tard rails et locomotives pour les chemins de fer, sans compter la catégorie des fers utilisés dans la construction des ponts et des habitations. Le bois est devenu si rare au Seu-tchouan, il est si coûteux que la population aurait intérêt à employer ces fers pour les bâtiments. Dans ces entreprises, nous serions appelés à fournir le matériel d'exploitation et la direction : ingénieurs, contremaîtres et ouvriers spéciaux.

Mais il reste encore d'autres industries à créer : 1° la verrerie que le Chinois prise beaucoup, mais qui est un article d'importation trop cher pour la masse et aussi pour la classe dite aisée, laquelle jouit, en vérité, de moins de confort que nos ouvriers des villes; 2° la savonnerie qui n'existe pas non plus et dont les produits, comme ceux de la verrerie, sont appréciés au plus haut degré, mais accessibles seulement à la classe privilégiée.

#### *La soie.*

Je passe sous silence toutes les industries à perfectionner, dont l'étude m'entraînerait trop loin. Je parlerai uniquement de la grande exploitation seu-tchouannaise du ver, celle qui fait sa richesse actuelle : la soie.

Cette industrie est fort développée et l'élevage du ver se fait dans presque tout le Bassin Rouge. Mais l'ignorance

de certains soins à donner au bombyx, la négligence de son hygiène, l'absence de toute sélection, d'où les maladies et leur propagation fatale, ont pour résultat d'amener chaque année la mort d'une forte proportion de vers. Trop souvent même, de terribles épidémies exercent des ravages qui sont la ruine complète de certaines régions. D'où faible production, généralement, et production infime quand sévissent les épidémies. Je n'ai pas besoin d'insister sur la révolution économique que provoquerait la méthode de Pasteur. La production, de qualité supérieure, considérablement accrue et régulièrement obtenue chaque année, augmenterait le bien-être des populations; et celles-ci béniraient le bon génie qui viendrait ainsi alléger leur rude combat pour la vie. Notre marché en profiterait à son tour, car nous achetons beaucoup de soies blanches du Seu-tchouan, appelées « ta tcheou », et Lyon importe des quantités considérables de cocons et soie brute. La plupart des robes de « foulard » que portent nos élégantes viennent de Tchontou ou Kiating. Les méthodes de filage et de tissage sont aussi à transformer, car le Chinois emploie depuis des siècles des métiers que la Mission Lyonnaise déclare être les primitifs des primitifs et incapables de fournir des tissus parfaits.

Je vous ai parlé de la teinture de ces soies, les couleurs sont mauvaises et les procédés de trempage défectueux, mais la réforme est simple, facile à obtenir.

#### *Amélioration de l'agriculture.*

Il resterait encore à étudier tout un côté de la situation économique du Seu-tchouan, celle de l'exploitation du sol proprement dite. Là aussi il y aurait tout un programme à exécuter; mise en pratique des procédés de la chimie agricole moderne, augmentation du rendement en céréales, récupération pour la culture d'immenses terrains improductifs par la routine du paysan chinois, sa manie de déboisement poussée à l'extrême, etc. Il y aurait aussi à se préoccuper du perfectionnement des systèmes d'irrigation, à reprendre aux fleuves, aux rivières torrentueuses de vastes espaces qu'ils ont couverts de leurs sables, de leurs galets et que le paysan a abandonnés. Ailleurs, quelques travaux de barrages, d'approfondissement du chenal, de constructions d'écluses, assureraient pour toute l'année la navigation des jonques arrêtées pendant six mois. Enfin, il y a la question vitale du reboisement, celle de l'élevage des troupeaux, avec toutes les conséquences économiques qui en découlent, mais je n'ai pas le temps, ici, d'exposer à fond de point très intéressant.

#### *Le commerce possible.*

Il me reste à énumérer pour les négociants et industriels ici présents la liste des produits qu'on peut vendre au Seu-tchouan :

1° La verrerie, les cristaux et porcelaines communes, la miroiterie, l'horlogerie;

2° Les velours, lainages, flanelles, draps, surtout les couleurs *voyantes*; la passementerie, la bonneterie à bon marché, la parfumerie, les savons; un grand nombre d'articles de Paris, surtout les jouets mécaniques qui ont le plus grand succès.

3° Appareils et produits photographiques, appareils de chauffage, machines à coudre et plus tard appareils mécaniques pour certaines industries (thé, filage, tissage des étoffes de soie, laine et coton), pour la métallurgie, l'exploitation des mines, l'éclairage au gaz ou électrique;

4° Dans un autre ordre d'idées: nos vins blancs, champagne, cognac, liqueurs, conserves de poissons et de fruits, etc.;

5° La droguerie, elle, a un bel avenir devant elle; la quinine, l'antipyrine, les sels mercuriaux, les objets de pansement ont fait rapidement leur chemin.

6° Une machine à glace avec fabriques de boissons gazeuses écoulait aussi facilement ses produits.

Quant aux articles à acheter, on peut citer: Soies, ma pou (ramie) musc, opium, rhubarbe et autres produits médicaux. Soies de porc, peaux, fourrures, laine, tresses de paille, broderies, etc.

En retour de ces renseignements commerciaux, je demanderai à certaines personnes généreuses de vouloir bien doter nos écoles, au Seu-tchouan; et les meilleurs dons seraient des spécimens de notre belle librairie française, nos principaux classiques, nos méthodes d'enseignement primaire et supérieur, des livres de vulgarisation scientifique avec nos belles gravures et fines reliures: quelques ouvrages d'art avec enluminures, des planches murales, etc. Ce serait le meilleur moyen de prouver aux Chinois que nous ne sommes pas des barbares, mais que nous cultivons comme eux les arts et les belles-lettres.

#### *Le rôle possible des Français.*

Je m'arrête: je ne puis abuser plus longtemps de votre attention; vous le voyez, toutes les données d'un séduisant et vaste problème vous apparaissent nettement à ce moment. Il y a un champ immense ouvert à l'énergie française, pour son profit à elle et aussi le plus grand bien de toute une population égale en nombre à la nôtre, douce, polie, civilisée, des plus intéressantes. Notez ceci: qu'il faut envisager sérieusement vous-même cette perspective que la Chine pense à l'heure actuelle à tirer parti des inventions de l'Européen, et que si ce n'est nous, ce seront d'autres qui viendront proposer aux fils de Han d'améliorer leur situation économique, en utilisant leurs richesses. Et ils seront écoutés; car le Chinois commence à se rendre compte que chez lui, étant données ses maigres ressources, tout est onéreux: produits du sol et du sous-sol, produits de l'industrie du vêtement, du bâtiment, de l'alimentation, transport de ces produits: tout est cher.

Oui, la pauvreté est effrayante sur son immense empire, même au Seu-tchouan, la région la plus féconde peut-être de l'univers. Car il est, le Chinois, comme vous l'avez vu, un grand gaspilleur de richesses: *il ne sait pas*. Il a cultivé tout ce qu'il y a de plus noble au monde: les belles-lettres, la philosophie et les arts, mais il ignore les sciences avec leurs applications merveilleuses. Eh bien! nous, Français, faisons un pacte avec lui, mais gardons-nous d'aborder le fils de Han avec la brutalité de parvenus qui savent tout, ont tout scruté. Non: n'oublions jamais qu'il appartient à la plus vieille civilisation du monde, la plus belle peut-être, et que dans le conflit des compétitions européennes, il se donnera à qui saura le prendre. Il sait l'art de tirer parti des jalousies internationales et comprend, à l'heure actuelle, que les coups de force d'une nation sont de moins en moins à redouter, si l'on fait la part de l'antagonisme d'intérêts entre les différents peuples européens.

Et à ceux qui craignent de la part du Chinois une opposition sérieuse à ces réformes économiques, je dirai qu'ils ne le connaissent point: il a trop de bon sens et de sagesse pour ne pas saisir l'opportunité du plus grand nombre d'entre elles; et du moment qu'il y trouvera son profit et non la perte de son gagne-pain, soyez assurés que l'opposition n'existera pas. En Chine, l'opposition systématique et sans fondement réel ne se verra guère: un comité électoral français qui ne veut point d'une réforme est autrement redoutable et difficile à vaincre qu'une guilde seu-tchouanaise, sauf de très rares exceptions.

Notre aide pacifique et si féconde pour le Chinois s'étendrait au Kouei-tcheou et au Yunnan surtout, qui nous intéressent plus directement. Toutes ces régions ont besoin de guides, non d'émigrants en masse, et cette situation d'éducateurs nous convient excellemment, étant donné le faible accroissement de notre population. Notre épargne est considérable, et il serait, certes, plus avantageux pour

nous d'utiliser nos capitaux pour mettre en valeur ces régions que de les prêter à d'autres peuples pour les mêmes exploitations, selon un système que la mauvaise organisation de notre capital nous a fait presque partout subir. Nous avons commencé au Yunnan, et nous ne saurions que tendre de plus en plus notre effort pour l'exécution rapide du chemin de fer. Cette province, pour se développer, n'aurait qu'à recevoir le trop-plein des vallées seu-tchouannaises : ces populations agricoles, paisibles habituées au travail, remettraient en valeur, sous la direction de leurs mandarins et notre aide technique, les plateaux et vallées abandonnés, permettant aussi l'exploitation minière sur une grande échelle. Notre voie ferrée serait le grand collecteur de toutes ces richesses et ses embranchements poussés vers certains territoires judicieusement choisis, ramèneraient à la vie ce qui est maintenant désert.

Le Seu-tchouan et le Yunnan, ne l'oubliez pas, sont d'importance vitale pour le développement futur et complet de notre grande colonie indo-chinoise, qui trouvera là, dans un effort pacifique, les moyens d'utiliser toutes les énergies qui n'ont pas chez elles un aliment suffisant. L'exploitation rationnelle et scientifique des ressources de ces deux provinces aura la plus heureuse répercussion sur le Tonkin et décuplera son importance.

En résumé, j'ai posé des jalons, dégagé des possibilités, montré ce qu'est le pays, l'habitant : à vous, maintenant, ingénieurs, industriels, négociants, d'aller étudier, sur place, le côté technique de ces nombreux problèmes et d'en préparer la solution. Ne craignez point d'y aller : vous y trouverez sécurité et santé, et vous travaillerez pour vous et votre pays. Mais ce qu'il faut, c'est un long terme, n'être point pressé, prendre contact avec le Chinois, vivre un peu de sa vie, le traiter en égal, en civilisé qu'il est ; surtout, ne point agir en égoïste qui ne voit que son intérêt immédiat et se refuse à la collaboration sincère avec le possesseur.

Croyez-moi, avant tout, sachez inspirer confiance en mettant en pratique les modestes conseils que je me permets de vous donner. N'oubliez pas non plus que notre race aussi intelligente, est plus souple, plus insinuante que d'autres de l'Europe ; qu'elle a toutes chances de réussir avec le Seu-tchouannais que j'appellerais volontiers le Français de la Chine. Allez donc à cette conquête pacifique, mais soyez jeunes, n'ayez pas de liens de famille trop étroits qui gênent votre action future. Dites-vous que le temps n'est rien, que deux années en un pays intéressant passent bien vite, que le succès n'appartient qu'aux patients, aux persévérants. Des études, des recherches précipitées dans la plus riche contrée du monde n'ont jamais eu d'autre résultat que de fausser l'opinion sur la valeur réelle de ses productions et tarir ainsi une abondante source de profits. Vous n'avez plus à hésiter : la moisson est proche, elle est mûre et d'ici longtemps, les ouvriers seront nombreux. Hâtez-vous donc.

Quant à nous, nous vous aiderons dans la mesure de nos forces. Nous avons créé à Tchentou, sur la demande du vice-roi, une école de médecine et de science, qui va prendre prochainement un certain développement, grâce à la haute initiative des ministres des Affaires étrangères et des Colonies et de concert avec le gouvernement impérial chinois.

Sur ce beau sol du Seu-tchouan, nous travaillerons avec vous et pour nous ; nous créerons un mouvement d'opinion en soulageant les souffrances de son peuple, nous aplanirons les obstacles. Et les médecins instruits par nous, qui sortiront de l'Ecole, auront pris un peu de notre âme ; ils vous comprendront mieux, vous ouvriront les voies.

## LA GUERRE

A en juger par la rareté et l'insignifiance des nouvelles qui nous sont venues de Mandchourie depuis un mois, on pourrait croire que l'armée du maréchal Oyama est tombée en sommeil, ou du moins que l'état-major japonais ne veut plus rien entreprendre sur terre avant d'être fixé sur l'issue de la grosse partie qui va se jouer prochainement sur mer. Rien ne serait plus faux que cette dernière opinion. C'est en effet une justice à rendre aux Japonais que depuis quinze mois leur armée a déployé dans l'accomplissement de sa tâche une infatigable vigueur, comme si tout le poids de la guerre retombait sur elle seule, et que, de son côté, leur flotte en a fait tout autant. C'est précisément en rivalisant d'énergie que soldats et marins se sont prêtés un mutuel appui. Le caractère dilatoire que les opérations de Mandchourie affectent pour le moment n'est donc pas dû à l'attente des événements maritimes, et vraiment nous assistons depuis trop longtemps à ces alternatives d'activité manifeste et d'inertie apparente pour que nous ayons aujourd'hui le droit de nous en étonner. Les Japonais ne sont capables d'efforts tels que ceux qu'ils ont fournis à Liaoyang, au Cha-ho et à Moukden, qu'à la condition de s'y préparer de longue main et de marquer un temps d'arrêt considérable, une fois l'effort donné. Maintenant que les voilà engagés au cœur de la Mandchourie, forcés de s'éloigner à la fois de la mer et de la voie ferrée, il est tout naturel que leurs progrès soient plus lents.

Nous avons laissé le 15 avril leurs avant-gardes dans la région de Kaïyouen-Tchangtou, tandis que l'arrière-garde de Liniévitch tenait la ligne Fenghoua-Pamientchang. Il n'y a de ce côté, à la date du 15 mai, que peu de changement dans la situation des belligérants, et l'on peut mesurer la singulière erreur du correspondant militaire du journal russe *Novoïe Vrémia* pronostiquant, il y a un mois, que les Japonais seraient à Kirin le 20 avril et à Kharbin le 6 mai. Cette prédiction pessimiste était due probablement à la pointe qu'un détachement japonais avait poussée dans les premiers jours d'avril jusqu'à Chen-tsia-toun, sur la voie ferrée, à 30 kilomètres au sud de Fenghoua. Ce village avait été bientôt abandonné, et la ligne japonaise reportée au sud, puisque le 7 mai, trois semaines plus tard, un télégramme officiel de Tokyo nous apprenait qu'on venait de se battre à 50 kilomètres au nord de Fakoumen, et que les Russes avaient été chassés de Pa-pao-toun, sur la route de Fakoumen à Podoune. Une autre dépêche signalait une reconnaissance de Cosaques à 15 kilomètres de Chang-tou.

Ainsi donc, le long de la voie ferrée, c'est le *statu quo*. A l'Ouest, rien à signaler, si ce n'est un raid exécuté par 2 ou 3.000 Khounkhouses auxquels se seraient joints autant de cavaliers japonais réguliers avec 24 pièces de canon ; suivant les

rapports des garde-frontières russes, ce détachement se trouverait déjà à 150 kilomètres au nord-ouest de Kouang-tcheng-tsé, sur la route de Tsitsikar, c'est-à-dire à peu près à hauteur de Podoune. Sans méconnaître les ennuis qu'il peut causer aux Russes le jour où il atteindra le chemin de fer entre Kharbin et Tsitsikar, ce n'est évidemment pas vers l'Ouest qu'est l'intérêt principal de l'offensive japonaise : ce qui se passe dans la direction de Kirin est incontestablement plus grave. De ce côté, en effet, les colonnes japonaises apparaissent sur trois routes différentes : celle qui mène de Moukden à Kirin par Haï-loung, celle qui de Sing-king remonte vers le Nord pour recouper la première dans le voisinage de la ligne de partage des eaux du Liao et de la Soungari, enfin celle qui relie Toung-koua à Haï-loung (voir le croquis ci-joint). La première a été le théâtre d'engagements importants. Le 11 avril, une reconnaissance russe, composée de 1 régiment d'infanterie, de 6 sotnias et de 1 batterie, poussait jusqu'à Meï-yen, à 60 kilomètres au sud-est de Tié-ling, surprenait les troupes japonaises qui occupaient ce point, et les forçait à reculer après avoir brûlé elles-mêmes un dépôt de vivres et de munitions. Mais les Japonais ne tardaient pas à reprendre l'offensive. Le 16 avril, nous les trouvons à Pakia-tsé, dans le voisinage de la source du Houn-ho où un détachement russe, peut-être le même qui avait combattu à Meï-yen, se retirait précipitamment vers Haï-loung pour ne pas avoir sa retraite coupée par des contingents arrivant de Sing-king. Enfin un télégramme officiel de Tokyo, daté du 7 mai, nous apprend qu'un corps japonais, venant de Toung-koua et marchant sur Haï-loung, a rencontré de la cavalerie russe à 45 kilomètres de Toung-koua et l'a repoussée. Il s'agit donc bien d'une marche concentrique sur Haï-loung, exécutée à la mode japonaise, c'est-à-dire en utilisant simultanément tous les itinéraires possibles. Mais c'est seulement quand les Japonais seront parvenus à Haï-loung, dont ils sont encore éloignés d'une quarantaine de kilomètres, que leur droite, prenant Kirin pour objectif, sera à hauteur de leur gauche, actuellement à Tchang-tou et visant à atteindre Kouang-tcheng-tsé. On comprend donc pourquoi la gauche a marqué le pas depuis si longtemps ; c'est vraisemblablement pour respecter le principe absolu de l'état-major japonais de maintenir une sorte d'alignement dans les têtes de colonne. Elles menacent actuellement la ligne Kirin-Kouang-tcheng-tsé, comme naguère partant de Feng-hoang-tcheng, Siou-yen et Port-Adam, elles menaçaient la ligne Liao-yang-Kaï-ping. Il est probable que, même après avoir dépassé Haï-loung, l'aile droite continuera à être l'aile marchante, puisqu'il faudra forcément suivre les tortueuses vallées du Léao-kou et de la Soungari pour atteindre Kirin, tandis que la route de Tchang-tou à Kouang-tcheng-tsé est une ligne droite.

Les dépêches reçues jusqu'à présent permettent bien de se faire une idée du mouvement japonais, mais elles sont malheureusement muettes

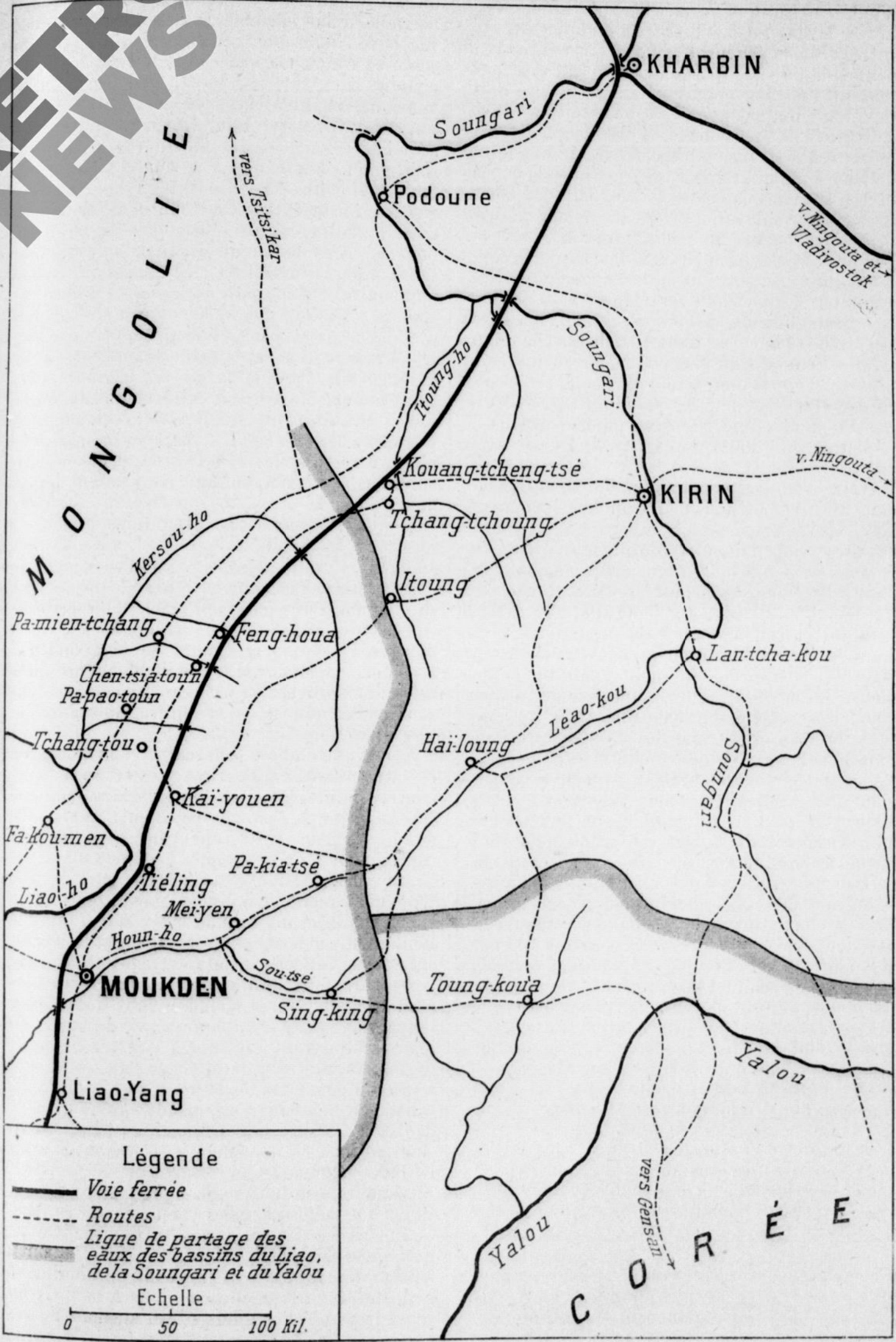
sur les effectifs qui y participent. Le maréchal Oyama ne dispose-t-il pas, pour cette offensive vers le Nord, de corps nouveaux qui n'ont pas assisté à la bataille de Moukden ? Si l'on peut admettre à la rigueur que le détachement parti de Sing-king venait de Moukden par la ligne de rocade que constituent les cours du Houn-ho et de son affluent le Sou-tsé, il est plus difficile de croire que les troupes qui ont occupé Toung-koua (à 100 kilomètres à l'est de Sing-king, tout près du Yalou) avaient été envoyées aussi de Moukden. Il n'est nullement impossible qu'elles soient arrivées par la Corée et qu'elles soient soutenues elles-mêmes par une certaine division concentrée à Gen-san, et qui, d'après un télégramme de Changhaï, se serait dirigée vers le Nord, soi-disant pour prendre la route de Vladivostok, à moins que ce ne soit pour franchir le Yalou et se porter sur Kirin en suivant le cours supérieur de la Soungari. Si cette division était destinée à Vladivostok, on ne s'expliquerait pas que les Japonais ne l'eussent pas transportée par mer dans le voisinage du golfe de Pierre le Grand, puisque Rodjestvensky ne peut encore avoir aucune action sur ces parages.

\*  
\*  
\*

En faisant cette dernière hypothèse, nous ne prétendons pas méconnaître l'intérêt que présenterait aujourd'hui pour les Japonais la prise de Vladivostok. Privé de son unique base navale, Rodjestvensky se verrait réduit à une condition de Juif errant qui serait peu enviable même après une victoire remportée en haute mer. Aussi y a-t-il longtemps que la presse militaire annonce le siège imminent de Vladivostok. Les Japonais n'ont pas justifié ces prévisions, et la raison en est, selon nous, qu'instruits par la dure expérience de Port-Arthur, ils savent maintenant que la prise d'une forteresse russe, fût-elle insuffisamment organisée, est une opération de très longue haleine. Ils se heurteraient d'ailleurs devant Vladivostok à des difficultés plus grandes qu'à Port-Arthur. Les abords maritimes de la place ne sont pas commodes, et la multiplicité des îlots et des récifs simplifie d'autant la protection à demander aux torpilles. Quant au front de terre, il est trop étroit pour se prêter au développement de l'artillerie de l'attaque. A supposer que la garnison fût à hauteur de sa tâche, ce serait certainement un siège de plusieurs mois, qui, en tout état de cause, ne serait pas terminé lorsque la prochaine bataille navale se livrera. Lorsque les Japonais voudront interdire l'accès de Vladivostok aux escadres combinées de la Baltique, c'est à un Togo et non pas à un Nogi qu'ils devront le demander.

Mais puisqu'ils n'ont aucun intérêt évident à brusquer les choses devant Vladivostok, ne faut-il pas croire qu'ils attendront un certain temps avant de commencer ce siège ? Agir autrement serait se départir de cette stratégie éminemment prudente, que quinze mois de guerre permettent de considérer déjà comme traditionnelle chez eux.





**Légende**

- Voie ferrée
- Routes
- Ligne de partage des eaux des bassins du Liao, de la Soungari et du Yalou

Echelle

0 50 100 Kil.

N'oublions pas que l'armée de Nogi n'a été constituée devant Port-Arthur que lorsque les trois autres armées étaient déjà fort avancées, dans la péninsule du Liao-toung, et que par conséquent toutes les forces japonaises étaient capables de se prêter un mutuel appui. Ce ne serait pas le cas actuellement, étant donné la distance énorme où le maréchal Oyama est encore de la voie ferrée de Kharbine, qui est le cordon ombilical de Vladivostok. Si les Japonais veulent faire de bonne besogne devant cette forteresse, il leur faut au préalable couper ses communications, et c'est l'affaire du maréchal Oyama. Peu importe d'ailleurs que la section soit faite à Kharbine, à Nin-gouta ou à Nikolskoe. Stratégiquement parlant, la coordination des efforts sera aussi bien assurée si l'armée Oyama est maîtresse de Kharbine que si elle s'empare du chemin de fer en un point plus voisin de la mer: Quoique certains journaux russes, et notamment la *Novoïé Vrémia*, s'obstinent à prédire une offensive japonaise dans la région de Nin-gouta, nous attendrons de l'avoir vue pour y croire.

Pour résumer la situation en Mandchourie, nous dirons donc, nous réservant de faire amende honorable si nous nous trompons, que la totalité des forces japonaises va continuer son offensive vers le Nord, en la limitant probablement vers l'Est à la région de Kirin. Mais cette avance sera forcément lente, parce que pour atteindre Kirin il faudra organiser une assez longue ligne d'étapes dans un pays montagneux où les transports ne peuvent pas être rapides, surtout pendant la pluvieuse saison du printemps. Jusqu'ici les armées japonaises ont été approvisionnées par mer, par chemin de fer et par voie fluviale. Ce sont là des conditions exceptionnellement favorables pour résoudre le redoutable problème que le ravitaillement des masses modernes impose aux états-majors. Il n'y a eu d'exception que lorsque l'armée Kuroki était concentrée autour de Fenghoang-tcheng, et l'on n'a pas perdu le souvenir de la longue station qu'elle y a faite.

Aucune nouvelle précise n'est parvenue en Europe depuis un mois touchant l'armée de Liniévitch. Sa réorganisation se poursuit méthodiquement, et le nouveau généralissime proclame très haut, dans différents interviews, que sa méthode de guerre différera totalement de celle de son prédécesseur. On en a conclu que le rappel définitif de Kouropatkine était de plus en plus probable puisqu'il avait à lutter en Mandchourie contre l'hostilité de Liniévitch, et à Pétersbourg contre celle de Dragomiouff (1).

\* \* \*

Les impatients, qui depuis le 8 avril, date à laquelle l'escadre Rodjestvensky a paru au large

(1) On ne prête qu'aux riches : aussi prête-t-on beaucoup à l'illustre Dragomiouff. Ce dernier vient de protester contre les opinions que lui attribuait gratuitement la presse, et dont les plus marquantes sont la nécessité pour la Russie de continuer indéfiniment la guerre et de se priver des services de Kouropatkine.

de Singapour, attendent de jour en jour la nouvelle d'une formidable bataille navale, doivent être singulièrement déçus, puisque pas un coup de canon n'a encore été tiré. Il eût fallu, pour qu'il en fût autrement, que Togo, s'éloignant délibérément de ses bases, allât chercher son adversaire fort loin dans le Sud, dans le seul but d'empêcher sa jonction avec l'escadre Nebogatoff. Il a estimé sans doute que les avantages de cette expédition n'en compensaient pas les inconvénients, car on n'a pas signalé entre la latitude de Formose et celle de Singapour d'autres bâtiments japonais que des croiseurs légers faisant de l'exploration, tenant leur amiral au courant des faits et gestes des Russes, jouant en un mot leur rôle de cavaliers de la mer. Quant à Togo lui-même, on s'obstine à le voir avec ses vaisseaux de combat dans les parages des Pescadores ou de Formose, et le bruit a même couru que le cuirassé amiral *Mikasa* s'était mis au plein sur la côte occidentale de Formose. Mais le fait n'a pas été confirmé, et il n'est pas impossible que les cuirassés et croiseurs-cuirassés de Togo soient tout simplement dans la mer intérieure du Japon, mieux gardés que partout ailleurs contre les indiscretions, et laissant aux petits bâtiments le soin d'opérer dans le voisinage de Formose.

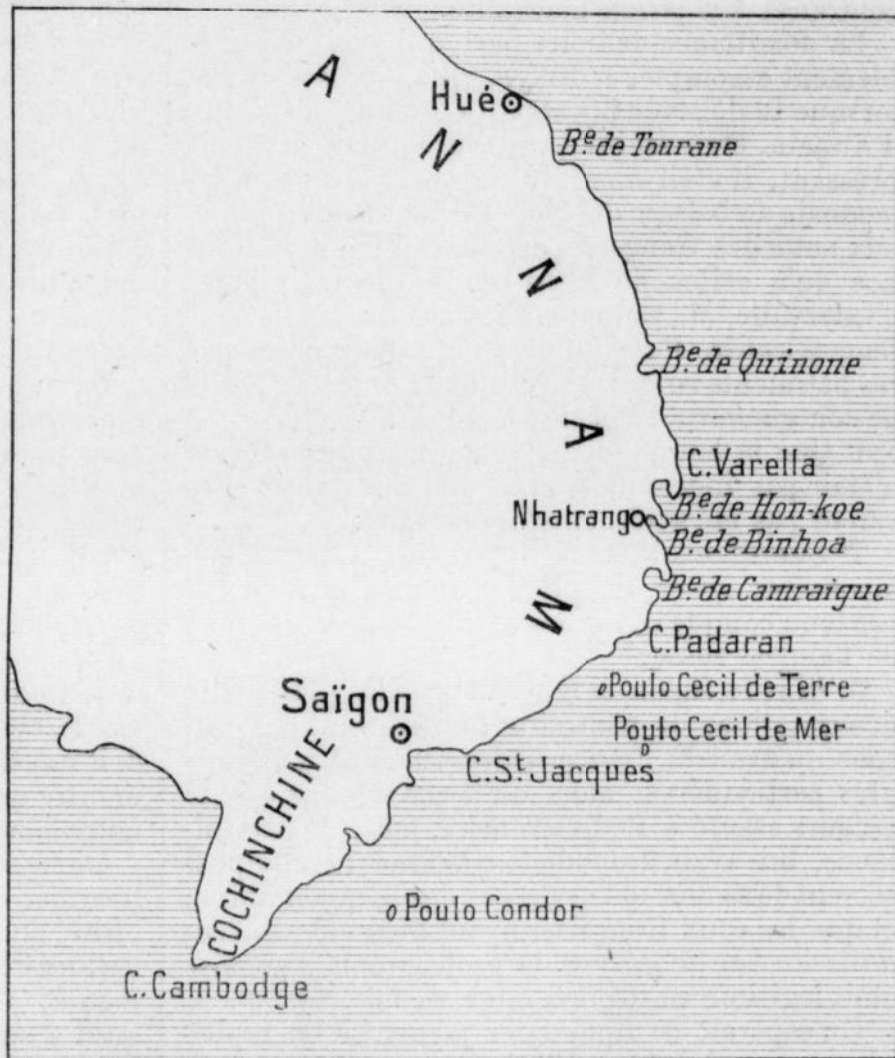
Rodjestvensky a donc eu tout le loisir d'opérer sa jonction avec Nebogatoff, et les deux amiraux russes doivent aujourd'hui naviguer de concert, puisque l'escadre Nebogatoff a été signalée le 5 mai à Singapour. Elle avait donc près d'un mois de retard sur la première, et nous connaissons maintenant la façon dont ce mois a été employé par Rodjestvensky.

Après une station à l'archipel hollandais des îles Anambas, l'amiral russe s'est dirigé vers la baie de Camraigne, immédiatement au nord du cap Padaran. A partir de ce cap et jusqu'à Hué, la côte rocheuse de l'Annam présente une série d'anfractuosités telles que les baies de Camraigne, de Bin-hoa, de Hon-koe, de Quinhone, de Tourane, dont quelques-unes sont d'excellents mouillages. On aura une idée de la rapidité d'information des Japonais en constatant que Rodjestvensky arrivait à Camraigne le 15 avril, et que le 18, trois jours plus tard, toute la presse japonaise était déchaînée contre nous, nous accusant de laisser nos côtes d'Indo-Chine servir de bases pour les opérations militaires des Russes, menaçant déjà de mettre en interdit le commerce français au Japon. Il ne semble pourtant pas qu'en la circonstance nous nous soyons le moins du monde départis des règles de neutralité que nous nous sommes fixées à nous-mêmes, et que nous avons notifiées à toutes les puissances depuis la guerre hispano-américaine; règles qui sont aussi légitimes que celles adoptées par l'Angleterre, puisqu'il n'existe pas en la matière de code international. On sait qu'elles consistent essentiellement à permettre le séjour de nos côtes aux bâtiments belligérants, à la condition qu'ils ne s'y livrent pas à des opérations de guerre, au nombre des-

quelles il faut compter la réparation des grosses avaries et l'embarquement du matériel de guerre. Quant au charbon, la quantité fournie ne doit pas excéder celle qui est indispensable pour gagner le port national le plus proche. En l'espèce, il y aurait eu évidemment mauvaise foi à permettre à une escadre russe d'embarquer le charbon nécessaire pour atteindre Vladivostok, mais on n'en pouvait avoir la tentation à Camraigne où il n'existait qu'un stock tout à fait insignifiant, appartenant à un particulier et uniquement destiné à ravitailler le cabotage. Force nous est pourtant de constater qu'à la suite d'une démarche de M. Motono à Paris, notre gouvernement a fait des représentations à Pétersbourg, et envoyé à l'amiral de Jonquières, commandant notre division navale en Indo-Chine, des instructions pour hâter le départ de l'amiral Rodjestvensky. Celui-ci quitta Camraigne le 24 avril, mais ce fut pour remonter de quelque 100 kilomètres vers le Nord et s'arrêter encore dans la baie de Hon-koe, dans le voisinage de notre poste de Nha-trang, où nous avons un résident. Ce dernier reçut l'ordre d'agir dans le même sens que l'amiral de Jonquières. Rodjestvensky promit de partir le 3 mai et une dépêche Havas nous a appris, en effet, qu'après avoir croisé quelques jours au large de Hon-koe, ses bâtiments avaient disparu le 9. Depuis cette époque nous n'en avons plus de nouvelles, mais il est plus que probable que Rodjestvensky n'a consenti à s'éloigner définitivement des côtes de l'Indo-Chine qu'après avoir opéré sa jonction avec Nebogatoff.

Si l'épineuse question de la neutralité ne nous avait encore jamais donné tant de souci qu'à l'heure présente, on sait aujourd'hui, par le remarquable résumé qu'a publié le *Temps* dans ses numéros des 11 et 12 mai, que depuis le départ de l'escadre de la Baltique, c'est-à-dire depuis sept mois, les réclamations du gouvernement japonais et les répliques du nôtre ont été incessantes. Avant l'arrivée de Rodjestvensky dans les eaux de Madagascar, il y a eu les affaires de Cherbourg et de Dakar, et concernant la division Botrovski, celles d'Alger et de Djibouti. Il s'agissait, au dire du cabinet de Tokyo, de réparations indûment effectuées aux bâtiments russes, et de ravitaillement illicite en charbon dans la limite des eaux territoriales. On n'eut pas de peine à lui démontrer que les réparations aux deux contre-torpilleurs russes de Cherbourg avaient été fort insignifiantes, et que nulle part le charbon n'avait été embarqué à moins de 3 milles de la côte, ce qui eût impliqué de la part des Russes une violation bien inutile de la neutralité.

Mais à partir du moment où l'intention de Rodjestvensky de séjourner longtemps près de Nossi-bé devint évidente, la discussion prit un tour plus sérieux. Au commencement de mars, M. Motono informait M. Delcassé que, d'après les renseignements japonais, la flotte russe était restée pendant un mois au moins mouillée dans les eaux territoriales de Nossi-bé, que les contre-torpilleurs étaient à 4 ou 500 mètres de la jetée, et le reste de l'escadre à une distance de la plage que les canots franchissaient en un quart d'heure. Il ajoutait que les bâtiments se ravitaillaient con-



tinuellement, aussi bien en vivres qu'en charbon, au moyen d'un va-et-vient avec la terre, et que, circonstance aggravante, ils procédaient en toute sécurité à des nettoyages, à des exercices et à des tirs, utilisant ainsi, dans un but de guerre, le temps nécessaire aux autres échelons pour rejoindre le gros de l'escadre. Il terminait en priant le gouvernement français de lui faire savoir quelles mesures seraient prises.

La réponse fut qu'une enquête immédiate allait être ordonnée, et que s'il était prouvé que l'amiral Rodjestvensky avait séjourné dans les eaux françaises dans des conditions contraires aux règles de la neutralité, il serait aussitôt prié de s'éloigner.

Le Japon semble s'être mépris sur le caractère conciliant de cette communication et l'avoir interprétée comme un acte de faiblesse. Puisque, au lieu de répondre de façon ferme aux questions

posées, on semblait reconnaître que la surveillance des autorités de Madagascar avait été insuffisante, et qu'on promettait une enquête, c'était peut-être un indice qu'ultérieurement, pour éviter des difficultés, la France se résoudrait à modifier dans un sens moins libéral ses règles de neutralité. Aussi, par une sorte de protestation préventive, le gouvernement japonais s'empressa-t-il, en vue de l'arrivée désormais prochaine de la flotte russe dans les eaux indo-chinoises, d'attirer notre attention sur la nécessité d'éviter qu'il ne se commit sur notre territoire maritime des actes contraires à la stricte neutralité.

La défaillance de notre part, qui avait été visiblement escomptée à Tokyo, ne se produisit pas lorsque Rodjestvensky apparut au large de la côte d'Annam. Mais maintenant que le péril devenait pressant, il était bien difficile au gouvernement japonais de baisser de ton, et de demander moins aux autorités françaises de Camraigne et de Honkoe qu'à celles de Nossi-bé. A quelques jours d'intervalle, M. Motono protesta deux fois formellement contre l'utilisation de ces deux baies par les bâtiments russes, et résumant tous les griefs de son gouvernement, il concluait :

1° Que la bonne foi du gouvernement français n'était pas incriminée, mais que ses ordres n'avaient pas été suffisamment observés ;

2° Que s'il avait été fait droit aux observations japonaises *après*, il était fâcheux qu'on n'en eût pas tenu compte *avant* les agissements irréguliers de l'amiral russe ;

3° Que le Japon n'ignorait pas la complexité des questions de neutralité maritime et les raisons qu'avait la France d'être attachée à ses règles particulières, mais qu'il considérait que le secours assuré à Rodjestvensky, faute de surveillance, lui avait grandement facilité l'accomplissement de sa mission et l'accès des mers de Chine, et que les eaux françaises ayant bien été utilisées *dans un but de guerre*, la protestation japonaise était légitime en droit comme en fait (1).

Qu'espérait la diplomatie japonaise en multipliant ses plaintes ? Elle n'aurait eu intérêt à entrer en conflit avec la France que si elle avait pu se flatter d'engager l'Angleterre dans la querelle et de faire jouer la fameuse alliance. Mais les représentants que le Japon envoie en Europe sont gens trop avisés pour ne pas comprendre qu'étant donné les conflits d'intérêts qui divisent actuellement les puissances de l'Europe occidentale, il n'y a pas le plus petit espoir d'amener aujourd'hui l'Angleterre à combattre une autre puissance que l'Allemagne. Le gouvernement japonais a donc pris une attitude, et rien de plus. Nous reconnaissons de bonne grâce qu'il y était à peu près forcé par la surexcitation de l'opinion publique au Japon. Cette surexcitation, qui dure encore, n'est pas due seulement à quinze mois de succès ininterrompus dont une victoire de Rodjestvensky pourrait faire perdre le fruit : elle est savamment entretenue par les politiciens

(1) *Temps* du 11 mai.

d'Europe ou d'Amérique qui ont la haine plus ou moins raisonnée de la Russie et de notre pays. Nous n'en voulons d'autre preuve que la venimeuse dépêche de l'Agence Laffan, relative à l'incident de Camraigne, que les autorités de Saïgon ont refusé à bon droit de transmettre, mais qui nous est parvenue huit jours plus tard *via* Hong-kong.

Il faut espérer que la franchise et la netteté des dernières déclarations du gouvernement français mettront un terme à la controverse. Aussi bien dans ses communications diplomatiques qu'à la tribune du Parlement, il a fait ressortir qu'en droit il était complètement couvert par le caractère général et notoire de ses règles de neutralité, règles qui n'ont pas été établies spécialement pour la guerre actuelle, et qu'en équité il avait, dans le plein exercice de sa souveraineté, pris, malgré la lettre de ses règles de neutralité, certaines mesures destinées à assurer de sa part le maintien d'une absolue impartialité.

••

De ce que le Japon n'était pas autorisé à nous reprocher d'avoir maintenu des règles fixées par nous-mêmes il y a sept ans, il ne s'ensuit pas que la Russie ne nous doive pas une grande reconnaissance pour la fermeté avec laquelle nous les avons maintenues. Elle ne doit pas oublier qu'après ses premiers revers (*vix victis!*) toutes les puissances continentales, sauf la France, ont plus ou moins emboîté le pas à l'Angleterre qui, elle, a ses bonnes raisons pour se montrer draconienne sur le chapitre de la neutralité maritime. Elle doit aussi se rendre compte que Rodjestvensky a montré quelque tendance à abuser légèrement de notre hospitalité.

Mais n'était-il pas dans son rôle ? Et quel homme, chargé d'une aussi écrasante responsabilité, aux prises avec une situation unique dans les annales des guerres navales, n'eût pas agi de même ? Quelque grosses que soient les difficultés qu'il a surmontées jusqu'à ce jour, elles sont peu de chose comparées à celles qui l'attendent à son entrée dans les mers jaunes. Pour conduire l'escadre de la Baltique là où elle est aujourd'hui, il fallait une volonté de fer, une application minutieuse, une intelligence profonde des détails, toutes qualités qui n'ont manqué à la marine russe et lui font grand honneur. Mais pour pousser plus loin, il faudra désormais du talent (pour ne pas dire du génie) et aussi, comme dans toutes les entreprises de mer, de la chance ! C'est la conviction qu'entraîne un examen impartial des circonstances actuelles.

Pour mettre dans cette étude le plus de clarté possible, nous comparerons les forces respectives des flottes adverses, et nous chercherons ensuite à déduire de cette comparaison, et aussi des conditions toutes particulières dans lesquelles se trouvent les Russes, les méthodes de guerre qui vont s'imposer à Rodjestvensky et à Togo. Mais dans la comparaison de leurs forces nous aurons soin de distinguer les deux éléments principaux

qui constituent une flotte moderne : 1° les unités de combat, c'est-à-dire les bâtiments cuirassés ; 2° les unités propres aux reconnaissances et aux attaques par surprise, ce que les Anglais appellent *light craft*, c'est-à-dire les croiseurs protégés, les contre-torpilleurs et les torpilleurs.

Si nous considérons comme un fait accompli la jonction des escadres Rodjestvensky et Nebogatoff, les unités de combat de la flotte russe, ne formant pas moins de quatre catégories distinctes, sont les suivantes :

## 1° CUIRASSÉS D'ESCADRE NEUFS.

<i>Kniaz-Souwaroff</i> .....	13.500 tonnes	18 nœuds.
<i>Alexandre III</i> .....	13.500 —	18 —
<i>Orel</i> .....	13.500 —	18 —
<i>Borodino</i> .....	13.500 —	18 —
<i>Ossliablia</i> .....	12.500 —	19 —

## 2° CUIRASSÉS D'ESCADRE ANCIENS.

<i>Sissoi-Veliki</i> .....	8.500 tonnes	15 nœuds.
<i>Navarin</i> .....	9.500 —	15 —
<i>Nicolas I<sup>er</sup></i> .....	9.500 —	15 —

## 3° CUIRASSÉS GARDE-CÔTES.

<i>Apraxine</i> .....	4.200 —	15 nœuds.
<i>Seniavine</i> .....	4.200 —	15 —
<i>Outchakoff</i> .....	4.200 —	15 —

## 4° CROISEURS CUIRASSÉS ANCIENS.

<i>Nakhimoff</i> .....	8.500 tonnes	15 nœuds.
<i>Dmitri-Donskoï</i> .....	5.500 —	15 —
<i>Vladimir-Monomach</i> ..	5.500 —	15 —

Il convient d'y ajouter éventuellement les deux grands croiseurs cuirassés de Vladivostok qui ont été si durement éprouvés lors de la bataille navale du 10 août, mais qu'on dit réparés, et que l'on aurait aperçus dernièrement dans les parages de Yéso, à savoir :

<i>Gromoboi</i> .....	12.000 tonnes	20 nœuds.
<i>Rossia</i> .....	12.000 —	19 —

Si on les fait entrer en ligne de compte, les unités de combat de la Russie représentent 150.100 tonnes.

Quant aux vitesses indiquées, ce sont de grands maxima, puisque les coques n'ont pu être nettoyées depuis sept mois qu'elles sont à la mer.

Du côté japonais, nous trouvons trois catégories de bâtiments de combat :

## 1° CUIRASSÉS D'ESCADRE NEUFS.

<i>Asahi</i> .....	15.000 tonnes	18 nœuds.
<i>Shikishima</i> .....	15.000 —	18 —
<i>Mikasa</i> .....	15.000 —	18 —
<i>Yashima</i> .....	15.000 —	18 —
<i>Fuji</i> .....	12.500 —	18 —

## 2° CUIRASSÉS D'ESCADRE ANCIENS.

*Chiu-yen* 12.000 tonnes, 14 nœuds (ancien cuirassé chinois).

## 3° CROISEURS CUIRASSÉS NEUFS.

<i>Tokiva</i> .....	9.800 tonnes	21 nœuds
<i>Asama</i> .....	9.800 —	21 —
<i>Yakuma</i> .....	9.800 —	20 —
<i>Adzuma</i> .....	9.800 —	21 —

<i>Idzuma</i> .....	9.800 tonnes	22 nœuds
<i>Iwate</i> .....	9.800 —	22 —
<i>Kasuga</i> .....	7.500 —	20 —
<i>Nisshin</i> .....	7.500 —	20 —

Soit au total : 158.300 tonnes.

Mais il y a peut-être lieu de retrancher de cette liste le *Yashima*, cuirassé neuf de 15.000 tonnes. On sait aujourd'hui d'une façon certaine que ce bâtiment, qui croisait avec le *Hatsutsé* le 15 mai devant le promontoire de Liaotichan, a touché une mine presque au même moment que celui-ci. Le *Hatsutsé*, en ayant rencontré une seconde quelques instants plus tard, coula immédiatement ; mais un épais brouillard cacha peu après l'escadre japonaise et ne permit pas aux Russes de savoir si le *Yashima* avait également sombré (1).

Quoi qu'il en soit, on voit que le tonnage cuirassé des deux flottes est sensiblement égal. Du côté russe, 16 bâtiments disparates, fortement cuirassés, ayant une supériorité assez notable en grosse artillerie. Du côté japonais, 14 bâtiments, dont 13 de construction récente, formant une flotte très homogène, plus légèrement cuirassée et armée que la précédente, mais très supérieure en vitesse. Il est vraiment difficile de voir deux adversaires mieux *handicapés*.

Malheureusement la flotte russe ne peut soutenir la comparaison que dans la classe des bâtiments de combat. Dans celle des croiseurs protégés, la supériorité de Togo devient écrasante. Rodjestvensky n'aligne en effet que six navires de cette catégorie :

<i>Oleg</i> .....	6.500 tonnes	24 nœuds.
<i>Aurora</i> .....	6.500 —	20 —
<i>Svietlana</i> .....	3.800 —	20 —
<i>Almaz</i> .....	3.200 —	19 —
<i>Jemtchug</i> .....	3.200 —	23 —
<i>Izumrud</i> .....	3.200 —	23 —

Contre 14 japonais, savoir :

<i>Takasago</i> .....	4.300 tonnes	21 nœuds.
<i>Kasagi</i> .....	4.700 —	22 —
<i>Chitosé</i> .....	4.700 —	22 —
<i>Itsukushima</i> .....	4.300 —	16 —
<i>Hashidate</i> .....	4.300 —	16 —
<i>Matsushima</i> .....	4.300 —	16 —
<i>Naniwa</i> .....	3.700 —	17 —
<i>Takichiko</i> .....	3.700 —	17 —
<i>Akitsushima</i> .....	3.200 —	19 —
<i>Nitaka</i> .....	3.400 —	20 —
<i>Tsushima</i> .....	3.400 —	20 —
<i>Suona</i> .....	2.700 —	20 —
<i>Akashi</i> .....	2.700 —	20 —
<i>Idzumi</i> .....	3.000 —	18 —

Il est vrai qu'au point de vue de la vitesse l'*Oleg*, le *Jemtchug* et l'*Izumrud*, filant 23 et 24 nœuds, n'ont pas leurs pareils dans la flotte japonaise, puisque le *Kasagi* et le *Chitosé*, qui croisaient récemment dans les mers de la Sonde, n'atteignent que 22 nœuds. Ils seront par conséquent en état de rendre à Rodjestvensky d'excellents services dans le domaine de l'exploration ;

(1) Si l'accident du *Mikasa* sur les côtes de Formose était confirmé et que le *Yashima* fût réellement perdu, l'infériorité des Japonais en cuirassés d'escadre deviendrait inquiétant pour eux

mais si l'on songe que les 14 croiseurs protégés du Japon sont soutenus par une nuée de croiseurs auxiliaires, de contre-torpilleurs et de torpilleurs, on ne peut se représenter la flotte russe qu'aveuglée par cette poussière navale, et soumise pendant sa marche à une surveillance constante. C'est ainsi que le Japon a utilisé ses bâtiments légers depuis que les Russes sont sortis du détroit de Malacca. Mais les circonstances sont telles qu'il va probablement leur demander à brève échéance des services encore plus importants.

\* \* \*

Les tableaux qui précèdent permettent en effet de se faire une idée des problèmes très différents qui se posent aux deux amiraux Rodjestvensky et Togo.

Une fois les rivages de l'Indo-Chine définitivement perdus de vue, on doit penser que la flotte russe avait son plein de charbon, de munitions et de vivres, car si elle tentait de procéder à des opérations de ravitaillement, à l'abri des côtes chinoises, elle y serait certainement attaquée. D'autre part, vouloir les entreprendre en haute mer, dans les parages où les typhons et les croiseurs japonais sont également à craindre, serait éminemment dangereux. Il faut donc qu'en cinglant vers le Nord Rodjestvensky prenne résolument sa formation de combat et se débarrasse de tous ses navires de transport qui ne seraient plus que des impedimenta. Au reste, si les soutes de ses bâtiments sont remplies quand il passera à hauteur d'Hainan, ce ne sera pas le manque de charbon qui l'empêchera de gagner Vladivostok. A une vitesse qui sera forcément modérée, puisqu'il importe de maintenir concentrées les unités de combat et qu'il faudra par conséquent se régler sur les plus lentes, les rayons d'action des navires russes, sauf peut-être des trois cuirassés garde-côtes, leur permettent d'effectuer une traversée qui n'excède pas 2.200 milles. Cette préoccupation du combustible est pourtant une raison pour se diriger sur Vladivostok par le plus court, et pour ne pas aller chercher d'aventures sur les côtes orientales de Formose et du Japon, comme le voudraient certains auteurs (1).

*Mais il reste bien entendu que si Rodjestvensky ne peut avoir d'autre point de direction que Vladivostok, il ne doit avoir d'autre but qu'une rencontre décisive avec la flotte de Togo.* Cette rencontre est la raison d'être de la flotte de la Baltique. Les Russes ne seront jamais plus prêts au combat qu'ils ne le sont aujourd'hui, et ce serait un étrange succès que de venir, à la façon de l'amiral Cervera à Santiago, s'embouteiller dans un port comme Vladivostok, manifestement insuffisant pour subvenir aux besoins d'une pareille Armada ! Vladivostok sera précieux pour recueillir les bâtiments russes qui survivront à la grande bataille, heureuse et malheureuse. Mais si cette flotte tout entière avait la prétention de

(1) Ce détour ne s'expliquerait que si Rodjestvensky voulait éviter la bataille. Mais ce serait peine perdue, Togo pouvant évincer sa marche, et le rejoindre grâce à sa vitesse supérieure.

s'y refaire avant d'avoir combattu, elle n'y trouverait que son tombeau.

Malheureusement, cette grande bataille, si désirable à tous égards pour les Russes, Rodjestvensky ne l'aura que si Togo veut bien s'y prêter ! La vitesse supérieure de ses bâtiments permet en effet à Togo de choisir son heure et sa distance, et ainsi se trouve mise en lumière l'importance capitale du facteur vitesse, aussi bien dans la stratégie que dans la tactique navale. Or Togo voudra-t-il vider en une journée la querelle des deux marines ? C'est fort douteux, car si l'on peut croire que ses précédents triomphes ont dû exalter son esprit d'offensive, il faut considérer, d'autre part, que le nombre des cuirassés d'escadre japonais, singulièrement réduit, ne permet pas la moindre imprudence, et qu'en conséquence c'est à ses bâtiments légers que Togo doit faire appel pour faciliter la besogne de ses grosses unités. Il a en effet tout intérêt à user largement de sa réserve de croiseurs protégés, de contre-torpilleurs et de torpilleurs pour mettre hors de combat quelques cuirassés d'escadre russes et rétablir l'équilibre entre ceux qui resteront indemnes et les siens. Ce seront donc des attaques nocturnes sans cesse répétées, qui n'iront certes pas sans de grosses pertes, mais auront chance d'être couronnées de quelque succès, étant donné la vaillance et le dévouement des équipages japonais. Les torpilleurs auront là une belle occasion de faire oublier leur faillite du 10 août. S'ils y manquent, la preuve sera à peu près faite que la torpille n'est pas une arme de haute mer (1). Ces premiers engagements ne tarderont peut-être pas beaucoup, puisque le Japon possède une station de torpilleurs aux Pescadores ; ils précéderont très probablement l'entrée en ligne de tout ce que Togo peut aligner de cuirasses et de gros canons pour la lutte suprême.

Résumons notre pensée dans une comparaison : Nous voyons la flotte russe telle qu'une masse d'infanterie, puissante, mais lourde et mal éclairée parce que sa cavalerie est insuffisante, obligée de prendre un point de direction invariable parce qu'elle ne peut renouveler en cours de route ses approvisionnements, mais souhaitant ardemment que cet ennemi, qu'elle ne peut aller chercher à cause de sa lenteur, vienne sur son chemin lui offrir la bataille. La flotte de Togo nous apparaît comme un corps à l'allure plus dégagée, rachetant par ses qualités manœuvrières, ce que sa légèreté peut avoir de dangereux, et faisant harceler sans répit l'ennemi par sa nombreuse cavalerie, jusqu'à ce qu'il juge l'heure venue de lui porter des coups plus sérieux.

### Les perspectives de paix.

Le mois dernier n'a pas rendu plus précises les perspectives de paix, et on peut même dire qu'il les a fait reculer, si l'on considère les tendances qui semblaient se manifester dans certains

(1) En tout cas, l'incident de Hull indique que Rodjestvensky fera bonne garde.

milieux russes et les espoirs très visibles des Japonais, désireux d'en finir après la bataille de Moukden. Pour l'instant, on attend sans doute l'issue de la lutte inévitable entre Togo et Rodjestyensky pour recommencer à parler du rétablissement de la paix.

Il faut d'ailleurs convenir que même en cas de défaite des Russes, les perspectives de paix ne semblent pas devoir être meilleures, attendu que les prétentions japonaises ne diminuent en rien. C'est du moins ce qui résulte d'une conversation qu'a eue l'homme d'Etat japonais, comte Okuma, à Tokio, avec M. Naudeau, correspondant du *Journal*. Le Japon voudrait toujours, non seulement Port-Arthur, la reconnaissance de la suprématie japonaise sur la Corée et la cession de Sakhaline, mais encore le démantèlement de Vladivostok et la renonciation de la Russie au chemin de fer qui relie ce port à la Transbaïkalie à travers la Mandchourie septentrionale, c'est-à-dire que la Russie perdrait dans la paix tout ce qu'elle peut jamais craindre de perdre dans la guerre, si cette dernière tourne jusqu'au bout contre elle, et ce n'est pas en supprimant ainsi tout objet de transaction que l'on peut espérer lui faire à bref délai déposer les armes.

## LA DÉLIMITATION FRANCO-SIAMOISE

Une dépêche de Saïgon, datée du 18 avril, a annoncé que le commandant Bernard, qui dirige, comme on le sait, avec autant de soin que de compétence, la commission française de délimitation franco-siamoise, était retenu à Krat par la rectification de certaines erreurs contenues dans les documents géographiques fournis par la commission siamoise. Depuis lors on a annoncé que le commandant Bernard était allé à Bangkok pour régler la difficulté avec le gouvernement siamois et qu'il y avait réussi.

Nous recevons, d'autre part, de Pnom-penh, sur la délimitation franco-siamoise, des renseignements qui nous permettent de nous étendre sur ce sujet, plus que nous ne l'avions fait dans les notes sommaires publiées jusqu'ici par ce Bulletin.

On sait qu'en vertu de notre dernier traité avec le Siam, on va fixer la frontière du royaume de Luang-prabang sur la rive droite du Mé-kong, celle des provinces de Melouprey et de Bassac qui nous sont cédées, enfin celle de la région entre le grand lac et la mer. De ce côté, il y avait à se livrer à deux opérations distinctes : fixer la délimitation restée fort vague entre les provinces de Pursat et de Battambang, l'une appartenant au Cambodge et l'autre au Siam, et délimiter le territoire de Muong Krat cédé à la France. C'est seulement dans cette région, entre le grand lac

et la mer, que la commission franco-siamoise a, jusqu'à présent, fonctionné.

En ce qui concerne les provinces de Pursat et de Battambang, la frontière devait, aux termes des derniers arrangements, être la suivante : « le cours du Prek Kompong-Rak jusqu'à sa source, puis la limite nord du bassin du Stung Pursat. »

En réalité, cette définition ne répondait nullement à la situation actuelle et la province de Pursat déborde largement au nord du bassin du Stung Pursat. Dans la partie moyenne de son cours, le Stung Pursat coule sur un plateau de 150 mètres environ d'altitude, dont les eaux s'écoulent au sud, vers le Stang Pursat, et, au nord, vers la rivière de Moug, elle aussi affluent du grand lac.

Entre les deux versants, il n'y a pas de ligne de partage des eaux apparente. On passe insensiblement d'un versant sur l'autre et, à aucun moment, on n'a pu prendre comme frontière entre Battambang et Pursat la limite du bassin du Stung Pursat. Au contraire, vers le nord, entre le Prek-Kompong-Rak et la rivière de Moug, il existe une chaîne de collines hautes de 200 à 300 mètres, aux pentes extrêmement raides, qui forme au-dessous du Stung Da Rel une véritable muraille et qui devait et avait dû nécessairement être prise pour frontière. Ces collines portent le nom de mont Roang-Knhang, mont Peang-Slang, mont Bec-Ping. Il existait ainsi, au nord de la ligne frontière indiquée par le protocole, un territoire de 70 à 80 kilomètres de longueur sur 15 à 20 kilomètres de largeur, qui a toujours dépendu du Cambodge et que nous ne pouvions abandonner.

Ce protocole spécifiait bien que tous les territoires situés même au nord de la ligne qu'il définit devaient être laissés à l'Indo-Chine française, s'ils étaient « *actuellement* » occupés par nous, mais il était bien évident que, en présence d'un pareil texte, les Siamois n'hésiteraient pas à nous demander de faire preuve de notre occupation, et c'est effectivement ce qui s'est passé.

Cette preuve n'était point facile à fournir, toute la région contestée est en effet déserte. On ne doit pas en conclure que cette dernière soit sans valeur : il n'en est rien.

Il en a été de ce territoire comme de bien d'autres au Cambodge. D'une part, il ne faut pas oublier que l'on n'a à peu près rien fait depuis près de quarante ans pour ce pauvre pays, et, d'autre part, le brigandage avait pris le long de la frontière un tel développement qu'il n'était pas possible d'y fonder des villages et même d'y conserver des établissements quelconques. On est stupéfait lorsqu'on feuillette les registres de correspondance de la province de Pursat de voir avec quelle impunité les vols se produisaient, vols d'éléphants, de buffles, de cardamomes.

Autrefois, il n'y a pas plus de sept ans, on trouvait encore dans cette région des postes, ceux de Krassang-Pnom, Peang-Vang, Kompong-Klong. Il existait un sentier les reliant, qui, entre ces

deux derniers, passait sur le versant nord des collines de Roang-Knhang et que l'on avait pris l'habitude de considérer comme formant la frontière. Ces postes étaient occupés par des troupes spéciales dites « auxiliaires cambodgiens ». Leur fonction était surtout d'empêcher les vols et la contrebande des cardamomes qui constituent la principale richesse du pays (1).

En 1897, pour des raisons regrettables d'économie, ces postes ont été supprimés. Depuis, le brigandage n'a pas cessé : il y a eu plus de 50 éléphants volés au profit des gouverneurs de Battambang et de Moung, sans qu'à aucun moment notre diplomatie à Bangkok ait su remédier à un tel état de choses.

Cette malheureuse province de Pursat, tout en subissant l'ensemble des charges de notre domination, tout en manquant de l'outillage économique le plus élémentaire, n'a pas même été pourvue de la sécurité que nous avons apportée aux autres parties de l'Indo-Chine. Aussi les quelques hameaux qui se trouvaient encore, il y a huit ou dix ans, au nord du bassin du Stung Pursat, ont disparu et il était devenu difficile de donner des preuves de notre occupation.

Il a cependant fallu en fournir aux Siamois qui, bien que parfaitement fixés sur la situation réelle du pays, ont beaucoup discuté sur cette région septentrionale de la province de Pursat. C'était se donner des titres, des moyens d'échange pour régler sans trop de perte les différends qui pouvaient surgir lors de la délimitation du côté de Krat. Par malheur, tandis que la vraie frontière était bien portée sur la plupart des cartes les plus récentes, la carte qui a servi à établir le protocole franco-siamois, semble avoir été singulièrement incomplète.

Mais les Siamois ayant réclamé le poste de Krassang-pnom, il a été possible de leur opposer des titres émanant d'eux-mêmes. En effet, le poste de Krassang-pnom avait été, en 1894, l'objet d'une attaque de la part du gouverneur de Moung qui l'avait incendié. Le président du Pursat était venu le rétablir, avait fait une enquête, l'affaire avait été portée à Bangkok et, bien qu'il n'y ait eu aucune sanction, ce qui n'a rien de très surprenant, si l'on songe à certaines habitudes, le gouverneur de Moung avait cru devoir, dans une lettre, s'excuser de l'acte qu'il avait commis, rejeter la responsabilité sur un subalterne et reconnaître la validité de nos occupations.

Un interrogatoire de ce même gouverneur de Moung, mandé devant la commission, et le procès-verbal de l'enquête de 1894 ont obligé les Siamois, après une résistance qu'ils ont prolongée le plus possible, à nous reconnaître par écrit la propriété du pays et, par conséquent, la frontière demandée par les commissaires français.

(1) Le picul de cardamomes vaut à Hong-Kong 800 piastres, et l'on pourrait développer la culture, tandis qu'on se contente actuellement des récoltes en forêt. La récolte moyenne est d'environ 200 piculs.

\*  
\*  
\*

C'est au commencement de mars seulement, les travaux ayant été très prolongés dans la région de Pursat-Battambang, que la commission a pu aborder le pays de Krat. Là, l'œuvre des commissaires français a été entravée par la mauvaise volonté très marquée de la population. Il était très difficile, pour n'importe quel prix, de trouver un couli, un piroguier, un guide. La population est travaillée contre nous par les Siamois; elle émigre ou bien nous considère et nous traite comme de simples passants, car elle croit que Krat sera évacué comme l'a été Chantaboun.

La frontière indiquée par le protocole est inacceptable pour la région de Krat : les points naturels qui devaient la couvrir et la jalonner, n'existent en effet pas.

« La frontière, dit le protocole, suit le Baram (Klong Reng) jusqu'à son confluent avec le Tung Yaï, puis ce dernier cours d'eau jusqu'à son confluent avec la rivière Klong Dja. Elle suivra ensuite la rivière Klong Dja jusqu'à sa source, quel'on suppose être située sur le mont Kao-maï-sa. De ce point, elle suivra la chaîne des montagnes jusqu'à la montagne Kao-Kunn, et de ce point, la chaîne de montagnes jusqu'au cap Lem-ling ».

On croirait, à lire ce texte, que la région de Krat est aussi accidentée que la Suisse. En réalité, les chaînes de montagnes n'existent pas. Entre le Cap Lem-ling et le Kao Kunn, il n'y a que de petits mamelons isolés; entre le Kao Kunn et le Kao-sa, il y a une large dépression.

La rivière Klong Dja n'existe pas davantage; il y a simplement un ruisseau qui s'appelle le Klong Chê à l'embouchure et le Klong Sam près de sa source. A l'embouchure, il a une douzaine de mètres de largeur, parce que la marée y pénètre, mais quelques kilomètres en amont, le ruisseau se réduit à un ravin large de 8 à 9 mètres, à sec pendant huit mois de l'année. Il faut ajouter à cela que le Klong Chê est à 3.000 mètres de Krat, c'est-à-dire à une portée moyenne de canon.

Or, il résulte des dernières études hydrographiques que des bateaux calant 4 à 5 mètres peuvent venir jusqu'à Krat.

Il n'est pas douteux que si les Siamois organisent Chantaboun, nous serons forcés de créer à Krat tout au moins un centre de défense mobile. Il est donc inadmissible que le territoire étranger arrive jusqu'à 3 kilomètres de Krat.

L'évacuation de Chantaboun, opérée dans des conditions inutilement mauvaises, a produit le plus fâcheux effet dans le pays. En quatre jours les troupes sont hâtivement parties, alors qu'il eût été si facile de partir par échelons et en plusieurs semaines. Enfin, le consul lui-même, d'abord installé dans les casernes abandonnées, les a évacuées à son tour pour loger hors de la ville. Tout cela a fait croire que nous ne resterions pas même à Krat; on craint de faire pour nous quoi que ce soit, de se compromettre avec nous, c'est là la



grande cause de la mauvaise volonté des indigènes.

Pour faire quelque chose de solide et de durable à Krat, il faut être couvert par une bonne frontière. Cette dernière ne peut être fournie que par le Tung Yai et l'estuaire de Paknam-tien qui se rapprochent beaucoup l'un de l'autre, ne laissant entre eux qu'un isthme relativement étroit.

Si on veut bien regarder une carte à grande échelle, on verra même combien cette frontière serait encore rapprochée de Krat, et combien le protocole a timidement résolu la question. Du moment où nous évacuons Chantaboun, nous devons avoir, de l'autre côté de la montagne, tous les bassins des rivières débouchant dans la baie de Krat et sur le littoral immédiatement voisin. C'était bien le moins qu'aurait demandé une politique se donnant la peine d'étudier, même sommairement, la région.

Les provinces de Krat et de Koh Kong qui nous ont été cédées sont peuplées par une population en majorité siamoise, mais dans laquelle les éléments cambodgiens présentent une certaine importance. Ce sont les Chinois qui font tout le commerce; on en trouve jusque dans les points les plus écartés, achetant et vendant tout ce qui peut s'acheter et se vendre. Les principales productions du pays sont celles des pêcheries et des forêts.

Dans un prochain Bulletin nous espérons pouvoir donner une carte détaillée de cette délimitation, mais nous voulions dès à présent montrer ce qu'ont été ces difficultés.

R. C.

## LES COMMUNICATIONS TÉLÉGRAPHIQUES

ENTRE

### LA FRANCE ET L'INDO-CHINE

Au moment où on parle de tous côtés et souvent avec une inquiétude vraiment exagérée, maladroite et du dernier mauvais goût de la nécessité de mettre l'Indo-Chine en état de défense, il n'est pas superflu de revenir sur la situation de cette colonie en ce qui concerne ses relations télégraphiques avec la France. C'est un point qui n'est pas sans importance quand il s'agit de la sécurité d'une possession lointaine. On s'est fort préoccupé de ce problème, lors de l'incident de Fachoda. A cette époque, il fut envisagé dans sa généralité. Depuis, quelques solutions partielles lui ont été données, mais il demeure encore dans toute sa gravité pour certaines de nos colonies. Nous n'avons pas l'intention de reprendre la question en sa généralité, nous voudrions seulement aujourd'hui, parce que nous le jugeons opportun, dire où nous en sommes en ce qui concerne spécialement l'Indo-Chine.

Actuellement l'Indo-Chine est reliée au réseau international : 1° par trois câbles qui partent, le

premier et le second, du cap Saint-Jacques (Cochinchine) pour atterrir, l'un à Singapour et l'autre à Hon-kong; le troisième de Tourane à Amoy, où il se relie au câble danois et par ce dernier au réseau russe; 2° par une ligne terrestre qui rejoint les Indes à travers le Siam.

Un câble relie en outre le cap Saint-Jacques à Thuan-an, rivière de Hué et à Haïphong.

Voici quelles sont les taxes par mot : de France en Indo-Chine, par ces différentes voies.

Voies.	Pour la Cochinchine et le Cambodge.	Pour l'Annam.	Pour le Tonkin.
Turquie-Moulmein...	5,075	5,975	6,475
Russie-Djouffa-Moul- mein.....	5,325	6,225	6,725
Malte-Moulmein.....	5,325	6,225	6,725
Turquie-Singapour..	5,35	6,25	6,75
Russie-Djouffa-Singa- pour.....	5,60	6,50	7
Malte-Singapour.....	5,60	6,50	7
Vladivostok (par Ca- lais ou par l'Alle- magne).....	9,65	8,35	7,85

Nous pouvons laisser immédiatement de côté les lignes aériennes qui relient l'Indo-Chine au réseau siamois et anglo-indien, d'une part, aux lignes chinoises de l'autre. Ces dernières ne sont pas utilisées pour le service international parce qu'elles ne sont ni assez sûres, ni assez régulières. Quant aux premières, elles ont le grand défaut que nous allons retrouver en passant en revue les câbles sous-marins : elles sont sous le contrôle des pays dont elles empruntent le territoire, surtout de l'Angleterre, et, comme nous envisageons les communications télégraphiques au point de vue politique, stratégique pourrait-on dire, c'est là un vice rédhibitoire.

Les câbles sous-marins qui relient l'Indo-Chine à la France n'échappent pas à ce vice, avons-nous dit, et en effet au cap Saint-Jacques, près de Saïgon, aboutissent deux câbles qui viennent l'un de Singapour, l'autre de Hong-kong, et tous deux appartiennent à une compagnie anglaise l'*Eastern extension Australasia and China T. C.* qui possède encore le câble local qui de Saïgon va à Haïphong.

Cette compagnie est la plus importante des compagnies télégraphiques anglaises de l'Extrême-Orient. Elle reçoit de l'Etat français pour le câble qui unit Saïgon à Haïphong, une annuité de 265.000 francs.

Une convention a été signée le 15 février 1904 au sujet de ce câble entre le gouvernement français et la Compagnie anglaise, et un projet de loi portant approbation de ladite convention a été déposé sur le bureau de la Chambre.

Moyennant le paiement d'une annuité de 265.000 francs égale à celle prévue dans la convention du 22 novembre 1883, la Compagnie anglaise cède immédiatement son câble à l'Etat, s'engage à le remettre en bon état, à établir un atterrissage intermédiaire à Tourane, enfin à

entretenir régulièrement la communication. De plus la Compagnie anglaise, qui accorde à tous les télégrammes du gouvernement français transitant par les lignes de la Compagnie au Sud de Hong-kong une réduction de 50 0/0, ce qui constitue un avantage évalué à 50.000 francs par an au minimum, étend cette réduction à toutes ses lignes.

D'après la convention la Compagnie anglaise s'est engagée à remplacer ses agents anglais en Indo-Chine par des agents français agréés par le gouvernement. C'est une précaution qui n'est pas sans prix, mais c'est peu de chose, étant donné que les communications avec la métropole, de Saïgon à Singapour et de Singapour en Europe sont entièrement entre les mains des Anglais.

Ainsi, non seulement nous sommes tributaires de l'étranger pour nos communications entre l'Europe et l'Indo-Chine, mais nous le sommes aussi pour les communications par câbles entre les différentes villes côtières de la colonie : Saïgon, Tourane et Haïphong, et nous le sommes d'un seul pays : l'Angleterre. Du moins nous l'étions, car, depuis 1901, cette situation s'est un peu modifiée. A ce moment, a été posé, par les soins de M. Doumer, un câble de Tourane à Amoy. Ce port chinois d'Amoy est le point de départ du réseau de la grande Compagnie des télégraphes du Nord ou Compagnie danoise, lequel va rejoindre à Vladivostok les lignes télégraphiques aériennes de la Sibérie.

Ce câble nouveau de Tourane à Amoy nous affranchit du contrôle anglais pour nous placer, il est vrai, sous les contrôles danois et russe, mais c'est déjà un grand progrès. Comme il est difficile de songer à la pose d'un câble direct qui partirait d'un point de notre côte méditerranéenne pour aller en Indo-Chine, plus on a à sa disposition de lignes soumises à des contrôles différents, meilleure est la situation. En étendant ce système nous aurons toujours, quoi qu'il arrive, un intermédiaire impartial, sinon même bienveillant. Aussi a-t-on très justement préconisé la pose d'un câble qui relierait Saïgon à Pontianak dans l'île de Bornéo, cette île étant reliée elle-même à Java d'où on peut communiquer avec Bali, les Célèbes et l'île Guam (Mariannes) où on se rattache au Transpacifique américain.

M. Maurice Ordinaire, dans un rapport fait à la Chambre des Députés, écrivait en 1900 que « la pose d'un câble de San-Francisco à Manille, — le premier Transpacifique — dans un avenir prochain fournirait à l'Indo-Chine une excellente voie américaine vers l'Europe. L'immersion d'un câble de Saïgon ou de Hué à Manille nous donnerait l'accès de cette voie ». Ce Transpacifique, qui est en construction, va de San-Francisco à Honolulu (îles Sandwich), à l'île Guam (Mariannes), à Manille et de là au Japon et à Hong-kong; il est entièrement américain.

La campagne menée à la suite de l'incident de Fachoda n'a pas été, on le voit par cet exposé sommaire, tout à fait inutile pour l'Indo-Chine, puisqu'en 1901 la pose du câble Tourane-Amoy

nous a donné la possibilité de communiquer avec l'Europe sans recourir aux câbles anglais, mais ce n'est pas suffisant et si nous avons cherché à nous affranchir du réseau télégraphique sous-marin de l'Angleterre, nous devons persévérer dans cet effort. Par ces temps d'entente cordiale, le réseau anglais est un instrument excellent, mais on ne sait jamais ce que réserve l'avenir — ces jours derniers n'a-t-on pas eu à craindre que la clause du traité anglo-japonais qui oblige l'Angleterre à intervenir en faveur de son allié ne mit quelque peu en échec l'entente cordiale? — Aussi est-ce précisément pendant ces périodes d'amitié qu'il faut se mettre en état de passer sans encombre à la période contraire.

E. P.

## LE COMMERCE DES ARACHIDES A PONDICHÉRY

L'arachide ou pistache, ou « ground-nut » (*Arachis hypogæa*), plante herbacée annuelle de la famille des Légumineuses cœsalpinées, atteint dans l'Inde une hauteur de 0<sup>m</sup>40 à 0<sup>m</sup>80. Elle donne des fruits qui, à mesure qu'ils se développent, s'enfoncent dans le sol jusqu'à atteindre 5 et 10 centimètres de profondeur; ces fruits sont des gousses longues de 2 à 4 centimètres dont la paroi (péricarpe) est coriace et dont la cavité contient une à quatre graines oléagineuses. C'est pour ces graines que l'arachide est cultivée.

Les semailles doivent être faites par une température minima de 18°, dans un terrain sablonneux, et moyennant 100 kilogrammes de graines par hectare; on récolte généralement trois mois après avoir semé. Les terrains trop compacts étouffent la plante et diminuent la récolte des trois quarts; la sécheresse donne des arachides petites; trop de pluie donne des arachides pauvres en huile (perte de 3 à 4 0/0); les meilleures conditions sont réunies quand les pluies sont suffisantes et coïncident avec les chaleurs: on peut alors obtenir un rendement de 200 pour 1. Par moyenne, on calcule que, dans l'Inde, l'arachide rapporte 1 candy 3/4, soit 420 kilogrammes, par acre (0,405 hectare). Le Sud de l'Inde compte deux récoltes d'arachides par an: une récolte principale, qui est mûre aux premiers jours de décembre et est exportée; et une récolte accessoire, dite *petite récolte d'été*, qui est utilisée sur place. On récolte l'arachide comme la pomme de terre, c'est-à-dire qu'on arrache la plante, on la secoue pour faire tomber la terre adhérente aux racines et on détache les gousses. Cette récolte est d'autant plus laborieuse que la plante s'étale davantage. Des essais ont été tentés pour acclimater dans l'Inde l'arachide de Java dont la caractéristique est de ne lancer aucune expansion latérale, ce qui permet d'arracher la plante en un tour de

main (d'où diminution de frais de récolte) et de semer deux fois plus serré, ce qui double les bénéfices, la récolte étant deux fois plus abondante pour des frais généraux identiques. Mais les résultats n'ont pas été encourageants : l'arachide de Java n'a donné dans l'Inde que des graines pauvres en huile (30 0/0).

La première exportation d'arachides qu'ait faite Pondichéry remonte aux environs de 1860. A cette époque, l'arachide cultivée était l'arachide du pays (country ground-nut), qui paraît avoir existé de tous temps dans l'Inde; elle demandait quatre mois pour arriver à maturité, mourait aussitôt mûre et donnait des graines très robustes, d'une conservation facile. C'était un avantage. Mais la moindre pluie sur une récolte mûre et non encore arrachée déterminait la germination immédiate des graines et tout était perdu; c'était un danger sérieux auquel on s'efforçait de parer en arrachant précipitamment les récoltes. La culture des arachides fut poussée d'une façon très active à partir de 1877-78, date de l'apparition des teintures à la fuschine dans l'industrie (ruine des indigotiers hindous) et du triomphe de Ceylan et de la côte malabare aux dépens de Pondichéry dans le commerce de l'huile de coco. Les récoltes furent abondantes jusqu'en 1895; mais en 1895-1896-1897 elles baissèrent progressivement et en 1898 furent à peu près nulles. La colonie s'émut; des recherches furent entreprises par la Chambre d'agriculture et par le gouvernement pour trouver les causes de ce désastre. On émit d'abord l'hypothèse d'un épuisement du terrain, puis celle d'une dégénérescence de la graine et la seconde fut vérifiée par l'expérience suivante : des arachides de Bombay, du pays et du Sénégal ayant été semées en égales quantités, à la même époque, sur d'égales étendus et dans des terrains identiques, les arachides de Bombay donnèrent à la récolte 21 livres de graines; celles du pays 41 livres et celles du Sénégal 632 livres. Les agriculteurs de la province de Madras qui souffraient du même état de choses se rangèrent à l'opinion des agriculteurs pondichéryens et de grandes quantités d'arachides furent importées du Sénégal dans le Sud de l'Inde. Ces graines ayant été semées, la culture des arachides reprit avec une incomparable énergie et la production se maintient très satisfaisante depuis cette époque.

Actuellement donc l'arachide hindoue est d'origine sénégalaise; mais elle a pris dans l'Inde des qualités qu'elle n'avait pas au Sénégal : son péricarpe s'est aminci de telle sorte que ce péricarpe qui fait 25 0/0 du poids de l'arachide sénégalaise ne fait plus que 21,5 0/0 du poids de l'arachide hindoue; en outre, l'amande a bruni et s'est enrichie. Voici l'analyse complète de l'arachide hindoue :

Péricarpe .....	21,5
Episperme (1) .....	3,22
Germe .....	2,90
Amande .....	68,88
	100 »

(1) L'episperme est une pellicule rougeâtre qui enveloppe

\*\*

Les arachides produites par l'Inde sont en petite quantité utilisées sur place pour la consommation en nature et les huileries locales. Depuis l'application du tarif douanier anglais de 1894 qui frappe de 5 0/0 toute marchandise étrangère à son entrée en territoire anglais, Pondichéry a cessé son exportation d'huile vers les ports de Birmanie; de sorte qu'actuellement le territoire français fabrique seulement l'huile nécessaire à son éclairage et à sa consommation et ne retient pour cette fabrication que 300.000 balles; c'est à peu près la valeur de la petite récolte d'été. La grande récolte (800.000 balles environ) est exportée vers différents ports d'Europe : Marseille, Saint-Nazaire, Dunkerque, Le Havre, Liverpool, Londres, Trieste, Hambourg, Anvers. Voici, sur les 1.691.874 balles exportées de Pondichéry, Cuddalore, Porto-Novo, de décembre 1902 à décembre 1903, les quantités reçues par ces différents ports :

Marseille.....	1.153.946 balles.
Hambourg.....	150.783 —
Anvers.....	124.335 —
Trieste.....	33.710 —
Havre.....	34.502 —
Londres.....	65.468 —
Liverpool.....	12.900 —
Saint-Nazaire.....	29.124 —
Dunkerque.....	87.106 —

Les arachides de l'Inde, au contraire des arachides du Sénégal, sont expédiées décortiquées, quoique l'arachide décortiquée subisse rapidement un début de fermentation qui en diminue la valeur. Mais cette diminution de valeur frappe moins le commerçant que ne le frapperait l'augmentation de prix du fret si les graines voyageaient en cosse depuis l'Inde jusqu'en Europe. Arrivées aux usines, les arachides sont soumises à trois écrasages successifs qui expulsent l'huile des vésicules qui la renferment; cette huile se mêle, pendant l'écrasage, à un principe colorant qui se trouve dans le tissu de la graine et qui la teinte en jaune. Les deux premières pressions se font à froid et donnant l'huile alimentaire : la troisième se fait à chaud pour coaguler l'albumine végétale qui, par sa viscosité, retiendrait une partie de l'huile restante; l'huile recueillie dans cette dernière pression est destinée aux savonneries.

Au total, l'arachide de l'Inde donne 38 à 40 0/0 d'huile; elle laisse en résidu un tourteau qui vaut de 10 à 14 francs les 100 kilos. Ce tourteau contient encore 5 à 10 0/0 d'huile et est très riche en azote (7 à 8 0/0), en sels (4 à 5 0/0) et en acide phosphorique (1,33 0/0); on l'utilise avantageusement comme nourriture pour le bétail (2 kg. 132 de tourteau équivalent à 14 kg. 400 de foin) et comme engrais (5 kg. 160 de tourteau équivalent à 100 kilos de fumier de ferme bien fait).

L'amande; elle contient un principe astringent qui donne à l'huile d'arachides un goût désagréable si l'amande n'a pas été dévêtue de l'episperme avant l'écrasage.

\* \* \*

Les maisons de Pondichéry qui font le commerce des arachides sont au nombre d'une dizaine dont trois ou quatre importantes et six ou sept assez modestes. Elles ont toutes ce point commun qu'elles ne possèdent aucun capital et qu'elles opèrent avec l'argent que leur prête la Banque de l'Indo-Chine dont une succursale est à Pondichéry ; cette succursale est une des premières que la Banque de l'Indo-Chine ait fondées. Lorsqu'un commerçant pondichérien a reçu une commande d'un consommateur européen, il présente à la Banque d'Indo-Chine la pièce justificative de cette commande, en l'espèce le plus généralement un câblogramme de l'acheteur. Supposons une commande de 1.000 balles d'arachides et que la balle (80 kilos) vaille au moment de la commande 10 roupies : la Banque consent ce qu'elle appelle une *avance sur traite à livrer* de 2 roupies par balle ; le commerçant touche donc 2.000 roupies pour lesquelles il souscrit un billet payable ordinairement à 90 jours et avec lesquelles il achète 200 balles ; il emmagasine ces 200 balles, fait constater par la Banque la présence de ces balles en magasin et la Banque convertit l'avance sur traite à livrer en *avance sur marchandises* et prête encore 6 roupies sur chaque balle. Le commerçant touche donc encore 1.200 roupies avec lesquelles il peut acheter d'autres balles, et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il ait emmagasiné les 1.000 balles commandées. A ce moment, il est débiteur à la Banque de 8.000 roupies productives d'intérêt au taux annuel de 7, 8 ou 9 0/0 suivant les époques. Actuellement le taux de la Banque de l'Indo-Chine à Pondichéry est de 11 0/0 ; ce taux est toujours de 2 0/0 supérieur au taux des Banques du territoire anglais, pour la raison que la Banque de Pondichéry a peu d'argent en caisse, qu'elle est obligée de s'en approvisionner au fur et à mesure de ses besoins en territoire anglais et qu'il lui faut solder les frais de transport de cet argent (frais de chemin de fer, paiement des hommes de confiance chargés d'effectuer le transport, etc...). Ces 2 0/0 supplémentaires sont également destinés à dédommager la Banque du séjour improductif que fait quelquefois le numéraire dans ses tiroirs en attendant la demande du commerçant. Pendant la saison 1902-1903, la Banque de l'Indo-Chine a prêté, rien que sur les arachides, 16 millions de francs.

Lorsque le commerçant est en possession de toutes les arachides qu'on lui a commandées, il les embarque ; aussitôt l'embarquement effectué, il remet les connaissements à la Banque et celle-ci, d'une part, paie au commerçant les deux roupies par balle dont elle est débitrice (en retenant toutefois sur ces deux roupies les intérêts des sommes prêtées) et d'autre part, adresse à l'acheteur européen les connaissements et tire sur lui une traite pour la valeur de l'expédition. Ces commerçants ont donc des bénéfices très réduits par les intérêts qu'ils paient à la Banque et se trouvent en mauvaise posture vis-à-vis des riches-

simes maisons étrangères établies à Pondichéry : ces maisons en effet opèrent avec leur propre agent et de ce fait peuvent vendre à meilleur marché. Les maisons étrangères établies à Pondichéry sont au nombre de trois : la maison Best and Co, qui est anglaise et déjà à Pondichéry depuis de longues années ; la maison Volkaert, qui est suisse, établie en 1902 et la maison grecque des frères Ralli, établie en 1904 : la maison Ralli est la plus considérable ; elle a dans l'Inde 169 succursales prospères.

Toutes ces maisons pondichériennes ou étrangères ont à leur service un *dobachy* ; le *dobachy* est un employé indigène très au courant des choses et des gens du pays, qui s'occupe du personnel, de la manutention et surtout qui traite avec les agriculteurs pour l'achat des récoltes. L'Européen ne s'occupe que de passer les marchés avec l'Europe : l'un fait donc l'achat, l'autre la vente. Le *dobachy*, en plus d'un traitement fixe, a un tant pour cent sur les affaires ; il est un auxiliaire indispensable et gagne souvent autant, quelquefois plus que le patron européen. Les *dobachys* sont toujours fort riches ; ils contresignent les papiers rédigés par la Banque à l'occasion des nantissements d'arachides, et leur signature est pour la Banque la plus solide garantie, car le commerce des arachides n'est pas sans danger : la spéculation y intervient largement, les achats et les ventes sont faits souvent à longs termes et les cours varient quelquefois dans de fortes proportions ; il faut considérer en effet qu'entre les parallèles 40° nord et 35° sud, les arachides sont cultivées en de multiples contrées toutes d'une météorologie capricieuse, d'une production irrégulière et que chaque production a son influence sur les tarifs.

\* \* \*

Les arachides sont le plus souvent achetées décortiquées aux agriculteurs ; la décortication se fait donc au lieu de production ; elle se fait au fléau. On a calculé qu'un homme et une femme (l'homme maniant le fléau, la femme épluchant les arachides battues) décortiquent en douze heures 500 litres de graines.

Les arachides arrivent à Pondichéry soit par chemin de fer, soit, très rarement, par la route ; elles sont conduites aux magasins. Les magasins sont constitués d'une part par douze locaux que la Banque a construits sur des terrains concédés par la colonie à charge d'y établir ces magasins et loués chacun à raison de 425 roupies par an ; puis, d'autre part, par des maisons de la ville blanche et de la ville noire accommodées en magasins. Actuellement il y a à Pondichéry 35 de ces magasins improvisés ; il y en a eu jusqu'à 80 pendant les saisons heureuses. Tous ces magasins sont quotidiennement visités par des employés de la Banque chargés de surveiller les marchandises en nantissement (1). Par moyenne,

(1) Aux termes de la loi française, en cas de contestation judiciaire, la Banque ne pourrait établir son droit de propriété sur les arachides nanties qu'autant qu'elle prouverait avoir la clef des

on peut dire que les frais de location des magasins s'élèvent à 4 caches (1) par balle et par an.

Les arachides une fois conduites aux magasins sont pesées et séchées, mises en sac, arrimées; et les sacs sont marqués soit au pinceau, soit avec des plaques percées à jour. Ces différentes opérations coûtent :

Séchage et pesage.....	2 <sup>rs</sup> 3 <sup>0c</sup>	
Arrimage.....	0 10 0	
Marquage {	au pinceau.....	0 1 6
	ou à la plaque.....	0 3 0

les 100 balles de 80 kilogrammes.

Les arachides sont assurées contre l'incendie moyennant 3 annas pour 100 roupies lorsqu'elles sont emmagasinées dans la ville blanche et moyennant 4 annas pour 100 roupies lorsqu'elles sont emmagasinées dans la ville noire, où les dangers d'incendie sont plus grands.

Lorsqu'un commerçant de Pondichéry veut exporter des arachides, il doit, en vertu d'un contrat qui le lie à l'acheteur (*contrat B*), soumettre ses arachides à l'examen d'un expert qui apprécie si les graines ont subi un séchage suffisant et si elles sont de bonne qualité. Cet expert est nommé pour chaque expertise à la requête du commerçant par ordonnance du président du tribunal et choisi parmi huit experts que le président a désignés au début de chaque année pour l'année entière. L'expert touche un fixe de 5 roupies pour la rédaction et le dépôt du rapport et en plus 5 roupies pour 1.000 balles examinées. Il y a lieu de remarquer que les expertises sont assez inégalement réparties et que les experts sont d'ailleurs presque tous parents, alliés ou serviteurs des commerçants, quelquefois commerçants eux-mêmes, ce qui diminue les garanties de l'expertise. En territoire anglais les garanties disparaissent absolument par ce fait que ce sont les maisons elles mêmes qui désignent leurs experts: il n'est donc pas surprenant que maintes fois les arachides expédiées des ports anglais aient été reconnues de moindre qualité, quoique de même espèce que celles exportées par Pondichéry.

Les arachides vérifiées par l'expert sont conduites au port ou plutôt à la rade; cette rade (qui n'est d'ailleurs qu'une *rade foraine* — *road stay*) présente une triple barre. Un wharf de 263 m. 70 a été construit qui permet l'embarquement au delà de la barre. Ce wharf ou *pier* est muni à son extrémité de 3 grues et de 8 plates-formes, 4 de chaque côté. Le wharf étant orienté

de l'Ouest à l'Est, 4 plates-formes regardent le Nord et 4 plates-formes regardent le Sud; les 4 premières sont inutilisables quand la mousson souffle Nord-Est; les 4 dernières sont inutilisables quand la mousson souffle Sud-Ouest.

Le service du batelage est assuré par 100 chelingues; ce sont des embarcations faites de planches cousues et qui tiennent bien la mer. En réalité, sur ces 100 chelingues, 20 sont indisponibles pour cause de réparation; 20 autres sont indisponibles également pour divers motifs (maladie ou absence des équipages, etc...); de sorte qu'en temps ordinaire le port ne peut compter que sur 60 chelingues. Chaque chelingue peut charger 30 balles de 80 kilogrammes; si la chelingue part de l'extrémité du wharf, elle charge au complet; si elle part de la plage, à cause du passage de la barre à effectuer elle ne charge que 25 balles. Le transport d'un chargement à bord coûte dans un cas comme dans l'autre 1<sup>rs</sup> 4<sup>12c</sup>; mais si l'embarquement a lieu sur le pier, il est perçu en sus un « *droit de pier* » de 6 annas par chelingue, c'est-à-dire par 30 balles. Ce droit de pier rapporte actuellement une moyenne de 6.000 roupies par an. Il faut constater que la moitié seulement des arachides à embarquer passe par le wharf; l'autre moitié se charge à la plage et échappe ainsi au droit de pier.

Par une mer calme, avec plusieurs navires à charger — ce qui répartit le travail des chelingues et leur évite de *faire queue* — les navires ouvrant plusieurs panneaux — ce qui accélère le chargement — et 60 chelingues fonctionnant, 18.000 à 20.000 balles peuvent être chargées en un jour à Pondichéry; un jour même Pondichéry a pu embarquer jusqu'à 27.000 balles entre 7 navires. En moyenne, il ne faut pas compter sur un embarquement supérieur à 12.000 balles.

Les chargements se font non seulement en balles (sacs de 80 kilogrammes), mais en sachets (sacs de 30 kilogrammes) que les acheteurs n'acceptent d'ailleurs que dans la proportion de 10 % de la quantité totale des sacs; ces sachets sont destinés à faciliter l'arrimage à bord. Les sacs perdent toujours une certaine partie de leur poids pendant la traversée à cause de la dessiccation progressive des arachides; la perte de poids tolérée par l'acheteur concernant les arachides hindoues est de 5 kilogrammes par balle, c'est-à-dire qu'une balle pesant 80 kilogrammes au départ de Pondichéry est cependant agréée en Europe si, à l'arrivée, elle ne pèse que 75 kilogrammes.

Le mouvement de la navigation du port de Pondichéry montre que les chargements sont faits presque uniquement par des bateaux étrangers, anglais le plus souvent. Les bateaux français n'apparaissent pour ainsi dire pas dans ce port français; on note un navire de charge des Messageries Maritimes en 1903; on n'en compte aucun en 1904. Il faut remarquer d'ailleurs que les commerçants pondichériens ne font rien pour attirer les bateaux français dans leur port: des commerçants importants sont représentants à

magasins contenant les arachides en question. Jusqu'à présent, pour faciliter à ses agents la surveillance des arachides nanties, la Banque n'avait pas pris garde à la loi et ne possédait pas la clef des magasins privés. Le Conseil d'administration de la Banque de l'Indo-Chine à Paris vient de prier la succursale de Pondichéry de procéder légalement. Le service des nantissements aura des garanties plus sûres, mais sera considérablement gêné dans son fonctionnement: voit-on l'inspecteur des marchandises nanties prendre chaque jour 35 à 80 rendez-vous pour le lendemain avec les propriétaires des magasins privés, afin d'ouvrir à heure déterminée chaque local et d'en vérifier le contenu?...

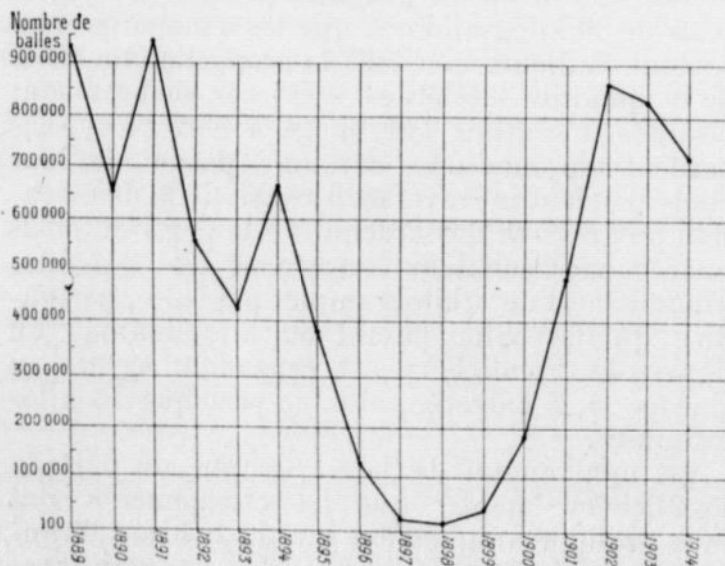
(1) La roupie vaut 1 fr. 665; la roupie se divise en 16 annas; chaque anna vaut donc environ 0 fr. 10; l'anna se divise en 12 caches ou pies; chaque cache vaut donc environ 0 fr. 008.

Pondichéry de compagnies anglaises de navigation; l'un est représentant de l'« Asiatic Co »; un autre, président de la Chambre de commerce personnage influent, chef d'un parti politique, est représentant de la « British India Co »; et ces représentants ont intérêt à amener le fret aux Compagnies qu'ils représentent puisqu'ils ont des émoluments en proportion de ce fret et aussi, pour eux-mêmes, des tarifs de faveur.

Les bateaux français viendraient à Pondichéry si Pondichéry leur demandait de venir et leur assurait le fret: beaucoup de bateaux des Chargeurs-Réunis et de cargos des Messageries Maritimes rentrent de l'Indo-Chine avec un chargement de riz insuffisant qui ne demanderait qu'à prendre des arachides; car le riz — marchandise lourde — et l'arachide — marchandise légère — constituent l'un avec l'autre un excellent chargement. Ce cargo des Messageries Maritimes qui est passé en 1903 à Pondichéry y est allé, précisément parce qu'on l'en avait prié. Il existe à Pondichéry un représentant de la Compagnie de navigation Gordon Woodroff dont les navires ne vont à Pondichéry que sur la demande de ce représentant lequel s'est préalablement assuré du fret. On pourrait procéder de la même façon vis-à-vis des navires français.

\* \* \*

Le graphique ci-joint montre le mouvement d'exportation des arachides à Pondichéry depuis 1889 jusqu'en 1904; on voit que de 1895 à 1898 cette exportation est en baisse progressive; c'est la période de dégénérescence de la graine signalée précédemment; à partir de 1899 le mouvement reprend et est à nouveau satisfaisant en 1902. Les quelques autres fluctuations enregistrées par la courbe tiennent simplement aux variations météorologiques (chaleur, pluie, etc...).



En somme, le maximum d'exportation est de 900.000 balles; c'est à peu près le chiffre atteint pendant ces dernières années; on peut donc dire que le commerce des arachides est en ce moment aussi heureux que possible à Pondichéry. Cependant les commerçants pondichéryens sont, depuis plusieurs années en émoi; ils ne manquent pas

une occasion de clamer que le port de Pondichéry court à sa ruine, que le commerce des arachides se déplace au profit des ports anglais, qu'il faut parer promptement à cette menace de l'avenir; et ils proposent une série de mesures coûteuses. Il ne me paraît pas juste de présenter la situation de cette manière; tout d'abord il ne saurait être question pour le port de Pondichéry de décadence. Les chiffres que j'ai rapportés affirment de la façon la plus probante que l'exportation des arachides n'est pas en baisse; elle y atteint un chiffre très convenable qu'elle n'a jamais dépassé d'une façon bien sensible. Que des ports anglais exportent eux aussi depuis plusieurs années une grande quantité d'arachides, c'est vrai; que l'exportation des ports anglais aille en croissant, c'est encore vrai. Mais ce dont il faut bien se pénétrer c'est que les arachides exportées par les ports anglais ne sont pas des arachides soustraites au trafic pondichéryen. Ce sont des arachides provenant de terrains nouvellement ensemencés. En réalité si l'exportation des ports anglais augmente, c'est que la production des arachides augmente également. Autrefois Pondichéry était à peu près seul à exporter des arachides simplement parce que les territoires proches de Pondichéry étaient à peu près les seuls cultivés en arachides; il était naturel que ces territoires vinsent déverser leur production au port le plus voisin. Depuis quelques années la culture des arachides s'étend sans cesse vers le sud de l'Hindoustan, dans les provinces de Tanjore et de Madura. Il est rationnel que les arachides produites dans ces régions se déversent sur les ports les plus voisins, en l'espèce des ports anglais, de même que depuis longtemps les arachides produites trop au nord de Pondichéry ne viennent pas à Pondichéry, mais s'embarquent au port plus septentrional de Madras.

Ces ports anglais, dont Pondichéry s'alarme, sont Madras, Cuddalore, Porto-Novo et Negapatam. *Madras* est un mauvais port que les moussons nord-est et sud-ouest balayaient alternativement et ensablent; son importance est accessoire au point de vue des arachides.

*Cuddalore* est une rade foraine à l'embouchure d'une rivière; le batelage y est très bien organisé: il dispose de 128 chelingues d'une contenance de 60 balles, 6 batelets pontés d'une contenance de 150 balles, 9 batelets pontés d'une contenance de 200 balles et 4 batelets pontés d'une contenance de 250 balles. La rade de Cuddalore est mauvaise; elle est soumise en outre à la marée, ce qui ne permet aux chelingues qu'un travail de 4 heures par jour; mais les chelingues chargent en rivière et se tiennent prêtes à sortir dès l'arrivée en rade du navire à fréter; et si le mauvais temps survient pendant la sortie des chelingues, celles-ci rentrent en rivière et attendent sans décharger que le calme soit revenu. Les chelingues de Cuddalore transportent en un seul voyage 11.380 balles.

*Porto-Novo* est une rade foraine excellente, aussi bonne que celle de Pondichéry; elle est

soumise à la marée, ce qui diminue le temps de travail, mais située à l'embouchure d'une rivière, ce qui lui donne au point de vue chargement les avantages que j'ai signalés à propos de Cuddalore. Porto-Novo dispose de 35 à 40 chelingues d'une capacité de 60 balles et chaque chelingue a le temps de faire pendant la marée favorable 4 à 5 voyages: ce qui permet quotidiennement un embarquement de 8.400 à 12.000 balles. Pour Cuddalore et pour Porto-Novo, le prix d'embarquement est de 3 roupies par voyage et par chelingue de 60 balles.

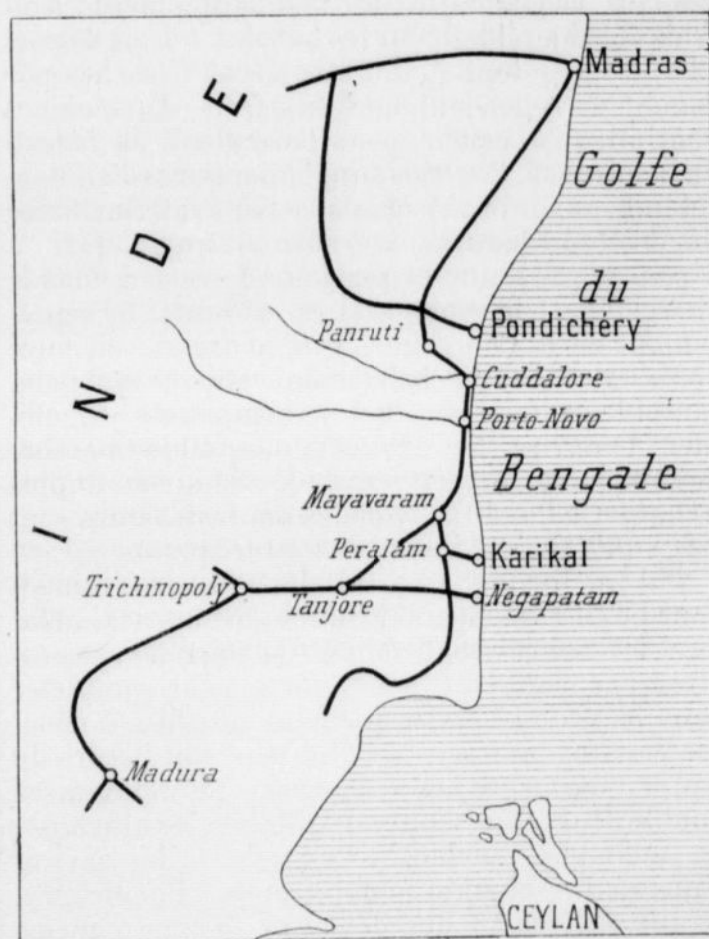
Negapatam est un port certainement destiné à prendre une grosse importance; il est manifeste que les Anglais le favorisent beaucoup; ils en ont fait une tête de ligne pour leur chemin de fer, y ont établi des docks et des fonderies; son avenir d'ailleurs retentira peu sur Pondichéry, mais plutôt sur Karikal auquel il enlèvera progressivement l'exportation du riz.

Voici le mouvement de ces différents ports pendant ces dernières années :

ANNÉES	CUDDALORE	MADRAS	PORTO-NOVO	NEGAPATAM
	balles			
1895...	171.672	103.456		
1896...	98.950	48.654		
1897...	10.634	7.195		
1898...	61	2.389		
1899...	11.697	6.227		
1900...	168.753	7.864		
1901...	444.335	4.346		
1902...	648.334	1.720		
1903...	743.211	9.143	6.518	84.627
1904...	380.044	37.449	94.226	297.422

Si l'on excepte de ces quatre ports Madras qui est un mauvais port sans avenir et Negapatam qui est trop au Sud, on voit que Pondichéry n'a lieu de se préoccuper — pour son avenir propre — que de Cuddalore et de Porto-Novo. Que ces deux ports anglais soient en prospérité, c'est incontestable. Mais encore une fois Pondichéry continue d'exporter ce qui est produit par les terres qui l'avoisinent: il n'y a pas déclin du port de Pondichéry et toutes les améliorations projetées ne peuvent avoir pour but de relever le port de Pondichéry — puisqu'il n'a pas baissé — mais de soustraire aux ports anglais un trafic qui leur revient tout naturellement. Il n'y a point à proprement parler concurrence des différents ports; chacun dessert sa zone. Cuddalore notamment, dont Pondichéry se préoccupe davantage, n'exportait en 1888 que 108.684 balles; elle exporte 743.211 balles en 1903; mais cet accroissement d'exportation n'a pas été au détriment de Pondichéry puisqu'en 1903 Pondichéry exporte 848.515 balles alors qu'elle n'en exportait que 763.419 en 1888. L'accroissement vient de ce que la culture des arachides s'est étendue vers le Sud; l'extension de cette culture est évidente, puisqu'en 1903 l'exportation totale des cinq ports de Coromandel est de 1.692.014 balles alors qu'elle n'était

que de 965.092 balles en 1888. Pondichéry, hypnotisé par cet accroissement d'exportation de Cuddalore, rêve de détourner toute cette exportation à son profit. Voici ce que dit la Chambre de commerce de Pondichéry dans un rapport adressé au gouverneur de l'Inde française le 17 octobre 1904 et que le président de la Chambre de commerce a bien voulu me communiquer: « Il faut, à moins de se rendre coupable d'une souveraine imprévoyance, prévoir que le jour viendra où Cuddalore, dont les progrès ont été si remarquables pendant les vingt dernières années, ayant complété ses moyens de communications avec l'intérieur et attiré à elle la plus forte proportion des produits de la région, nous disputera la suprématie dans le domaine du commerce extérieur et par la simple force des choses nous en dépossédera si nous ne nous hâtons de prendre des mesures pour défendre notre situation. »



Tout d'abord, je ferai remarquer que très certainement Cuddalore ne prendra pas l'extension que prédit la Chambre de commerce; Cuddalore rend des services pour l'instant, mais c'est en somme un mauvais port pour lequel les Anglais ne se soucieront pas de faire aucun sacrifice alors qu'à 17 milles au sud de Cuddalore, ils ont Porto-Novo qui est un port excellent. Toutes les faveurs des Anglais iront à Porto-Novo, qui est par sa nature exceptionnellement favorisé, plus favorisé que Pondichéry à cause de sa rivière et qui, étant plus méridional que Cuddalore, se trouvera plus au centre de la production d'arachides, laquelle s'étend sans cesse vers le Sud. Cela dit, examinons les moyens que propose la Chambre de commerce pour substituer Pondi-

chéry à Cuddalore. Actuellement, dit elle, les arachides qui s'embarquent à Pondichéry viennent de Panruti qui est un centre où aboutissent les arachides produites dans les alentours de Pondichéry; mais les arachides produits aux alentours de Cuddalore ne viennent pas à Pondichéry parce que Cuddalore et Pondichéry ne communiquent que par une bouche de la voie ferrée longue de 177 milles, quoique en ligne droite ces deux villes ne soient distantes que de 17 milles. Il convient donc d'établir entre Cuddalore et Pondichéry une voie ferrée directe et la Chambre de commerce ne doute pas que les arachides, qui actuellement s'arrêtent à Cuddalore, ne remontent jusqu'à Pondichéry par la voie ferrée nouvelle afin d'y embarquer. Voici sur quels arguments elle s'appuie :

1° Cuddalore est un mauvais port; il est fréquent que l'embarquement y soit impossible, ce qui oblige les bateaux à demeurer en rade en attendant la possibilité de l'embarquement; d'où frais considérables pour les bateaux : droit de port (3 a. 6 c. par tonne), droit de phare (7 caches par tonne), et cependant tous les frais d'armement continuent à courir pour l'armateur du bateau en souffrance. Ces frais supplémentaires d'ailleurs retombent sur le consignataire par l'intermédiaire du droit de planche (*surestary*) qui s'élève à 6 pences par tonne et par jour de retard dans le chargement; le consignataire est tantôt le représentant de la Compagnie qui a cru devoir faire venir en rade un bateau de cette Compagnie, tantôt le commerçant qui a commandé directement le navire. Les commerçants, dit la Chambre de commerce, gagneraient donc certainement plus à charger à Pondichéry où les mauvais temps sont rares qu'à Cuddalore où ils sont fréquents.

2° Actuellement les arachides étant disséminées pour l'embarquement entre Pondichéry et Cuddalore, les navires sont obligés de s'arrêter successivement dans les deux ports pour compléter dans le second l'embarquement insuffisant effectué dans le premier, ce qui leur fait perdre du temps, augmente leurs dépenses et notamment double leurs frais d'ouvrage. Mais si les arachides de Cuddalore venaient à Pondichéry, les navires pourraient se charger complètement à Pondichéry, ce qui réduirait leurs dépenses, et conséquemment les navires consentiraient une réduction sur le prix du fret de 3 à 6 pence par tonne.

Une série de calculs ont été faits pour l'établissement de cette voie ferrée de façon que les frais de transport des arachides de Cuddalore à Pondichéry soient aussi faibles que possible. La Chambre de commerce en 1899 a répudié l'idée première d'un chemin de fer à voie d'un mètre, continuant sans interruption jusqu'à Pondichéry la voie qui passe à Cuddalore et évitant le transbordement des marchandises; elle s'arrête à l'idée de la construction d'un chemin de fer à voie étroite (0 m.75), ce qui permet une économie de moitié dans les frais du premier établissement. En outre, la vitesse maxima d'un chemin de fer à voie étroite n'étant que de 10 milles à l'heure, les frais de traction et d'entretien de la voie seraient réduits

à un minimum. Il est vrai que cette voie étroite aurait l'inconvénient de nécessiter le transbordement des marchandises à Cuddalore; mais il paraît ressortir de statistiques établies par le gouvernement anglais sur son immense réseau hindou que les frais de ce transbordement n'excéderaient pas pour les arachides 1/2 anna par tonne.

En se fondant sur d'autres statistiques anglaises, on voit qu'il faudrait compter pour l'établissement de cette voie étroite entre Pondichéry et Cuddalore 30.000 roupies par mille, soit pour 17 milles 595.000 roupies.

L'exploitation de la ligne, calculée pour deux trains par jour aller et retour composés chacun de 3 ou 4 wagons de voyageurs et de fourgons d'une capacité de 90 à 100 tonnes (ce qui assurerait un transport quotidien de 360 à 400 tonnes), coûterait 1.595 roupies par mille et par an, soit pour les 17 milles 27.115 roupies. Je remarque que les statistiques anglaises ne sont pas d'accord sur ce chiffre de 1.595 roupies; certaines donnent le chiffre de 1.795 roupies; la Chambre de commerce choisit le premier parce qu'il lui est plus favorable; mais je crois équitable de prendre une moyenne entre les deux chiffres : ce qui porterait la dépense à 1.695 roupies par mille et par an, soit pour les 17 milles une dépense annuelle de 28.815 roupies. L'exploitation de ce chemin de fer serait confiée à une Compagnie autonome, absolument indépendante de la Compagnie des chemins de fer hindous, de façon que l'administration anglaise ne puisse en rien toucher aux tarifs, que ces tarifs restent absolument sous l'autorité française qui les réglerait suivant les circonstances au mieux des intérêts pondichéryens. Les frais d'administration de cette Compagnie sont calculés à 300 roupies par mille et par an, soit pour les 17 milles 5.100 roupies.

Soit au total 33.915 roupies de frais d'exploitation par an.

Passons aux recettes : la Chambre de commerce prévoit un mouvement de voyageurs rapportant par an 37.825 roupies et mouvement de marchandises (à l'exclusion des arachides) rapportant par an 12.472 roupies. Enfin, Cuddalore embarquant en moyenne annuellement 50.000 tonnes d'arachides, la Chambre de commerce suppose qu'au moins 30.000 tonnes viendront à Pondichéry, ce qui rapporterait, à raison de 6 a. 6 c. par tonne, 12.187 rs. 8 a.

Soit un total de recettes de 62.484 roupies, ce qui fait un bénéfice annuel de 28.569 roupies.

Tout sera pour le mieux si 30.000 tonnes d'arachides viennent effectivement de Cuddalore à Pondichéry, comme on se plaît à le prévoir; mais viendront-elles?... C'est là que réside toute la question. Or les partisans les plus ardents du chemin de fer n'en paraissent pas bien convaincus; ils paraissent même plutôt convaincus du contraire et de l'inanité des deux arguments précédemment fournis puisqu'ils reconnaissent indispensable, pour déterminer le mouvement d'arachides vers Pondichéry, de construire des magasins généraux et d'allonger le wharf actuel.



La construction des magasins généraux aurait pour but de permettre aux commerçants « d'abriter, sécher, conditionner, emmagasiner et charger au même endroit toutes leurs arachides sans encourir les nombreux charrois et faux frais qui leur incombent aujourd'hui par suite de la dissémination des magasins dans toutes les parties de la ville (1) ». Il en résulterait une économie de 6 caches par balle; je critiquerai plus loin cette prévision. Les commerçants voudraient donc construire, en regard des magasins déjà existants que j'ai signalés et qui appartiennent à la Banque, d'autres magasins symétriquement disposés; la colonie, on l'espère, donnerait les terrains nécessaires à charge d'y construire les magasins comme elle a déjà fait pour la construction des magasins de la Banque; cependant quelques expropriations seraient nécessaires qui monteraient à 5 ou 6.000 roupies. La construction des nouveaux magasins étant évaluée au prix qu'a coûté la construction des anciens (lesquels d'ailleurs paraissent avoir été payés beaucoup trop cher), soit 60 000 roupies, on arrive à une dépense de 66.000 roupies. Les magasins actuels seraient rachetés à la Banque, qui ne demande qu'à s'en débarrasser pour un prix modique: 30.000 roupies, peut-être moins, ce qui porte la dépense totale à 96.000 roupies. L'administration de tous ces magasins pourrait être confiée à la Compagnie du chemin de fer Cuddalore-Pondichéry.

La location de ces magasins (24 locaux à 425 roupies) rapporterait annuellement 10.200 roupies; les frais de gardiennage, d'entretien, d'éclairage, etc..., calculés d'après les frais qu'occasionnent les magasins actuels (1.686 roupies), s'élèveraient à 3.372 roupies. Il y aurait donc un bénéfice annuel de  $10.200 - 3.372 = 6.828$  roupies.

L'allongement du wharf aurait pour but :

A) De permettre l'embarquement par tous les temps; car, au moment où l'expédition des arachides atteint son maximum, c'est-à-dire pendant la mousson nord-est, il arrive que la barre soit impraticable. L'usage du wharf est donc alors indispensable; mais les apports du sable qui se sont produits depuis la construction du wharf rendent actuellement sa longueur de 263 m. 70 insuffisante pour que l'embarquement soit toujours possible par le wharf quand la barre est mauvaise.

Pour que la partie utile du wharf (à savoir 8 plates-formes et 3 grues dont 1 mobile et 2 fixes) soit utilisable par tous les temps, il faudrait allonger de 50 mètres le wharf actuel.

B) D'augmenter la partie utile de façon que le port de Pondichéry puisse embarquer sans difficulté les arachides abondamment venues de Cuddalore. Alors l'allongement de 50 mètres est insuffisant. La Chambre de commerce demande un allongement de 76 mètres, ce qui porterait le wharf à une longueur totale de  $263^m70 + 75$  mètres =  $339^m70$ . De chaque côté de la portion utile du wharf, on disposerait 6 nouvelles plates-formes, ce qui porterait à 20 le nombre des plates-formes :

10 au Nord et 10 au Sud; il ne faut pas oublier d'ailleurs que, de ces 20 plates-formes, 10 seulement pourraient fonctionner à la fois, le chargement n'étant possible qu'au Sud pendant la mousson nord-est et qu'au Nord pendant la mousson sud-ouest.

L'allongement du wharf est estimé à 209.000 roupies environ. La Chambre de commerce pense que, du fait de la venue des arachides de Cuddalore à Pondichéry, le mouvement des arachides sur le wharf serait deux fois plus considérable qu'aujourd'hui et que, par suite, grâce au droit de pier de 6 annas par chelingue, le rapport du pier doublerait et atteindrait par an 6.000 roupies  $\times 2 = 12.000$  roupies.

Ne sont pas prévus dans ces frais, mais seraient, paraît-il, indispensables au bon fonctionnement du port: une deuxième grue mobile sur le wharf et un batelage mieux outillé: chelingues plus nombreuses et plus spacieuses, chalands en fer, remorqueurs même, etc. Tout cela coûterait de l'argent et entraînerait d'autres dépenses: « Je ne demande pas mieux que d'avoir des chalands en fer et des remorqueurs, dirait le port; mais donnez-moi de quoi les abriter. » Il faudra donc construire des abris, etc.

Mais en négligeant ces dépenses secondaires (chelingues en fer, remorqueurs, etc.), dont d'ailleurs la Chambre de commerce évite soigneusement de parler pour l'instant, en nous en tenant simplement aux trois grosses dépenses: chemin de fer, magasins et wharf, nous atteignons un total de dépenses de 900.000 roupies. Ces 900.000 roupies seraient obtenues par un emprunt dont les intérêts et l'amortissement devraient être versés au taux de 6 1/4 0/0. Il faudrait donc que la nouvelle installation procurât une recette annuelle de 56.250 roupies. Or la Chambre de commerce calcule une recette nette de :

Chemin de fer.....	34.000 roupies.
Magasins généraux....	10.200 —
Wharf.....	12.000 —
Total.....	56.200 roupies.

ce qui serait satisfaisant, mais est complètement faux. En reprenant les chiffres que j'ai établis au fur et à mesure de cette étude, je relève :

Chemin de fer.....	26.569 roupies.
Magasins généraux....	6.828 —
Wharf.....	12.000 —
Total.....	47.397 roupies.

ce qui fait un déficit annuel de 8.893 roupies.

Donc, en supposant que l'exportation des arachides double à Pondichéry, nous arrivons à un déficit considérable. J'ajoute qu'à mon avis, l'exportation des arachides non seulement ne doublera pas, mais qu'elle n'augmentera aucunement. Il suffit de regarder la carte de l'Inde pour s'en convaincre: Pondichéry ne saurait avoir la prétention d'embarquer les arachides produites, quel que soit leur lieu de production; les arachides produites à l'entour de Negapatam iront à

(1) C. R. de la Chambre de commerce de Pondichéry. Séance du 12 déc. 1902.

Negapatam ; celles produites à l'entour de Porto-Novo iront à Porto-Novo ; Madras aura celles produites près de Madras ; et il faut que Pondichéry se résigne à n'embarquer que les arachides des territoires immédiatement voisins.

Et si les arachides de Cuddalore se déplacent, ce ne sera pas vers Pondichéry, mais vers Porto-Novo qui est à 17 milles de Cuddalore, par conséquent ni plus près ni plus loin de Cuddalore que n'est Pondichéry et qui a sur Pondichéry la supériorité d'une rivière facilitant l'embarquement. Et les deux avantages supposés par la Chambre de commerce concernant l'embarquement à Pondichéry des arachides de Cuddalore sont illusoire ; car, d'une part, la mer n'est pas impraticable plus souvent à Porto-Novo qu'à Pondichéry et, d'autre part, la réduction proposée par les navires dont le fret serait complet en un seul port, serait consentie aussi bien à Porto-Novo qu'à Pondichéry.

Pour que les arachides viennent de Cuddalore à Pondichéry, il faudrait que l'embarquement à Pondichéry offrit aux chargeurs des avantages pécuniaires incontestables, réels, constants et non des probabilités d'avantages basées sur la possibilité d'éviter un mauvais temps *éventuel*, sur la possibilité de compléter un chargement *peut-être* incomplet. Au fond, la Chambre de commerce a bien compris la nécessité d'avantages réels et l'inanité des avantages douteux qu'elle avait promis, puisqu'elle cherche à établir que l'embarquement deviendrait plus économique à Pondichéry qu'à Cuddalore avec le système du chemin de fer, des magasins et du wharf. La Chambre de commerce explique que le chemin de fer aboutirait en pleins magasins généraux, de telle façon que les arachides seraient emmagasinées à fort bon compte ; actuellement le charroi des arachides jusqu'aux magasins de la ville blanche ou de la ville noire coûte en moyenne 3 caches par balle. Le transport aux magasins généraux ne coûterait que 1 c. 1/2 par balle : soit une économie de 1 c. 1/2 par balle.

L'emmagasinage serait meilleur marché ; actuellement il s'élève à peu près à 4 caches par balle ; la Chambre de commerce pense l'abaisser à 3 caches par balle. Ce qui paraît une économie de 1 cache par balle (1).

Enfin les magasins seraient reliés au wharf par une voie ferrée ; au moment de l'embarquement, des wagonnets partiraient des magasins avec deux hommes par wagonnet pour les pousser ; en quelques minutes les wagonnets seraient conduits aux plates-formes d'embarquement. Le coût est prévu à 2 caches par balle au lieu des 3 caches que l'opération analogue coûte actuelle-

ment. D'où, au total, une économie de 6 caches par balle.

Mais sur quelles arachides portera cette économie ? Sur celles produites sur les territoires avoisinant Pondichéry, incontestablement ; mais non sur celles du territoire de Cuddalore et qu'on prétend attirer ; en effet, n'oublions pas que celles-ci auront à payer pour venir de Cuddalore à Pondichéry un surcroît de 5 caches par balle (frais de chemin de fer à raison de 6 a. 6 c. par tonne) + 0 c. 4 par balle (frais de transbordement à Cuddalore moyennant 6 caches par tonne), soit 5 c. 4 par balle. En réalité, donc, les arachides venues de Cuddalore ne bénéficieraient que de 0 c. 6 par balle ; je sais qu'en matière commerciale il n'y a pas de petites économies, mais vraiment c'est peu ; et je doute que l'attrait de ce gain minime précipite à Pondichéry chaque année 30.000 tonnes d'arachides. D'ailleurs, l'avantage serait-il énorme, je ne doute pas que le gouvernement anglais ne prenne aussitôt toutes les mesures nécessaires pour empêcher un exode qui lui serait préjudiciable. Et certainement, étant donné que tout le commerce hindou est à la merci du gouvernement anglais par l'intermédiaire des chemins de fer dont il fixe les tarifs, Pondichéry, modeste et impuissante enclave, n'aurait pas à espérer pouvoir lutter.

Toutes les améliorations projetées pourraient être bonnes si le gouvernement anglais devait gentiment et sans protester laisser enlever le commerce de ses ports. Nous savons fort bien que le gouvernement anglais est trop avisé pour béatement nous regarder faire ; il suffit de considérer avec quel empressement et quel à-propos il a établi Negapatam près de Karikal, Calicut et Tellicherry près de Mahé, Cocanada près de Yannaon.

Un des riches commerçants d'arachides de Pondichéry disait récemment : « Le chemin de fer Cuddalore - Pondichéry me sera extrêmement utile : non que j'aie l'intention de faire venir à Pondichéry les arachides que j'embarque ailleurs, mais je pourrai désormais aller très commodément surveiller ma succursale de Porto-Novo. » Dans ces conditions, tout étant examiné avec impartialité, je crois pouvoir déclarer qu'exécuter les travaux projetés serait de la pure folie. Pondichéry devrait se convaincre qu'elle n'exportera jamais que les productions des territoires qui l'avoisinent immédiatement ; qu'elle se contente de cette exportation limitée, mais sûre : c'est la sagesse. Vouloir davantage serait la ruine.

D<sup>r</sup> CHARLES VALENTINO.

(1) Ici je ferai remarquer que si la Chambre de commerce calcule le tarif d'emmagasinage à 3 caches par balle, elle ne peut même plus compter sur le chiffre de recettes de 6 828 roupies que j'ai établi précédemment pour les magasins généraux, puisque ce chiffre était établi sur une base de 4 caches par balle ; il faut donc réduire de 1 4 (1.707 roupies) ce chiffre des recettes et ne compter que sur un bénéfice net de 5.121 roupies, ce qui porterait le déficit annuel à 10,600 roupies.

**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 recevrons 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.**

## ASIE FRANÇAISE

**L'inauguration de la ligne de Than-hoa à Vinh.** — Le gouverneur général a, le 17 mars, inauguré la ligne du chemin de fer de Than-hoa à Vinh et Benthuy. Voici, d'après l'un de nos confrères de *l'Avenir du Tonkin*, la description de la région traversée par ce nouveau tronçon de voie ferrée.

Pendant l'arrêt à Than-hoa une machine nouvelle décorée de feuillages et pavoisée aux couleurs nationales a remplacé celle qui nous a conduits de Hanoi à Than-hoa. Nous jetons un dernier regard sur ce pittoresque paysage de Than-hoa sur lequel se profile la masse sombre de la vieille citadelle de Gialong, œuvre des ingénieurs français. Le pays que traverse la voie nouvelle change d'aspect; une succession de mamelons et de rochers isolés qui rappellent le système géologique de la baie d'Along. A peu de distance, la chaîne des premiers contreforts du massif annamitique suit la voie, ouvrant des perspectives de vallées où la colonisation trouvera un jour prochain une large place pour son activité. Malheureusement la région paraît moins habitée que celle que nous venons de traverser. La présence du tigre qui abonderait et la longue suite des guerres ont sans doute été la cause de cette situation. La nouvelle voie parcourt ce vaste espace où elle apportera, souhaitons-le, la vie et la richesse. Déjà quelques points paraissent attaqués, des rizières se dessinent et des exploitations de carrières également. De distance en distance, des notables en robe de cérémonie, debout derrière des autels disposés sous des arcs de feuillages pavoisés, se prosternent dans un lay profond au passage du train. Ici la physionomie des indigènes est curieuse à observer, elle reflète à la fois l'étonnement et la satisfaction. Peut-être pensent-ils que ce dragon pacifique, malgré ses flots de fumée et son bruyant passage, leur apportera par la suite le bien-être et la prospérité, en ouvrant leur région à l'activité qui pousse les peuples vers des voies nouvelles. A la gare de Caugiat, un fort groupe d'indigènes nous attend en silence. Le devançant, un indigène à physionomie ouverte et intelligente portant sur sa robe de prêtre une décoration espagnole et des décorations annamites et la plaque d'or de mandarin salue en bon français M. Beau qui est descendu de son wagon et prend plaisir à causer avec lui. Plusieurs personnes s'approchent à leur tour et échangent quelques paroles avec ce prêtre. C'est le père Hoang, bien connu au Tonkin et en Annam. Il fut autrefois reçu à Paris par l'empereur Napoléon III, et en Espagne. Nous arrivons à la nuit noire à Vinh. La gare regorge de fonctionnaires européens et indigènes massés de tous côtés pour assister à notre arrivée. La ville présente un aspect curieux. Son périmètre est indiqué par la longue théorie des lanternes de toutes couleurs répandues à profusion. Dans les rues, on en a mis partout.

Le gouverneur général, après avoir reçu les autorités le lendemain de son arrivée, a visité les usines de la Société forestière et commerciale, la fabrique d'allumettes et les ateliers et chantiers de la Société laotienne où on travaille surtout le bois. Il a examiné les projets des travaux du port de Benthuy. Après une excursion à Cuahoi-van, M. Beau est revenu à Vinh vers 5 heures et demie et, à 6 heures, il a été reçu au cercle civil de Vinh. Là, accueilli par des souhaits de bienvenue

de M. Lejeune, président du cercle, et un discours de M. de Montpezat, délégué de l'Annam-Tonkin, M. Beau a prononcé le discours suivant :

Messieurs,

Je remercie M. le Président du cercle de Vinh des paroles de bienvenue par lesquelles il vient de m'accueillir.

Je remercie également M. le Délégué de l'Annam-Tonkin des vœux qu'il a bien voulu m'adresser pour le voyage que je compte faire prochainement en France et de l'offre de sa collaboration pour m'aider à mieux faire connaître à la métropole les besoins de l'Indo-Chine et de ses colons.

Avec vous tous, Messieurs, je me réjouis de l'achèvement de cette grande voie ferrée de 327 kilomètres qui réunit désormais à la capitale du Tonkin quelques-unes des plus riches provinces de l'Annam.

Cet événement marque pour le centre urbain de Vinh-Benthuy le point de départ d'une ère de prospérité remarquable dont il est facile de déterminer dès maintenant les éléments.

La voie ferrée traverse dans leur plus grande largeur les deux provinces du Than-hoa et du Nghê-an et atteint à Benthuy la frontière de la province de Ha-tinh dont elle n'est séparée que par le fleuve. Ainsi, dès maintenant, Vinh-Benthuy est le débouché naturel d'une région qui ne compte pas moins de 3 millions d'habitants, avec des plaines fertiles et facilement irrigables, des troupeaux abondants, des forêts magnifiques dont deux grandes entreprises françaises exploitent déjà les produits.

Mais là ne se borne pas l'avenir de ce pays. Par delà les montagnes qui l'entourent, s'étend une vaste région encore inexploitée dont les mines et les forêts offrent les plus belles promesses à la colonisation. J'avais été frappé, dès mon arrivée en Indo-Chine, de la situation particulière du Laos français qui, loin de servir à notre œuvre d'expansion, s'interposait comme une barrière infranchissable entre le Laos siamois et les ports de la côte d'Annam dont il n'est cependant séparé que par 3 ou 400 kilomètres à vol d'oiseau. N'était-il pas déraisonnable de songer à faire entrer dans la sphère économique de l'Indo-Chine les territoires de la rive droite du Mékong alors que ceux de la rive gauche, soumis à notre action politique depuis plus de dix ans, continuaient, à subir l'attraction commerciale exclusive de Bangkok. Je résolus donc de reprendre la question de la pénétration du Laos et je choisis Vinh comme point de départ. Cela pour plusieurs raisons : La voie Tourane-Hué-Quang-tri-Ai-lao-Savannaket, précédemment étudiée, est longue de 450 kilomètres et la région d'Ai-lao, où se trouvent accumulés les plus gros travaux, a une détestable réputation d'insalubrité chez les Européens et chez les Annamites. Une voie entre Vinh et le Mékong n'aurait pas plus de 250 à 300 kilomètres. La différence est importante. En outre le pays traversé n'inspire pas la même terreur aux Annamites. Il ne leur paraît pas plus malsain que les régions voisines telles que les vallées de la Ngan-sau du Song-ca ou du Song-giang qui sont peuplées et exploitées. Enfin il était d'une haute importance économique et politique de rapprocher le plus possible le Mékong du Nord-Annam et du Tonkin, centres de notre activité commerciale et de notre puissance militaire.

Deux missions furent envoyées, l'une, dans la direction du plateau de Tranninh, était chargée de rechercher la meilleure voie d'accès vers Luang-prabang et le Mékong supérieur; l'autre avait pour objectif le bief moyen navigable du Mékong et la région laotienne riche et peuplée, qui s'étend entre Lakhone et Nong-khay. Les résultats de ces deux missions furent heureux. Vous en connaissez les résultats dans les grandes lignes. La mission du capitaine

Billès déterminait, après une rude campagne, une nouvelle voie d'accès entre Vinh et le Mékong par le haut Song-giang et le col de Men-gia. La mission du capitaine Dan-chaud, de son côté, reconnaissait la possibilité d'établir non seulement une route carrossable mais une voie ferrée entre Vinh, le Tranninh et Luang-prabang, qu'on ne peut atteindre par la route actuelle, qu'au prix des plus grandes difficultés.

Ce sont là, Messieurs, des événements qui compteront dans l'histoire de l'Indo-Chine et, en particulier, dans celle de votre ville appelée à devenir le point de convergence de plus de 2.000 kilomètres de routes, de voies ferrées, de fleuves navigables et de canaux desservant les plus riches régions de l'Indo-Chine.

Messieurs, je ne suivrai pas M. le Délégué de l'Annam-Tonkin dans l'examen qu'il a cru devoir faire, devant vous, de diverses questions politiques, administratives et financières. Je ne dirai qu'un mot au sujet de la question qui passionne aujourd'hui les Français d'Indo-Chine comme ceux de la Métropole : celle de la défense de la colonie.

Une réflexion s'impose d'abord à mon esprit, je ne puis cacher le sentiment pénible que me cause la lecture de quelques journaux, où je regrette de trouver l'expression, singulièrement exagérée, et en tout cas bien imprudente, de la crainte que leur inspire une puissance asiatique, et l'aveu, pour le moins inutile, de l'insuffisance de nos moyens de défense. Je ne saurais m'élever avec trop de force contre de pareilles tendances. Quelles que soient les critiques qu'on ait pu diriger contre l'Administration de la Marine, la flotte française n'en demeure pas moins la seconde du monde, et cela suffit à nous garantir contre l'éventualité, bien difficile à faire admettre aux gens sérieux, d'une agression sans autre motif que l'envie de prendre le bien d'autrui. Certes, je suis ennemi de la jactance et des fanfaronnades, mais je souhaiterais que ceux qui ont assumé, dans la presse, la tâche de présenter ces questions au public indo-chinois, n'oublient jamais qu'ils sont lus et commentés par les indigènes et par les étrangers ; aux yeux des uns et des autres, nous devons avoir le souci de garder toujours l'attitude la plus confiante et la plus ferme. Un peu de crânerie, un peu de panache serait, ce me semble, plus conforme à la tradition française, que le ton gémissant et les allures inquiètes de ceux qui, chaque matin, découvrent le péril jaune sous les formes les plus inattendues ; ce sont les importateurs d'allumettes, redoutables incendiaires auxquels il faudrait interdire l'entrée de la colonie ; d'authentiques colonels qui servent leur patrie en nous faisant la barbe ! Et le moment est proche, sans doute, où l'on demandera au Gouvernement de cesser de couvrir d'une tolérance coupable ces aimables salons, les derniers où l'on cause, où nos guerriers, trop confiants, risquent, paraît-il, de livrer à des oreilles indiscrettes, les secrets de la défense nationale, en effeuillant de pâles chrysanthèmes.

Est-ce à dire cependant, que nous puissions nous reposer tranquillement sur la force lointaine de la Métropole, et qu'il n'y ait pas de grands progrès à accomplir pour mettre la colonie en état de défense ? Je suis loin de méconnaître les grands efforts qui restent encore à faire.

Cette préparation de la défense de l'Indo-Chine est, vous le savez, la préoccupation constante du Gouvernement de la colonie, aussi bien que de la Métropole.

Notre armée indo-chinoise a reçu, dans le courant des dernières années, un notable accroissement, elle a vu sa force singulièrement accrue par le groupement nouveau qui a été fait de ces divers éléments, par l'organisation précise et complète de tous les services de mobilisation et enfin par la construction de puissants ouvrages défensifs.

Du côté de la mer, nos moyens de défense se sont

accrus dans des proportions notables ; la défense mobile de Saïgon est aujourd'hui à peu près complète et la force navale d'Extrême-Orient comprend quelques unités de haute valeur. Il s'agit de continuer cette œuvre de renforcement progressif des défenses mobiles et de la flotte d'Extrême-Orient. La baie d'Along est à organiser et notre division de croiseurs cuirassés est à doubler. Il sera possible d'y parvenir sans de trop grandes dépenses en remplaçant les unités sans valeur militaire par des unités de combat. Le matériel de guerre colonial doit être un matériel de premier ordre afin de compenser, autant que possible, l'infériorité inévitable du nombre par la supériorité de l'armement. Nous pouvons avoir toute confiance dans l'énergique volonté du ministre de la Marine, l'ami et le collaborateur de Gambetta et de Jules Ferry. Mais la force n'est pas tout et la politique a un rôle singulièrement important dans cette question de défense de l'Indo-Chine. Je me suis souvent expliqué sur ce point, permettez-moi d'y revenir à nouveau.

Deux choses sont essentielles pour la défense de notre colonie ; une politique extérieure amicale à l'égard de la puissance limitrophe, la Chine, et une politique intérieure large et généreuse à l'égard de nos protégés indigènes.

La Chine, malgré les tentatives de militarisation auxquelles nous assistons en ce moment, reste un pays essentiellement pacifique et commerçant ; tous nos efforts doivent tendre à dissiper, en ce qui nous concerne, les préventions, que tant de violences exercées contre eux par les peuples occidentaux, ont fait naître dans l'esprit des Chinois. Je m'y suis efforcé à Pékin, au cours des négociations que j'ai eues à y poursuivre pour le règlement des délicates affaires qui furent la conséquence du mouvement boxeur. J'y ai donné ici également tous mes soins en prêtant le concours le plus empressé aux autorités chinoises de provinces limitrophes, troublées, depuis quelques années, par le mal, devenu endémique, de la piraterie. Certes, il eût été facile à un Gouvernement mal intentionné de favoriser l'extension d'un mouvement qui n'attend, pour devenir une rébellion redoutable, que des armes et des chefs.

Or les agitateurs n'ont pas en Indo-Chine l'accueil bienveillant qui leur est réservé, ailleurs, par de prétendus amis de la Chine, et nous avons tenu la main à une répression sévère de la contrebande des armes.

Si la frontière n'a pas vu passer de fusils, elle a, en revanche, au moins du côté du Yunnan, vu passer beaucoup de piastres et, beaucoup de marchandises. Tous mes efforts tendent à développer encore ce mouvement et à créer entre les deux pays les liens les plus étroits de solidarité économique.

De leur côté, les hautes autorités chinoises commencent à nous donner les signes non équivoques de confiance et de bonne volonté ; nos travaux du chemin de fer du Yunnan ont pu se poursuivre avec le concours des mandarins qui non seulement en ont pris leur parti, mais se montrent aujourd'hui résolus à collaborer à cette entreprise, d'une si haute importance économique. Ces sentiments de confiance viennent de se traduire par l'envoi récent à Hanoï d'une quinzaine de jeunes Chinois, fils de mandarins et de notables, que le Vice-Roi du Yunnan a désignés pour suivre, pendant deux années, les cours de l'école ouverte spécialement pour eux à Hanoï et à laquelle nous avons tenu à donner le nom significatif d'Auguste Pavie, l'homme qui représente le mieux aux yeux des populations indigènes, l'action pacifique et libératrice de la France. Un nouvel envoi de vingt jeunes Chinois vient de m'être annoncé ; l'école Pavie, fondée il y a trois mois seulement est déjà trop étroite.

Ce sont là des gages indiscutables du succès d'une politique à laquelle, je le répète, nous devons demeurer fermement attachés.

Si l'entente avec la Chine est désirable, l'union de plus en plus étroite, de plus en plus confiante entre la France et les populations indigènes, s'impose comme la condition même de notre sécurité. Nous avons, il est vrai largement développé depuis notre occupation de la Cochinchine, du Tonkin, du Cambodge et de l'Annam, le bien-être matériel des populations de ces pays, et il peut paraître suffisant à quelques-uns de persévérer dans cette voie du développement économique et de la mise en valeur du pays. L'Annamite apparaît en effet aux observateurs superficiels comme préoccupé exclusivement d'intérêts personnels et indifférent à toute idée de solidarité sociale, mais si l'on consulte la longue histoire de ce peuple qui a lutté si obstinément contre les envahisseurs chinois et qui a montré dans la conquête de la péninsule indo-chinoise une si remarquable ténacité, il est bien difficile de nier l'existence d'un véritable sentiment national et nous devons dès lors nous efforcer d'apparaître à ses yeux comme les auxiliaires désintéressés de son évolution historique. Le moyen le plus sûr d'atteindre ce résultat est de répandre largement l'instruction chez nos protégés, non pas cette instruction à peine primaire que nous distribuons actuellement dans nos trop rares écoles, mais une instruction plus haute et plus générale, faisant pénétrer chez ceux qui la reçoivent, non seulement les mots de notre langue, mais les idées et le génie même de la France.

Or, il faut bien reconnaître nous n'avons presque rien fait jusqu'ici dans cet ordre d'idées ; l'Indo-Chine compte à peine quelques individualités, tout à fait exceptionnelles, ayant reçu une instruction française digne de ce nom ; tous nos vœux, tous nos efforts doivent tendre à améliorer cette situation qui, je ne crains pas de le dire, pourrait devenir périlleuse. Il est indispensable qu'entre les représentants, à tous les degrés, de la nation protectrice et les chefs de la nation protégée puisse s'établir un constant échange de vues et d'idées, il faut en un mot que nous arrivions à nous pénétrer et à nous connaître.

C'est à ce prix que se fera l'union intime, indissoluble de la France et de l'Indo-Chine, capable de braver tous les périls extérieurs.

Et ne croyez pas qu'en parlant ainsi je me borne, comme certains affectent de le dire, à exprimer une opinion personnelle, une conception particulière du rôle de la France dans ce pays.

Non, Messieurs, ces idées se sont imposées à mes prédécesseurs et s'imposeront avec la même force à ceux qui me succéderont, car elles font partie du patrimoine moral de la grande démocratie généreuse et pacifique, éprise du plus haut idéal de justice, dont je ne suis ici que le serviteur passionné.

**Le budget de l'Indo-Chine.** — Le gouverneur général de l'Indo-Chine vient de faire connaître au ministre des Colonies les résultats financiers de l'exercice 1904 acquis au 31 décembre dernier. A cette date, les recettes réalisées pour le compte du budget général atteignaient le chiffre de 29.925.000 piastres, et les dépenses effectuées celui de 25.730.000 piastres. Les recettes se présentaient donc comme supérieures aux dépenses de 3.195.000 piastres. Mais cet excédent n'est qu'apparent attendu qu'il restait au 31 décembre à ordonnancer une somme d'environ 4 millions de piastres de dépenses imputables à l'exercice 1904, alors que les recettes restant à réaliser au titre de cet exercice ne devaient pas s'élever vraisemblablement à plus de 700.000 piastres ; c'est-à-dire que, la balance

faite, on trouve que le budget général de 1904 se solderait par un déficit d'environ 105.000 piastres.

Ce n'est donc pas une situation mauvaise, d'autant plus que les différents budgets locaux se solderaient en clôture d'exercice par un excédent de recettes de 125.000 piastres pour la Cochinchine, 187.000 pour le Cambodge, 750.000 pour le Tonkin, 215.000 pour l'Annam et 24.000 pour le Laos.

**La commission des retraites locales de l'Indo-Chine.** — Une commission a été chargée d'étudier les retraites locales de l'Indo-Chine. Elle s'est réunie le 18 avril au ministère des Colonies sous la présidence de M. Caillaux, député, ancien ministre des Finances.

M. Caillaux a ouvert les travaux de la commission par un discours que nous résumons en ces termes, qui sont fort intéressants quant à l'indication qu'ils donnent.

Cette commission vient bien à son heure. Elle n'a pas seulement à reviser le décret du 5 mai 1898, à rechercher les moyens d'assurer de plus équitables retraites aux services civils de l'Indo-Chine et de tenir à leur égard les engagements pris par Paul Bert et ses successeurs ; elle n'a pas seulement ainsi à relever le moral d'agents que les fatigues du climat et l'énervernement de longues absences du pays natal portent trop souvent à se décourager et à s'abandonner ; elle n'a pas seulement à rendre plus actif et plus fécond leur effort dans l'intérêt public, en leur montrant au bout de leur pénible carrière cette retraite honorable que les Anglais savent assurer à leurs colons, au lieu des pensions notoirement insuffisantes dont si peu d'entre eux même arrivent à bénéficier aujourd'hui.

Le mandat de la commission est encore plus haut. Réunie au moment où s'agitent les plus graves problèmes de l'Extrême-Orient, elle devra se préoccuper également des retraites des fonctionnaires civils indigènes. Elle recherchera les moyens d'associer sérieusement ces fonctionnaires à l'action française en stabilisant par des décrets leur régime de retraites, en fusionnant dans une seule caisse les pensions indigènes et européennes, et enfin et surtout en examinant si beaucoup de fonctions actuellement confiées à des Français de France, mal rétribués pour eux et constituant dans leur ensemble en Indo-Chine un prolétariat de fonctionnaires, ne pourraient pas être plus utilement attribuées à des indigènes ou à des Asiatiques français, de manière à soulager à la fois les finances publiques, rehausser le prestige des Français de France auxquels ne seraient plus confiées que des places de « respectabilité », ainsi que disent les Anglais, et enfin donner à nos indigènes une participation à notre vie administrative qui consolide et garantisse puissamment notre solidarité et notre union.

**La nouvelle sapèque tonkinoise.** — Les nouvelles sapèques dont un décret du 31 décembre 1904 a autorisé la frappe commencent à circuler parmi les indigènes. Le type de la pièce et son rapport fixe de valeur avec la piastre — dont le poids est à peu près celui de la pièce de cinq francs, mais qui vaut 2 fr. 30 environ — ont été établis par les ministres des Finances et des Colonies, en conformité avec les propositions

d'une commission siégeant à Hanoï sous la présidence de M. Baille. Le rapporteur de cette commission était M. Henri Brenier, sous-directeur du commerce et de l'agriculture, et son rapport a été publié par le *Bulletin économique de l'Indo-Chine* de janvier 1905.

Voici les principaux passages de cet intéressant travail qui fait grand honneur à son auteur :

Ainsi que l'indiquent les procès-verbaux des deux séances tenues le 31 décembre dernier, la Commission, par six voix contre une, s'est ralliée à la combinaison proposée par ma note n° 131 du 30 décembre 1903, c'est-à-dire recommande (sous la réserve que l'on verra tout à l'heure) la frappe par la Monnaie de Paris d'une pièce en zinc pur représentant un six-centième (1/600<sup>e</sup>) de piastre, pesant 3 gr. 5, d'un diamètre supérieur à celui de la sapèque tonkinoise actuelle, s'en différenciant, si possible, aussi par la forme, hexagonale par exemple, munie comme celle-ci d'un trou central, portant une inscription en caractères indiquant bien nettement la fraction de piastre qu'elle représente, et ayant enfin force libératoire obligatoire jusqu'à une concurrence à déterminer.

Les raisons qui ont porté la Commission à adopter cette solution sont les suivantes.

Il a fallu écarter tout d'abord deux systèmes : celui de la sapèque indigène actuelle et celui de la sapèque en bronze, dite sapèque française, du 1/500<sup>e</sup> de piastre, dont on a déjà frappé, il y a quelques années, une certaine quantité pour la Cochinchine.

La frappe de nouvelles sapèques indigènes, absolument identiques aux anciennes comme composition et comme poids, a été écartée pour plusieurs motifs. Le premier (et il suffit) est que cette sapèque, de fabrication absolument défectueuse, fatalement destinée à disparaître par le bris, offre en outre l'inconvénient de coûter trop cher pour ne rendre que des services très temporaires. A plus forte raison, si l'on voulait la frapper en zinc pur, et s'attacher à observer, dans l'émission, le change auquel on désire voir revenir, soit 6 ligatures à la piastre, serait-on amené à une perte inadmissible pour le Trésor. Six ligatures, ou 3.600 sapèques nouvelles en zinc pur de 2 grammes, ou, en d'autres termes encore, 7 kg. 200 de zinc pur (1) frappés à la Monnaie reviendraient au Protectorat à 11 fr. 448 et vaudraient, d'après le change officiel budgétaire de la piastre pour 1904 : 2 francs. Même avec le change actuel de 4 ligatures à la piastre, la perte serait encore de 5 fr. 632 par piastre budgétaire (2).

Il fallait donc absolument dissocier la pièce nouvelle de l'ancienne sapèque et de sa ligature et la rattacher à la piastre. C'est le très grand service que M. Desbos a rendu à la Commission en insistant sur cette idée. Cette dissociation s'impose d'autant plus qu'en fait le système de la piastre se répand de plus en plus dans la vie indigène comme il est naturel avec l'enrichissement du pays. La cote du riz, sur les gros marchés de l'intérieur, Nam-dinh, Hai-duong, etc., se fait de plus en plus en piastres et en coupures de piastres, pour ne donner que ce seul mais décisif exemple.

(1) En admettant même — ceci soit dit pour répondre à une objection locale qui a été faite — que l'on ne se soit pas adressé à la Monnaie, il aurait toujours fallu acheter le zinc. Or le cours moyen du zinc a été de 57 francs les 100 kilos en 1903; et il est monté à 67 francs au 16 décembre 1904. 7 kilos 200 de zinc valaient donc, intrinsèquement, en 1903, 4 fr. 104 et, à la fin de décembre dernier, 4 fr. 824. Même avec la piastre à 2 fr. 45 le poids seul du zinc, sans intervention de la frappe, coûterait actuellement le double de sa valeur comme monnaie, si l'on voulait maintenir la parité de 6 ligatures à la piastre. — H. Br.

(2) Elle n'est naturellement plus la même avec la hausse de la piastre, mais l'écart reste toujours trop considérable. — H. Br.

Puisqu'on est tombé d'accord sur la nécessité d'une coupure de la piastre, pourquoi, demandera-t-on, n'a-t-on pas adopté tout simplement le 1/500<sup>e</sup> de piastre en bronze du poids de 2 grammes qui a déjà été frappé pour la Cochinchine?

La réponse est extrêmement simple : parce qu'il coûterait trop cher. Aux prix indiqués dans la note de M. le directeur de la Monnaie, du 9 juin 1903, le prix de revient de 500 pièces de 2 grammes en bronze représentant 1 \$, serait, rendu Marseille, de 4 fr. 78, soit une perte pour le Trésor, si on les frappait, de 139 0/0. Pour préciser davantage encore les idées, si on se décidait à frapper 100.000 \$ de pièces nouvelles, le débours du Protectorat serait de 478.000 francs, soit au change budgétaire de 2 francs, 239.000 \$. Quelque sacrifice qu'il soit nécessaire, et par conséquent légitime, de faire pour s'assurer une bonne circulation monétaire, appropriée aux besoins pratiques de la colonie, celui-ci passerait toute mesure.

Il a donc fallu en revenir à un métal moins dispendieux, et il n'a pas paru possible d'en choisir un autre que le zinc pur proposé par la Monnaie.

Mais quelle fraction de piastre allait-on adopter? le 1/500<sup>e</sup>? le 1/600<sup>e</sup>? le 2/1.000<sup>e</sup>? auquel paraît avoir songé la Monnaie?

Le 2/1.000<sup>e</sup> a dû être écarté de suite à cause de son prix de revient : 3 fr. 48, l'équivalence de la piastre, rendu Marseille, soit une perte de 59 0/0 par piastre budgétaire, en supposant que la nouvelle pièce ne pesât que 2 grammes. Or il faudrait, pour les raisons exposées plus haut, qu'elle pesât 2 gr. 5 au moins, soit une perte de 1/5<sup>e</sup> en plus, ou en réalité de 70,8 0/0 sur la piastre budgétaire.

J'avais indiqué, dans ma note n° 131 du 30 décembre, la double considération qui m'avait amené à proposer le 1/600<sup>e</sup> de la piastre : 1<sup>o</sup> observation de la plus faible unité courante d'achat; 2<sup>o</sup> rapport naturel simple avec le système actuel de la sapèque et de la ligature. La pièce nouvelle, frappée sur la base de 600 à la piastre, tout en n'ayant aucun rapport légal (ce point est très important) avec l'ancienne sapèque, et en s'en distinguant (chose non moins indispensable), par le poids, le diamètre, la forme (si la chose est possible), l'inscription, et surtout, comme on le verra plus loin, par sa puissance libératoire, cette pièce nouvelle, dis-je, constituerait une sorte de sapèque française, pouvant former la ligature de 600 chère aux traditions indigènes. Il a semblé qu'il y avait là, dans ce respect d'habitudes mentales de décompte invétérées, une chance de plus d'adoption de la nouvelle monnaie, et la Commission a paru apprécier cet argument.

Un point sur lequel la Commission ne saurait trop insister, puisque si on n'en tient pas compte, tout le système s'écroule — et tout le bénéfice qu'on peut en attendre disparaît — c'est la nécessité absolue d'accorder force libératoire à la nouvelle pièce, soit entre particuliers, soit entre les particuliers et l'Etat pour le paiement, jusqu'à une limite à déterminer, d'une part, de l'impôt et d'autre part des salaires des fonctionnaires, de la garde indigène, des corvées, etc. Il est bon de remarquer que cette force libératoire existe déjà pour le 1/500<sup>e</sup> en bronze qui a été émis en Cochinchine. Elle est d'autant plus nécessaire ici qu'il s'agit de faire prendre une monnaie nouvelle qui se rapproche, par son aspect, de l'ancienne sapèque, et qui doit pourtant s'en différencier sous peine de perpétuer un système sans issue. L'objection que le Trésor se verrait obligé de revenir au procédé « barbare » des « caveaux », au lieu des « coffre-forts », au moins dans les provinces, n'a pas touché la majorité de la Commission. Il n'est pas sûr qu'on soit forcé d'y avoir recours partout, et, en tout cas, l'inconvénient qui pourra en résulter pour les comptables, à ce point de vue, et au point de vue de leurs écritures, n'a pas paru com-

parable aux avantages de la création d'une circulation adéquate aux besoins réels d'un pays à transactions extrêmement multipliées, mais toujours minimales. Si nous avons le tort de laisser se juxtaposer, presque sans transition, deux systèmes monétaires dont une des unités était il y a deux ans seulement, le 1/4.800, il y a un an, le 1/3.600, et est encore, à l'heure actuelle, le 1/2.400<sup>e</sup> de l'autre, il n'est jamais trop tard pour multiplier les coupures les plus faibles de la plus forte de ces unités, qui a tendance à se répandre et à devenir, comme il est à souhaiter qu'elle devienne, la véritable monnaie de la colonie. La plus faible coupure, actuellement en circulation au Tonkin, du système de la piastre, le cent en bronze, vaut encore 24 fois plus que la sapèque, et il y en a fort peu. Il y a place pour, il est indispensable que l'on crée une autre monnaie intermédiaire, qui diminue cet écart.

La Commission n'a pas cru de son ressort d'indiquer dans quelle proportion, jusqu'à concurrence de quelle valeur la nouvelle pièce aurait force libératoire. Peut-être y aurait-il avantage à ne pas fixer de limites entre particuliers (bien que la question soit discutable), ni entre l'Etat débiteur et les particuliers; mais entre les particuliers et l'Etat créancier — pour ne pas s'exposer à détenir des stocks trop abondants d'une monnaie incommode en grandes masses — il faudrait sans doute fixer un maximum très bas, 10/0, et pour certains impôts seulement, l'impôt foncier annamite par exemple. D'autre part, pour éviter l'accaparement, très à redouter de la nouvelle pièce, peut-être serait-il bon d'imposer ce pourcentage.

Mais ceci fait partie des mesures d'application, dont il ne saurait être encore question. Elles exigeront (est-il besoin de l'indiquer?) la plus grande prudence, et le doigté le plus habile à l'heure voulue. La Commission se permet notamment de signaler à l'autorité supérieure la nécessité où l'on sera de prévoir, dans l'ordonnance royale ou dans l'arrêté d'application, des mesures et des pénalités très sévères contre l'accaparement des nouvelles pièces, sous peine de perdre pour le public tout le fruit du sacrifice que l'Etat va s'imposer. Sans aller jusqu'à la réglementation de la profession de changeur, rouage traditionnel et indispensable de la vie économique annamite, sans espérer atteindre des accaparements bien faciles à dissimuler, ne serait-il pas possible d'installer, dans les marchés des centres administratifs, grâce aux stocks de nouvelles pièces constitués par le paiement d'une partie de l'impôt dans cette monnaie, des bureaux de change officiels, dont la présence suffirait à maintenir, dans une certaine mesure tout au moins, le change légal de 500 à 600 pièces nouvelles à la piastre? Il faudrait aussi, par tous les moyens dont l'administration dispose, porter à la connaissance de la masse indigène la valeur officielle et légale de la nouvelle pièce.

Aux mesures d'application se rattache aussi la question très importante de la quantité à émettre de nouvelles pièces. La Commission n'a pas cru pouvoir formuler l'opinion ferme à cet égard. Il est impossible en effet de se rendre compte du stock de sapèques actuellement en circulation au Tonkin, sapèques qui continueront jusqu'à extinction naturelle, à servir de monnaie d'appoint. S'il l'on prend comme terme de comparaison le Japon, les chiffres officiels fournis par les rapports de la Monnaie permettent de constater, avec l'approximation que comportent des calculs de ce genre (1), que ce pays, plus riche incontestablement que l'Indo-Chine, possède en coupures de bronze ou de nickel d'une valeur égale ou inférieure à 2 sen (deux centièmes de yen) : 1.647.916.000 pièces pour 45 millions d'ha-

bitants, soit 36 pièces par tête, ou, pour prendre la question par un autre bout, que le Japon a dépensé depuis 1871, 12 682 300 yens pour s'assurer une circulation de petites coupures en harmonie avec ses besoins intérieurs. On peut même se demander si elle ne les a pas dépassés (1). Quoi qu'il en soit, il y a loin de ces chiffres à ceux que nous trouvons pour toute l'Indo-Chine, d'après les émissions officielles de la Monnaie de Paris. Celle-ci a frappé pour la colonie (2), depuis 1879 (première année des frappes) jusqu'en 1902 pour 758.000 piastres de monnaies divisionnaires en bronze, se décomposant ainsi :

	Valeur de la frappe en piastre	Nombre de pièces représentées
Pièces de 1/100 <sup>e</sup> de piastres....	648.000	64.800.000
— 1/500 <sup>e</sup> — ....	110.000	55.000.000
(Cochinchine)	758.000	119.800.000

Si l'on admet 20 millions d'habitants pour toute l'Indo-Chine (3), cela fait 6 pièces par tête d'habitant, contre 36 au Japon. Il faut ajouter, pour l'Indo-Chine, les sapèques en zinc, du Tonkin et de la Cochinchine, et les sapèques en bronze, de l'Annam. Il est impossible de dire quelle quantité cela peut représenter par tête d'habitant. Tout ce que l'on peut affirmer, c'est qu'il y a une grande insuffisance des coupures inférieures de la piastre, et qu'il y a urgence à les multiplier. Une première émission d'essai de 100.000 \$ de la nouvelle pièce en zinc pur, du 1/500<sup>e</sup> de piastre (pièce de 3 gr.) ou du 1/600<sup>e</sup> de piastre (pièce de 2 gr. 5) paraît un minimum pour remédier, au Tonkin, à une situation dont tout le monde se plaint. La perte nette maxima du Protectorat (16.666 \$ au taux budgétaire de la piastre) (4) est insignifiante en comparaison du service rendu.

Tel est le remède que peut proposer la Commission. Tout en améliorant indirectement le change actuel de la ligature en piastre, comme il est expliqué dans la note n° 131 du 30 décembre, il ne sauvera pas la sapèque indigène, fatalement condamnée à disparaître dans un délai plus ou moins long, parce qu'elle est une monnaie mal faite, qu'elle correspond à une situation économique qui se modifie de jour en jour sans qu'aucune force puisse s'y opposer, et qu'enfin, défaut qui échappe peut-être à beaucoup de personnes, elle complique d'un deuxième change (celui de sapèque et de sa ligature en piastre), une situation déjà rendue difficile par les fluctuations continuelles du change de la piastre en francs. On parle de la stabilisation de la piastre; que l'on commence donc par stabiliser la sapèque, et, puisque la chose est impossible sans une perte de 153 0/0 pour l'Etat, que l'on cesse de s'occuper de la sapèque indigène, et que l'on s'attache seulement à trouver un instrument d'échange dans un rapport stable avec la piastre, dont il représentera une fraction légale aussi petite que possible, correspondant à la valeur minimale des transactions indigènes journalières. La colonie a cette chance (à quelque chose malheur est bon) que les habitudes monétaires indigènes admettent le zinc, c'est-à-dire le meilleur marché, semble-t-il, des métaux susceptibles de frappe monétaire. Que l'on fasse donc des coupures de la piastre en zinc, et qu'on les multiplie (1/500<sup>e</sup> à 3 gr., ou 1/600<sup>e</sup> à 2 gr. 5), et qu'on ne se préoccupe plus du

(1) Notamment pour les frappes de monnaies en nickel, qui ont été en partie déversées en Corée.

(2) Il est impossible de faire le départ entre le Tonkin et les autres pays de l'Indo-Chine.

(3) Nous laissons ce chiffre, bien que des documents officiels récents nous inclinent à estimer la population de l'Indo-Chine à 16 ou 17 millions d'habitants seulement. — H. Br.

(4) Taux budgétaire pour 1904; le taux budgétaire actuel est, pour 1905, de 2 fr. 20. Nous avons déjà signalé cette modification plus haut. — H. Br.

(1) Il y a en effet dans les calculs que nous présentons ci-dessous plusieurs coefficients d'erreur faciles à distinguer; mais, comme ils se répètent dans les deux termes de la comparaison, celle-ci vaut tout de même dans les lignes générales.

1/500<sup>e</sup> en bronze, dont le prix de revient dépasse de 139 0/0 la valeur légale, alors que l'écart ne sera que de 16,6 0/0 pour les coupures en zinc.

En terminant, la Commission se croit autorisée à signaler à qui de droit — du moment qu'on entre dans cette voie, et il faut y entrer — l'utilité qu'il y aurait peut-être à créer la pièce de 2 cents et de 5 cents de piastre, qui existe au Japon pour le yen, et la nécessité en tout cas de frapper plus de pièces de 10 cents. D'après les frappes exécutées par la Monnaie, de 1879 à 1902, il y aurait, théoriquement, 28.700.000 pièces de 10 cents actuellement en circulation en Indo-Chine, soit 1 pièce 8 par habitant. Au Japon, la circulation des pièces de 5 sen (nickel ou argent) et de 10 sen (en argent) représente à peu près dix pièces par tête d'habitant.

Vu et approuvé :

Le président,  
F. BAILLE.

Le rapporteur,  
H. BRENIER.

Nous avons naguère, à diverses reprises, insisté sur l'importance de la question de la sapèque pour les indigènes d'Indo-Chine. C'est en effet des sapèques dont les indigènes ont besoin pour la plupart de leurs négociations. Or il est certain que ces indigènes souffrent de la pénurie de la circulation des coupures inférieures de la piastre. Il y a là une situation à laquelle il convient de remédier le plus vite possible. Les frappes de nouvelles sapèques devraient pourvoir à ce besoin. C'est là l'une des mesures qui s'imposent le plus vite à notre administration.

#### Création d'un journal indigène au Tonkin.

— Il vient de se fonder à Hanoï, sous les auspices de M. Beau, un journal indigène qui se propose de faire entendre aux Annamites une parole de raison, de vérité et de paix : « Il leur dira notre souci de la justice, de la bonté, de la loyauté, notre respect pour l'individu, notre culte pour les morts, notre religion des ancêtres, notre vénération du travail, notre goût pour la littérature, pour les arts. » Il s'efforcera de détruire le mur d'incompréhension qui sépare Français et Annamites. Cette initiative a été prise pour réagir contre l'impression que peut laisser dans la population indigène les nombreux articles annamitophobes publiés dans la presse française de la colonie; et il faut espérer qu'au Tonkin comme déjà en Cochinchine, le *Moniteur des Provinces*, le journal indigène nouveau, travaillera à diminuer l'antagonisme qui existe entre Annamites et Français.

**L'emprunt des établissements français de l'Inde.** — Le gouvernement a déposé au mois d'avril sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi ayant pour objet de garantir le remboursement d'un emprunt de 4.380.000 fr. Cet emprunt sera contracté à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 3,80 0/0. Toujours remboursable par anticipation, il sera amorti en 25 ans au plus. La mesure dans laquelle la garantie de l'Etat fonctionnera sera déterminée chaque année par le Parlement lors du vote du budget. Elle sera gagée, par privilège, jusqu'à

due concurrence, par l'impôt foncier de la colonie. Toutefois, la part contributive de la colonie dans le service des annuités ne saurait être inférieure à 25.000 francs jusqu'en 1919 et à 105.000 francs à partir de 1920.

Nous avons l'an dernier consacré à la situation économique de nos établissements de l'Inde un article qui montrait de quelle importance cet emprunt serait pour ce pays (1).

Voici au surplus l'exposé des motifs de ce projet :

Depuis plusieurs années l'importance du mouvement commercial dans nos établissements de l'Inde diminue d'une façon inquiétante. Le commerce général de la colonie qui s'élevait, en effet, en 1889 à 32.840.807 francs, n'était plus en 1902 que de 14.760.171 fr. 80. On constate, il est vrai, depuis 1903, une tendance au relèvement du mouvement commercial, mais, malgré cette amélioration, la situation économique de la colonie laisse encore beaucoup à désirer.

Cette situation ne pouvait laisser le gouvernement de la République indifférent, aussi s'est-il préoccupé d'en rechercher les causes et d'aviser aux moyens d'y remédier.

Tout d'abord, nous devons rappeler que nos établissements dans l'Inde ne sont pas soumis au régime douanier métropolitain. Tous les produits y entrent et en sortent, en principe, en franchise de tous droits. Cependant, depuis 1894, le gouvernement anglo-indien frappe d'un droit de 5 0/0 *ad valorem* les provenances de l'étranger et cette taxe, qui est applicable aux marchandises qui empruntent nos territoires pour se rendre d'un point à un autre des possessions anglaises, n'est pas sans avoir contribué dans une certaine mesure à diminuer l'importance de notre commerce de transit.

Mais l'application de ce droit n'est pas la seule ni la principale cause de la déchéance du commerce local. La situation précaire dans laquelle se trouvent nos établissements au point de vue économique semble bien plutôt provenir des conditions qui ont été faites, il y a quelques années à Pondichéry par la création de voies nouvelles de communication.

La côte de Coromandel n'offre, en effet, aux navires aucun port proprement dit et parmi les villes situées sur cette côte, quelques-unes seulement sont dotées de rades foraines plus ou moins sûres. La rade de Pondichéry étant la meilleure, le chef-lieu de nos établissements a retiré un avantage appréciable de cette position privilégiée, tant que les centres voisins n'ont pas été reliés à l'intérieur des terres par des voies de transport plus rapides et plus économiques que celles dont il dispose. Mais le gouvernement indien ayant fait construire une voie ferrée qui a mis en communication directe le Sud de l'Inde avec Candalore, ville maritime située à environ 25 milles au Sud de Pondichéry, les arachides provenant de cette région ont déserté la rade de notre établissement au profit de celle de la ville anglaise malgré de plus grandes difficultés d'embarquement.

Telle semble être la cause déterminante de la déchéance commerciale de Pondichéry. Dès lors, il paraît certain que le meilleur moyen de rendre à notre possession son ancienne prospérité consiste à prolonger jusque sur notre territoire la ligne de chemin de fer qui aboutit à Tirou-papulyour. Les personnes les plus compétentes se sont prononcées dans ce sens et les renseignements qui ont été fournis à ce sujet par l'administration locale des établis-

(1) Voir dans le *Bulletin du Comité de l'Asie française* de mars 1904, p. 148, l'article de M. Edouard Payen.



sements français de l'Inde sont aussi affirmatifs que possible. La dépense occasionnée par cette entreprise s'élèverait à 3 millions de francs environ.

D'autre part, le port de Karikal menace également d'être complètement déserté si quelques travaux indispensables pour en assurer l'accès ne sont pas immédiatement exécutés. Ces travaux sont évalués à 160.000 francs.

Enfin, il y a une véritable question d'humanité à doter les villes de Pondichéry et de Chandernagor d'eau potable. L'eau dont se servent actuellement les habitants de ces deux villes est, en effet, de très mauvaise qualité et contribue dans une large mesure au développement des épidémies qui ravagent trop souvent nos établissements. Il est nécessaire de dépenser de ce chef 650.000 francs à Pondichéry et 570.000 francs à Chandernagor.

Le Conseil général de la colonie, saisi de ces diverses questions par l'administration locale, a décidé de poursuivre l'exécution de ces travaux qui sont évalués, dans leur ensemble, à 4.380.000 francs et, à cet effet, il a voté, dans sa séance du 26 novembre 1904, un emprunt d'égale somme.

D'autre part, il résulte de négociations officieusement engagées en vue de la réalisation de cet emprunt, que la colonie pourrait, avec le concours de l'Etat, se procurer la somme précitée au taux de 3 fr. 80 0/0, ce qui, pour un délai de vingt-cinq années, nécessiterait pour l'amortissement une annuité de 274.500 francs environ.

Or, la colonie n'est pas en mesure d'offrir des garanties pouvant donner au prêteur l'espoir d'être entièrement et régulièrement remboursé, et elle ne dispose pas de ressources suffisantes pour assurer le service d'une annuité aussi importante.

L'emprunt qu'elle demande à contracter ne pourra donc être réalisé que si la métropole consent à en garantir le remboursement.

C'est pourquoi nous avons l'honneur de vous soumettre le projet de loi ci-joint.

D'après ce qui précède, cette garantie ne serait pas purement nominale ; elle devrait être effective dans une mesure que le Parlement déterminerait chaque année lors du vote du budget et qui dépendrait des ressources du budget local.

Quant à présent, nous estimons que le service local, en faisant appel à toutes ses ressources, serait en mesure de contribuer annuellement au service de l'emprunt projeté pour une somme de 25 000 francs et nous avons l'espoir qu'il sera possible d'augmenter progressivement le montant de cette contribution en raison de l'amélioration de la situation économique de la colonie.

Mais, en tout état de cause, le budget devra dans quelques années affecter au service de l'emprunt projeté le montant de l'annuité de 78.000 francs qui est actuellement versée à la Caisse des dépôts et consignations pour le service des dettes antérieures de la colonie, lorsque celles-ci seront complètement amorties.

Nous devons ajouter que la caution de l'Etat doit porter uniquement sur une somme précitée de 4.380.000 francs à l'exclusion de toute autre somme qui, en raison de l'insuffisance de celle-ci, pourrait être ultérieurement reconnue nécessaire pour achever les travaux projetés.

## AVIS

**Pour être membre adhérent au Comité de l'Asie française, il suffit de verser une cotisation annuelle d'au moins 25 francs.**

**Les adhérents reçoivent toutes les publications du Comité, sont convoqués aux réunions que ce dernier donne et participent à son action.**

## CHINE

**La mort de M. Lessar.** — La nouvelle est arrivée à la fin d'avril que M. Lessar, ministre de Russie à Pékin, venait de mourir.

M. Lessar a été un des meilleurs diplomates de la Russie sur le terrain qui nous occupe particulièrement, et toute sa carrière a été consacrée à l'expansion de l'influence russe en Asie. Né en 1851, il fit les études d'ingénieur, et c'est à ce titre qu'il accompagna le général Skobelev au Turkestan, en 1878, pour étudier la question des chemins de fer à construire dans ce pays. C'est dans les mêmes conditions qu'il fut attaché au général Komarof en 1881 et, après l'écrasement des Turcomans à Geok-Tépé, en 1881, il traça la ligne du chemin de fer Transcaspien le long de la frontière persane et prépara son extension ultérieure vers Merv et Tachkent. La première fois que M. Lessar reçut une mission politique, ce fut celle de gouverneur général des provinces transcaspiennes avec la mission d'étudier la frontière de l'Afghanistan. Il se livra à de nombreux *raids* aventureux le long de cette frontière pour en connaître personnellement la topographie, et il poussa même dans l'un d'entre eux jusqu'à quelques kilomètres seulement de Hérat.

En 1885, M. Lessar était envoyé à Londres comme expert pour aider l'ambassadeur russe dans sa négociation avec l'Angleterre relative à la frontière afghane. Ces négociations aboutirent au protocole du 10 septembre 1885 qui fixait dans ses grandes lignes la frontière russo-afghane et prévoyait l'envoi d'une commission anglo-russe pour régler sur les lieux les détails de la délimitation. M. Lessar fut choisi par son gouvernement pour prendre part aux travaux de cette commission dans laquelle il se rencontra avec Sir West Redjeway, le commissaire britannique en chef. La connaissance locale que M. Lessar s'était faite du pays servit beaucoup aux travaux de la commission qui furent achevés en septembre 1886 et sanctionnés par l'accord signé l'été suivant à Saint-Pétersbourg.

A partir de ce moment, M. Lessar devint l'autorité la plus consultée et le conseiller de son gouvernement pour toutes les affaires importantes relatives à l'Asie centrale, et il contribua beaucoup à la solution de la question des sphères d'influence anglaise et russe sur le Pamir, par l'arrangement signé à Londres en mars 1895. M. Lessar avait d'ailleurs été fréquemment envoyé en Angleterre pour accomplir des missions confidentielles et il fut nommé cette même année conseiller de l'ambassade de Russie à Londres.

Il quitta ce poste en 1901 pour devenir ministre de Russie à Pékin; il s'y montra le partisan d'une politique énergique, car il était convaincu que la Russie devait être la puissance dominante en Asie, mais en même temps il estimait qu'elle avait le temps pour elle et qu'elle devait être patiente. « La politique de la Russie, disait-il, doit toujours être une politique à longue

échéance, immuable mais patiente. » Dans les derniers temps, il est vrai, les théories de M. Lessar reçurent une rude atteinte par la hâte avec laquelle les Russes s'engagèrent dans la Mandchourie méridionale, en même temps qu'ils se préparaient si mal à défendre la situation exposée dans laquelle ils s'étaient aventurés. D'après ce qu'on affirme, lorsque l'amiral Alexeïef réunit la grande conférence de Port-Arthur en 1903, M. Lessar aurait donné l'avis d'accorder quelques satisfactions à la Chine, et par conséquent au Japon, en ce qui concerne l'évacuation, au moins apparente, d'une partie de la Mandchourie. Il a été en réalité assez hostile à la politique hâtive qui a causé la guerre.

Le remplaçant de M. Lessar à la légation de Russie à Pékin est M. Pokotilof, qui n'appartient pas au service diplomatique, mais est directeur de la Banque Russo-Chinoise à Pékin.

M. Pokotilof est considéré dans cette ville comme un des hommes connaissant le mieux la politique du gouvernement chinois et le personnel complexe qui la mène. Il a été en relations avec tous les personnages importants de Pékin et le choix qui a été fait en lui semble extrêmement heureux, car il n'est sans doute pas dans tout le service diplomatique russe un seul homme capable de mieux mener les affaires de son pays dans le milieu très spécial de la capitale du Céleste Empire.

**La politique allemande.** — Le mois dernier encore, on a attribué aux Allemands en Chine une politique extrêmement active, et les journaux anglais ont même publié qu'une troupe allemande avait été débarquée à Haï-tcheou dans le nord du Kiang-sou, c'est-à-dire entre Changhaï et Kiaotcheou. Beaucoup de bruit a été fait autour de cette affaire, et le gouvernement de Berlin a absolument démenti qu'il ait ordonné l'occupation d'un point quelconque sur la côte chinoise en dehors de la baie de Kiaotcheou. L'affaire du reste semble ne pas avoir été prise très au sérieux et à Washington, en particulier, on n'a jamais cru qu'il fût question d'une extension du territoire cédé à bail aux Allemands dans le Chan-toung. L'officiuse *Gazette de l'Allemagne du Nord*, niant la vérité des nouvelles publiées sur cette affaire, a déclaré qu'il était possible que la rumeur d'une occupation allemande ait été déterminée par les travaux hydrographiques de la canonnière *Tiger* qui est allée faire des sondages dans la région de l'ancien estuaire du Hoang-ho, mais l'organe officieux allemand ajoutait qu'aucune troupe n'avait été débarquée et que le drapeau allemand n'avait été hissé sur aucun point de la côte.

Il semble d'ailleurs fort peu vraisemblable que dans les circonstances actuelles le gouvernement de Berlin ait songé à occuper un nouveau port chinois, et tout ce bruit a pu fort bien être mené par la presse anglaise pour monter le Japon contre l'Allemagne et lui faire considérer que ce dernier pays sera l'ennemi dont il devra tenir compte

lorsque ses affaires avec la Russie seront réglées. Le correspondant du *Times* à Changhaï l'a assez clairement laissé entendre dans une longue lettre sur la politique allemande en Chine, qui se terminait ainsi : « Le Japon combattant pour le principe de la porte ouverte, avec l'appui moral de la Grande-Bretagne, a repoussé la puissance qui menaçait le plus l'intégrité de la Chine. L'Allemagne, par sa manière d'agir, nous donne l'occasion d'insister pour le retour au *statu quo*. La conclusion de la paix entre la Russie et le Japon devra servir d'occasion pour rétablir complètement les droits souverains de la Chine sur tout l'empire et limiter l'effet des cessions à bail à ce qui avait été décidé dans les articles qui les consentit. » Le correspondant anglais veut que le Japon s'emploie à obliger l'Allemagne à renoncer aux droits préférentiels qu'elle s'est fait reconnaître dans le Chan-toung par le gouvernement du Pékin. Nous n'avons pas besoin d'insister sur les événements auxquels pourrait mener une pareille tendance si elle était suivie par le gouvernement japonais.

#### **Le commerce anglais et le traité Mackay.**

— Les commerçants anglais de Changhaï se plaignent beaucoup de ce que le traité Mackay, conclu en 1902 pour améliorer les relations commerciales entre l'Angleterre et la Chine, n'ait même pas reçu un commencement d'exécution. Le 3 mai, ils envoyaient à lord Lansdowne le télégramme suivant : « Les marchands anglais attirent l'attention du gouvernement sur le fait que la Chine ignore complètement le traité Mackay en le rendant inefficace dans ses clauses les plus essentielles. La Chine s'oppose activement aux stipulations relatives à la monnaie, aux mines, aux taxes et à la navigation intérieure. Nous demandons au gouvernement britannique d'insister pour que le traité entre immédiatement en vigueur. »

Les commerçants se plaignent, en effet, que des droits plus forts frappent les filatures de coton possédées par les étrangers que celles possédées par les Chinois, que les autorités provinciales continuent à frapper de la monnaie de cuivre en contradiction avec l'article 2 du traité par lequel la Chine s'engageait à créer aussi vite que possible une circulation monétaire unique pour tout l'empire, que rien n'a été fait pour mettre en vigueur le nouveau règlement minier, et que les autorités provinciales continuent à prélever des droits du likin injustifiés sur le commerce britannique, et à entraver l'activité des agents des maisons anglaises.

A Changhaï, d'ailleurs, on se plaint beaucoup en ce moment du likin levé sur les animaux de boucherie destinés à la ville, qui ont à acquitter des droits assez lourds, comme nous le disons ailleurs.

**L'opinion chinoise et le régime des Chinois aux Etats-Unis.** — Les Chinois des centres en communication avec l'extérieur se précoc-

cupent de plus en plus du sort fait à leurs compatriotes établis dans les pays étrangers. On signale que le 10 mai un grand meeting a été tenu à Changhaï par les marchands chinois pour protester contre le nouveau traité chinois-américain excluant les immigrants célestes des Etats-Unis. Des dépêches dénonçant ce traité ont été envoyées aux principaux personnages de l'empire, et l'on a décidé de boycotter les marchandises américaines jusqu'au moment où les Etats-Unis feraient un sort moins défavorable aux Chinois.

On sait que le traité actuel, tout en donnant des facilités plus grandes pour l'admission des étudiants chinois aux Etats-Unis, continue à exclure les coulis et à imposer aux Chinois qui essayent de pénétrer sur le territoire de l'Union, les restrictions les plus minutieuses pour vérifier s'ils ne font pas partie des catégories qui restent exclues. On se plaint d'ailleurs de ce que le traité soit rendu plus rigoureux encore par la manière dont il est appliqué par les agents des Etats tels que l'Oregon, le Washington et la Californie où l'hostilité aux coulis chinois est infiniment plus développée que dans les organes fédéraux de Washington.

## JAPON

**La question de l'impôt sur les concessions étrangères.** — La cour de la Haye s'est prononcée le 22 mai sur le différend entre le Japon d'une part, la France, l'Angleterre et l'Allemagne de l'autre, en ce qui concerne l'impôt foncier que le Japon prétendait lever dans les concessions étrangères. La majorité de la cour, qui se composait de M. Louis Renault, de l'Institut de France, de M. Motono, ministre du Japon à Paris, et de M. Gram, ministre d'Etat norvégien, a décidé que conformément aux articles des différents traités signés par le Japon, non seulement les terrains donnés à bail perpétuel par ce dernier pays, mais encore les constructions qui y sont élevées ou qui doivent y être élevées, sont libres de toute charge et taxe. M. Motono a d'ailleurs tenu à faire mettre au procès-verbal qu'il ne partageait pas l'opinion de la majorité du tribunal.

## ASIE RUSSE

**La jonction du Transcaspien et du Transsibérien.** — La construction d'une voie ferrée entre Tachkent et une des villes du Transsibérien est à l'ordre du jour. Elle vaut qu'on l'étudie longuement, mais en attendant que les lecteurs de notre Bulletin aient sous les yeux un article spécialement consacré à ce sujet, il est bon de leur rappeler que depuis longtemps déjà nous avons prévu la construction de cette voie ferrée nouvelle et que

nos collaborateurs qui s'occupent de questions sibériennes en ont maintes fois parlé déjà. La ligne, soit qu'elle parte de Petropavlovsk, soit qu'elle suive d'Omsk à Tachkent la route séculaire des caravanes, soit qu'elle rejoigne le Transsibérien à Taïga et traverse ainsi des terres remarquablement riches au double point de vue agricole et minier, aura une haute importance, stratégique, agricole, économique.

L'ancien ministre des finances, M. Vitte, dans son rapport que nous avons il y a deux ans longuement analysé, se montrait partisan déclaré de la voie nouvelle. Il ne développait pas toutes les raisons qui militaient en faveur de la construction de la ligne; il se contentait de dire que l'intérêt national exigeait la création d'une voie ferrée, et que le commerce et l'agriculture y trouveraient largement leur compte: depuis longtemps on constate, ajoutait-il, que le blé de Sibirie pourrit ou est abandonné aux bestiaux, faute de débouchés et de moyens de transport. Par contre, au Turkestan, le coton a admirablement réussi. La voie ferrée nouvelle permettra au Turkestan de se consacrer uniquement au coton au lieu de donner beaucoup de terres à des cultures vivrières plus fructueuses ailleurs, puisqu'elle lui assurera à bon marché les blés sibériens nécessaires à sa consommation.

**Le Transmandchourien.** — Nous répondons ici à quelques questions qui nous ont été posées.

Les conditions techniques adoptées pour la ligne de Mandchourie ont été les suivantes: dans les sections montagneuses, la pente minima est fixée à 15 millimètres par mètre dans les lignes droites, mais elle diminue à proportion dans les lignes courbes. Les courbes de 426 mètres de rayon sont autorisées, dans quelques cas exceptionnels on permet des courbes de 256 mètres de rayon. En plaine, les pentes minima vont de 8 millimètres et de 6 millimètres par mètre. La largeur de la plate-forme est fixée à 5 m. 55, le ballast doit avoir 0 m. 47 d'épaisseur, les rails un poids de 32 kilogrammes. La longueur fixée par les tunnels était de 3.092 pour celui du Grand Khingane, et pour les deux auteurs à l'est de 415 et 160 mètres. Il y a 14 ponts dont l'ouverture dépasse 213 mètres; les plus grands sont sur la Soungari, 948 mètres l'un, et 735 l'autre, et sur la Nouni 650.

Le coût du Transmandchourien a été de 253.444.580 roubles, soit 99.927 roubles par kilomètre, c'est-à-dire 269.800 francs par kilomètre (frais d'études préparatoires, construction, matériel roulant, fonds de roulement et somme nécessaire pour couvrir les intérêts et amortir les obligations).

**Les charbonnages de Sakhaline.** — Les journaux nous parlent depuis quelques semaines des richesses de l'île Sakhaline, qui tentent si fort le Japon. Il faut remettre les choses au

point et se garder d'exagérations. On vante avec emphase les découvertes récentes : cuivre, or, argent, marbre, rien ne manquerait à Sakhaline. Il serait imprudent de dire que les montagnes ne renferment pas les richesses dont on parle, elles sont en effet presque inexplorées et la géologie de l'île est peu connue ; mais il faut ajouter que le manque de ports et de baies de refuge, la difficulté de pénétration de l'île, la rigueur du climat rendent les richesses inexploitable pour longtemps encore peut-être.

Après ses pêcheries, la grande richesse de Sakhaline, ce sont les charbonnages. Nous avons d'ailleurs parlé déjà du charbon de Sakhaline, qui n'a pas la valeur qu'on veut bien lui accorder et qui souvent flambe au lieu de brûler. Certains spécialistes prétendent qu'il n'a pas encore atteint sa maturité.

L'exploitation des charbonnages de Sakhaline n'est qu'une exploitation qui commence ; et il faut croire qu'elle a très mal commencé. Il faudrait y changer bien des procédés et poursuivre le travail plus rationnellement. Les ouvriers mineurs sont des forçats et la Compagnie qui exploite — ce mot peut s'entendre dans bien des sens — paie un impôt de 1/4 de kopek pour 16 kilogrammes de charbon extrait. Le nombre des ouvriers est fixé par un contrat passé entre l'Etat et la Compagnie qui verse chaque jour à la Trésorerie 20 kopeks par homme employé. Si le chef de prison ne peut fournir le nombre minimum d'hommes exigé, c'est la Trésorerie qui doit une indemnité à la Compagnie par travailleur manquant : de là des combinaisons bizarres. D'ailleurs c'est toujours l'Etat qui y perd, car les chefs de prison sont le plus souvent peu scrupuleux et préfèrent s'entendre avec la Compagnie au détriment de l'Etat.

**Prix de revient et rendement des cultures sibériennes.** — En Sibérie Occidentale et dans l'Altaï, le prix de revient d'un hectare de blé varie de 18 à 30 roubles en y comprenant la semence, le transport des grains et le battage. Ce prix diffère selon la région et quelquefois notablement : c'est ainsi que dans le district de Minoussinsk 18 roubles sont au maximum le prix de revient d'un hectare.

Dans un pays à culture extensive comme la Sibérie, le taux des récoltes est très variable. Il paraît pourtant être pour les divers grains de 60 pouds par dessiatine, soit environ 10 quintaux métriques par hectare. Les bonnes régions de culture comme celles du district d'Ichime dans le gouvernement de Tobolsk, ou des districts de Minoussinsk et de l'Altaï, donnent des rendements bien supérieurs. M. Claudius Aulagnon donnait comme moyenne pour ces districts — et par conséquent les bonnes années ces chiffres étaient encore plus considérables — pour le froment 70-80 pouds (11 1/2-13 quintaux métriques par hectare), pour le seigle 60-80 pouds (10-13 quintaux métriques par hectare), pour l'avoine 70-120 (11 1/2-

20 quintaux métriques par hectare. Dans certaines bonnes années, dans le même district, on a enregistré jusqu'à 300 pouds (49,4 quintaux métriques à l'hectare).

Les paysans ont souvent été trompés par ces chiffres et ils ont pu s'apercevoir que la fertilité de la Sibérie n'était pas la même dans toutes les régions, loin de là.

**Les voies ferrées au Caucase.** — Le *Journal de Saint-Petersbourg* s'est occupé de cette question qui est à l'ordre du jour. Il fait remarquer avec raison que chaque année un plus grand nombre de malades se rendent dans les stations littorales de la mer Noire, à Touapsé, Sotchi, Gagry, Soukhonn, mais l'accès de ces stations est difficile, peu de bateaux y font escale et la mer Noire est souvent mauvaise. On parle donc de créer des voies ferrées nouvelles ou tout au moins des lignes d'automobiles, on sait que le prince Khilkoff est très partisan de ce mode de locomotion et que le ministère des voies et communications a ouvert déjà des lignes d'automobiles en Russie.

Le *Journal de Saint-Petersbourg* déclare en outre qu'on ne saurait entreprendre avec raison la construction de funiculaires au Caucase : il ne faut pas compter en effet sur les cours d'eau, ruisseaux, torrents, cascades, pour fournir de l'énergie électrique, ces cours d'eau étant d'une force de courant trop peu constante. Reste par conséquent la traction à la houille ou au pétrole.

**Les Allemands au Caucase.** — D'après la Revue allemande *Deutsche Erde*, il y a dans la région caucasienne 4.601 Allemands qui se répartissent de la façon suivante :

	Hommes	Femmes	Total
Province de Bakou.....	2.089	1.599	3.688
— de Kars.....	90	86	179
Bassin de la mer Noire..	422	315	737
Total.....	3.601	2.000	4.601

**La culture du thé au Caucase.** — On n'a pas oublié en France l'intéressante exposition du Caucase qui, en 1900, nous fit connaître les heureux essais de la culture du thé entreprise par les Russes au Caucase. Cette culture, le long de la mer Noire, près de Batoum, progresse d'année en année.

La *Dépêche coloniale* nous communique les très curieux renseignements suivants :

La surface totale plantée en thé dans le district est approximativement de 300 dessiatines (1), plus 160 dessiatines situées dans les propriétés des Domaines impériaux à Chakva, 100 dessiatines sur la propriété de MM. K. et S. Popoff, et quelques autres plantations comprises dans les propriétés de plusieurs petits propriétaires dont les terrains sont disséminés le long de la côte de la mer Noire.

(1) La dessiatine = 109 ares 25.

Jusqu'à ce jour, les propriétaires de ces petites plantations, en payant une redevance fixe de 20 copecks pour chaque livre de thé prêt à être traité, pouvaient envoyer leur production, pour y être manipulée, à la manufacture de thé dépendant des Domaines impériaux; mais par suite de l'augmentation de la prochaine récolte de thé, dans leurs propres plantations, les autorités des Domaines Impériaux ne pensent pas être à même d'entreprendre plus longtemps la manipulation du thé des cultivateurs voisins, et ceux-ci seront probablement obligés de construire de petites fabriques pour leur usage, ou bien de construire une fabrique suffisamment grande pour satisfaire à leurs communs besoins.

L'administration des Domaines Impériaux a l'intention d'étendre la surface des terrains destinés aux plantations de thé, à 200 dessiatines en 1903, ainsi que de construire, plus tard, une seconde usine; en attendant la réalisation de ce projet, cependant, il a été décidé qu'on apporterait à l'usine actuelle certaines modifications, entre autres l'adjonction à l'ancien établissement d'une nouvelle installation de séchage mécanique.

La récolte du thé en 1902 dans ces propriétés a atteint 41.000 livres russes; en 1903 les mêmes plantations ont donné un rendement de 43.000 livres russes. Ce thé est, paraît-il, vendu de 60 copecks à 2 roubles 40 copecks par livre russe. Les qualités bon marché sont accaparées par le gouvernement russe pour l'usage des troupes et les qualités de 1 rouble à 1,20 rouble par livre trouvent facilement acheteurs à Moscou, Kharkoff et dans les autres grandes villes de l'Empire, où elles sont achetées par les municipalités pour être consommées dans les hôpitaux, les asiles et autres institutions de bienfaisance.

Vu l'augmentation de la surface des terres destinées à la culture du thé dans le voisinage de Batoum et la production croissante de cette plante, il est très probable que la main-d'œuvre deviendra très rare, spécialement dans les saisons où la feuille doit être récoltée, d'autant plus que ce genre de travail ne peut pas être retardé et demande un très grand nombre de bras pour de courtes périodes.

Jusqu'à présent, pour la cueillette des feuilles, on a utilisé le travail des femmes et des enfants des tribus nomades kurdes; quelques femmes et enfants de nationalité gouriane offrent de temps à autre leurs services pour la cueillette, et quelquefois, mais rarement, de petites bandes d'indigènes, d'origine musulmane, des districts montagneux de Rajaria, se présentent pour travailler sur les plantations.

Pendant les mois d'été, cependant, les Kurdes quittent les basses terres avec leur bétail pour les pâturages des hauts plateaux et un grand nombre de travailleurs doivent être importés de Ozourgheti. C'est à cette période de l'année que le prix de la main-d'œuvre augmente et atteint 80 copecks et quelquefois même 1 rouble par jour.

Les autorités des Domaines Impériaux cherchent à s'assurer les services de familles russes des provinces intérieures de l'empire, et en vue d'encourager leur émigration dans le Caucase on se propose de former des colonies pour celle-ci, dans les parties les plus salubres des propriétés, loin des marécages et des terrains bas infectés de malaria.

Il semble, en outre, que les autorités des Domaines Impériaux seraient disposées à affermer des terrains aux personnes désireuses de cultiver le thé et qui vendraient leurs feuilles pour être manipulées dans leurs usines, mais jusqu'ici aucune décision définitive n'a été prise à ce sujet.

Le tableau suivant montre combien la culture du thé au Caucase est rémunératrice et dans quelle proportion le prix de la main-d'œuvre affecte le profit brut et net que

l'on peut retirer d'une dessiatine de terre convenablement cultivée :

	Roubles
Trois sarclages pendant les mois d'été.....	75
Cueillette de 4.000 livres de thé vert à 3 copecks par livre.....	120
Travail de 960 livres à 20 copecks par livre.	192
Taille des arbres.....	75
Béchage de la terre.....	25
	<hr/>
	487

En chiffres ronds 500 roubles.

Calculé au taux moyen de 1 rouble par livre, le produit brut d'une dessiatine de thé est de 960 roubles, et, déduction faite de l'intérêt du capital consacré au développement de la plantation, on obtient un bénéfice net d'environ 400 roubles, frais d'administration non compris.

Si la main-d'œuvre journalière va de 80 copecks à 1 rouble, les frais de cueillette de la feuille et de sarclage pendant la saison d'été seront augmentés d'environ 65 roubles par dessiatine et dans ce cas le revenu diminue proportionnellement.

**Terrains naphtifères.** — La *Gazette du Commerce et de l'Industrie* publie les données suivantes sur la production probable du pétrole en 1904.

Les terrains naphtifères de la presqu'île de l'Aphéron ont fourni, en 1903, 8.460 millions de kilogrammes de naphte: la production des deux années précédentes avait été assez notablement meilleure: on avait obtenu 10.192 millions de kilogrammes en 1902, et en 1901, 10.752 millions de kilogrammes.

La diminution de la production en 1903 tient à ce que, par suite de la baisse des prix du pétrole, un certain nombre de puits importants avaient chômé au début de l'année. En outre l'exploitation des terrains pétrolifères de Bibi-Eibat ne s'est pas développée dans la mesure prévue, parce qu'on n'a pas encore résolu la question des adjudications aux divers concessionnaires. Des mésintelligence entre patrons et ouvriers ont provoqué au mois de juillet une interruption des travaux, et il s'est manifesté de nouveaux symptômes de puisement des sources naphtifères de Balakhany. Des symptômes analogues ont été signalés à Sabountchy qui représente 45 0/0 de la production totale du pétrole russe. Enfin une quantité notable de naphte a été détruite par des incendies.

Le bureau de statistique des industriels du naphte admet que la production des sources de Balakhany en 1904 ne pourra dépasser 144 millions de kilogrammes de naphte, que celle des sources de Sabountchy atteindra environ 3.540 millions de kilogrammes pour l'année 1904. En ajoutant à ces chiffres ceux de la production prévue à Ramany et à Bibi-Eibat, on arrive à une production mensuelle de 80 millions de kilogrammes, à une production annuelle de 10.560 millions de kilogrammes. On prévoit donc une augmentation maxima très notablement supérieure à celles obtenues en 1903 et 1902, et presque égale à la production de 1901. Mais, pour

obtenir cette augmentation, il faudra étendre très sensiblement les forages, car l'épuisement graduel des sources de pétrole de la presqu'île de l'Apchéron est désormais un fait acquis et que tous les industriels du Caucase sont, à leur grand regret, forcés de reconnaître tour à tour.

Afin de tirer des exportations le plus grand profit possible, la direction du chemin de fer transcaucasien a acquis, par voie d'achat, tous les wagons-citernes qui servaient jadis aux particuliers, de telle sorte qu'aujourd'hui tous les wagons-citernes circulant sur son réseau sont sa propriété exclusive. N'étaient d'ailleurs les transports du pétrole, le Transcaucasien aurait un passif important, tandis qu'au contraire ses affaires et ses bénéfices se développent d'année en année à mesure qu'augmentent les exportations de naphte à Batoum. Le chemin de fer malheureusement ne peut transporter que 80 à 82 millions de pouds, c'est-à-dire environ 1.300 millions de kilogrammes de produits du naphte par an. En admettant même que, par suite de la prochaine ouverture d'un système de tuyautages, la quantité de pétrole pouvant être envoyée de Bakou à Batoum augmentât de moitié, les exportations russes ne répondraient pas encore à la quantité d'huiles minérales qui pourraient être envoyées à l'étranger, où la demande de pétrole russe croît d'année en année.

Depuis 1897 les exportations de pétrole ont augmenté de 50 0/0. Le principal port d'exportation est Batoum, d'où sortent environ 1.200 millions de kilogrammes par an.

Lorsque, faute de matériel roulant ou pour d'autres raisons, les quantités nécessaires de pétrole ne peuvent pas être transportées par le chemin de fer transcaucasien, les chargements suivent les voies détournées, passant par mer, jusqu'à Pétrovsk et de là, par la ligne de Vladicaucase, ils sont transportés à Novo-Rossiisk, port qui exporte par an 40 millions de kilogrammes de pétrole pour la Russie et plus de 100 millions pour l'étranger. Il est nécessaire d'ajouter que le pétrole exportée de Novo-Rossiisk ne vient pas seulement de Bakou, mais aussi des sources de Grozny situées en Europe sur le versant septentrional du Caucase.

Enfin les bateaux portent du naphte jusqu'à l'embouchure de la Volga et remontent le grand fleuve jusqu'au centre de la Russie.

Dans les conditions actuelles, l'exportation des produits du naphte russe est très avantageux pour le pays; on en pourra juger facilement quand on saura que la maison Nobel frères exporte du pétrole à travers tout le réseau ferré russe à destination de l'Allemagne, où elle place de 120 à 130 millions de kilogrammes de pétrole chaque année.

Le principal client pour la Russie parmi les pays européens n'est pourtant pas l'Allemagne, mais l'Angleterre qui achète en Russie environ 320 millions de kilogrammes de pétrole et 32 millions de kilogrammes d'huile de graissage. Vient ensuite l'Allemagne, la Belgique, les Pays-

Bas, la France, la Turquie et la Grèce. La France achète à Bakou 80 millions de kilogrammes de pétrole et 48 millions d'huile de graissage.

Le 2 juillet 1903, il y eut à Bakou une mise aux enchères des terrains pétrolifères domaniaux, les lots les plus importants échurent à la maison Rothschild de Paris. Un bon nombre de journaux russes protestèrent, et virent dans ce fait un danger d'accaparement de l'industrie du naphte sur territoire russe par les capitalistes étrangers; ils exprimaient le désir que des mesures soient mises sans tarder à l'étude pour empêcher la monopolisation des industries russes par des étrangers.

Au moment de la mise en adjudication, les capitalistes étrangers furent d'ailleurs beaucoup plus nombreux que les Russes, et cela pour la simple raison que l'industrie du naphte, telle qu'elle se développe aujourd'hui rationnellement, exige des capitaux considérables: or ce n'est pas toujours en Russie qu'on peut disposer de sommes d'argent de pareille importance.

C'est en 1896 que le gouvernement étendit la superficie des terrains domaniaux naphitifères à concéder. L'abolition du système de la ferme avait été suivie jadis de la promulgation de la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1873, grâce à laquelle les terrains furent livrés par voie d'enchère à l'exploitation particulière.

## TURQUIE

**La France et les Syriens à Haïti.** — On ignore généralement qu'une question syrienne existe en Amérique. Depuis un certain nombre d'années cependant, un assez grand nombre de Syriens ont débarqué dans l'Amérique du Nord et ont tendu à y accaparer tout le commerce du colportage. Dans certaines régions, et en particulier dans l'île du Cap-Breton, on voit ces colporteurs syriens ruiner les boutiquiers des villages en transportant, à meilleur compte qu'on ne peut les trouver dans les boutiques de ces derniers, tous les objets nécessaires aux campagnards, jusque dans les fermes qu'ils habitent. Il en est résulté un grand mécontentement contre ces Syriens qui sont en général des chrétiens du Liban.

Au Canada et aux Etats-Unis, on n'a cependant pas demandé de mesures contre eux; le système de la libre concurrence y est trop ancré pour que l'on essaye d'écarter ces étrangers, seulement en raison de leur frugalité, de leur souplesse et de leur ténacité qui en font des rivaux si dangereux. Mais il n'en est pas de même à Haïti. Dans ce pays, des émeutes populaires ont éclaté en 1904 contre les Syriens. Dernièrement, 1.000 ou 1.200 Syriens établis dans la République étaient menacés d'expulsion. Grâce à une intervention du gouvernement français, on se bornera à appliquer à ces Asiatiques les lois qui leur fixent, comme aux autres étrangers, les villes et ports où ils peuvent

exercer le commerce de consignation et leur interdisent le petit commerce de détail réservé aux seuls sujets haïtiens. En outre, on appliquera avec modération la loi d'août 1903 prohibant l'immigration des Syriens. Ceux d'entre eux qui seraient atteints par les mesures du gouvernement haïtien auraient le temps nécessaire pour liquider leurs affaires et se mettre en règle avec la loi, c'est-à-dire obtenir des licences de commerçants consignataires dans les centres commerciaux que les lois assignent aux étrangers.

L'intervention du gouvernement français dans cette affaire est justifiée par le protectorat que la France continue d'exercer sur les chrétiens d'Orient. Sans doute ce protectorat ne peut être invoqué qu'en pays musulman, mais les Syriens ont l'habitude de s'adresser aux représentants français dans tous les pays où ils émigrent. Lorsqu'il y a des représentants du gouvernement ottoman, c'est à ces derniers que les intérêts des Syriens doivent naturellement être confiés, mais dans le cas contraire, comme dans la république d'Haïti, il est naturel que les agents du gouvernement français offrent leurs services pour régler les affaires dans lesquelles les Syriens sont intéressés. C'est ce qui s'est passé à Haïti où, comme nous venons de le voir, l'élément syrien était menacé d'expulsion et où il avait des réclamations à présenter au gouvernement local en raison des pertes subies dans les récentes émeutes, pertes que des commissions mixtes examineront pour accorder des indemnités.

**Le chemin de fer Smyrne-Aïdin.** — Les Anglais viennent à leur tour de faire une demande au gouvernement turc, en faveur du réseau ferré que leurs nationaux possèdent en Asie Mineure. Dans notre dernier Bulletin, nous avons dit que les demandes françaises avaient été satisfaites, qu'une indemnité avait été accordée à la Compagnie française pour le tort fait à sa ligne de Damas à El Mzerib par l'établissement de la première section du chemin de fer de Damas à La Mecque, et, en outre, que le gouvernement turc avait accordé l'extension de la ligne de Damas à Hama jusqu'à Alep. D'autre part, le chemin de fer allemand d'Anatolie a obtenu, en paiement de certaines avances faites, et d'indemnités dues pour des transports militaires, une somme de 500.000 livres turques sur le dernier emprunt contracté par le gouvernement ottoman.

A son tour, l'ambassade britannique à Constantinople s'est mise en branle, et elle a demandé, pour le chemin de fer anglais de Smyrne-Aïdin, un prolongement et la concession d'une extension de 104 kilomètres jusqu'aux rives du grand lac Egerdir, qui est une des principales nappes d'eau de la partie occidentale de la péninsule d'Asie Mineure. Les Anglais demandent, en outre, que la concession de la Compagnie, qui expire en 1935, soit prolongée de quinze ans. La Compagnie demande, lorsqu'elle aura poussé sa ligne jusqu'au lac Egerdir, le droit de constituer une compagnie ottomane de navigation sur ce lac. Pour

éviter qu'une concurrence lui soit faite dans cette région, l'ambassade britannique sollicite le gouvernement ottoman de reconnaître à la Compagnie Smyrne-Aïdin des droits préférentiels pour le cas où une ligne ferrée serait construite du golfe d'Adalia au lac Egerdir.

On voit qu'il s'agit d'étendre considérablement la concession anglaise de chemins de fer dans l'Asie Mineure et de constituer, pour ainsi dire, une zone réservée aux constructeurs anglais pour le jour où la Turquie voudrait développer son réseau ferré dans le sud-ouest de l'Asie Mineure.

D'après les nouvelles de Constantinople, le gouvernement turc résiste aux demandes anglaises et dit que le prolongement de la ligne de Smyrne-Aïdin jusqu'au lac Egerdir risquerait de faire concurrence au chemin de fer d'Anatolie, de diminuer les recettes de ce dernier, ce qui augmenterait la garantie d'intérêt que le gouvernement ottoman doit lui payer.

Au fond, le danger couru par la Compagnie d'Anatolie ne semble pas très grand, puisque le lac Egerdir est séparé de sa ligne de Konieh par la chaîne très élevée du Sultan-Dagh, mais il est probable que l'ambassade allemande, désireuse de réserver à ses nationaux le plus possible des chemins de fer à construire en Asie Mineure, inspire cette résistance de la Porte.

Le chemin de fer de Smyrne-Aïdin déclare qu'il a droit, à son tour, à quelque considération. Il rappelle que seul, en Asie Mineure, il a été construit sans garantie d'intérêts, et qu'il a cependant trouvé moyen de développer beaucoup le commerce des régions qu'il traverse, et de faire lui-même des bénéfices. Il se plaint que d'autres voies ferrées aient reçu des concessions qui lui font concurrence, entre autres, le Smyrne-Cassaba, ligne française qui a reçu le droit de se souder au chemin de fer d'Anatolie à Karahissar, et par conséquent de s'assurer la partie du trafic de la ligne de Bagdad qui descendra vers le port de Smyrne au lieu de continuer par voie ferrée jusqu'à Scutari. D'autre part, la Compagnie anglaise déclare que la concession d'un prolongement au chemin de fer d'Anatolie qui lui barre l'accès de l'intérieur et lui refuse toute espèce de chance de s'étendre largement vers l'Est, a été un désavantage qui doit lui être compensé dans toute la mesure du possible. En réalité, nous assistons à un nouvel épisode de la lutte pour la construction des chemins de fer de l'Asie Mineure entre l'Angleterre et l'Allemagne qui a, d'ailleurs, pris une avance que les Anglais ne sauraient maintenant espérer rattraper.

**Projet d'agrandissement de la douane de Smyrne.** — Depuis longtemps on se plaint des conditions déplorables dans lesquelles se fait le commerce d'importation à Smyrne, par suite de l'insuffisance des locaux actuels de la douane. Faute de place et d'aménagements convenables et suffisants, les marchandises se perdent ou s'abiment, les contestations se multiplient et les frais se doublent. Des démarches nombreuses ont été

aies par les intéressés auprès des autorités; les consulats sont même intervenus, sans succès jusqu'ici. La situation est cependant devenue intolérable et l'on fait en ce moment un nouvel effort pour obtenir la réalisation d'un projet d'agrandissement de la douane qui, semble-t-il, donnerait satisfaction à tout le monde.

Voici, d'après le bulletin de la Chambre de commerce de Smyrne, les lignes générales de ce projet, soumis depuis huit ans déjà à la direction centrale des Contributions indirectes à Constantinople :

A 50 mètres au sud du môle plein de la douane actuelle, sur une largeur de 50 mètres et une longueur de 200, créer un môle métallique parallèle au môle existant et perpendiculaire à la direction du quai du Port Sud, en face de la gare maritime. Relier ce môle nouveau au môle plein de la douane par un quai métallique de 12 mètres de largeur sur la longueur de 50 mètres qui les sépare.

Sur le côté Sud du nouveau môle et sur les 200 mètres de longueur, laisser un quai de 14 mètres de largeur pour le débarquement libre des marchandises ne passant pas par la douane, et en compensation des 100 mètres de longueur de quai que supprimerait l'exécution du projet.

Le reste du môle, soit 36 mètres sur 200 mètres et le quai de raccord, 12 mètres sur 50, serait couvert de hangars métalliques semblables, comme construction et comme style, aux hangars de la douane en service.

Actuellement, le quai de débarquement dont dispose la douane est de 150 mètres de longueur et la superficie des hangars où l'on opère est de 4.000 mètres carrés. Le projet en question donne un quai de débarquement douanier de 274 mètres, ce qui porterait à 424 mètres la totalité de développement de quais à débarquer en douane. Les hangars et le quai de raccord donneraient une superficie couverte de 7.800 mètres, ce qui porterait la totalité à 11.800 mètres, trois fois plus que la superficie actuelle. L'espace de mer libre entre les deux môles constituerait un port douanier très sûr et d'une surveillance facile. Les travaux d'exécution dureraient deux ans sans gêner les opérations douanières; la dépense totale serait d'environ 140.000 livres turques.

**Smyrne. L'importation des sucres français.** — La hausse des sucres, générale pour le monde entier, a été très profitable à nos importations de la place de Smyrne. Durant les deux derniers mois de novembre et de décembre, en effet, Smyrne a passé avec Marseille des marchés pour 3 à 4.000 sacs de sucre, et cette quantité aurait certainement été doublée sans les grèves qui ont si malheureusement paralysé nos services maritimes dans la Méditerranée. Ce fait est d'autant plus remarquable que nos importations de sucres en Turquie, autrefois très importantes, avaient depuis quelques années été sans cesse en diminuant, pour arriver même à disparaître presque complètement, bien que nos sucres fussent toujours appréciés comme d'une qualité très supérieure aux sucres autrichiens, leurs concurrents victorieux. Il est maintenant permis d'espérer

— la hausse paraissant devoir se maintenir au moins pour tout le courant de la campagne actuelle — que cette reprise de commerce sucrier français en Turquie va s'accroître encore et pourra donner des résultats durables.

Nous ne pouvons mieux faire que de citer, à ce sujet, les conseils suivants si judicieux et si expérimentés, que la Chambre de commerce française de Smyrne donne dans son dernier bulletin à nos importateurs.

Il y a lieu d'observer que c'est presque toujours aux époques de hausse que l'importation des sucres français en Turquie reprend une certaine activité. Ainsi, le mouvement s'est déjà une première fois accentué pendant la hausse des prix, en 1890. On a enregistré, cette année-là, à Smyrne, un chiffre de 7 à 8.000 sacs, chiffre bien modeste, il est vrai, mais fort appréciable relativement à la quantité infime des importations annuelles; on peut même dire que pendant la période de baisse progressive qui a commencé en 1895 et qui a continué jusqu'à ces derniers temps, les sucres français avaient presque complètement disparu du marché de Smyrne; mais voilà que tout à coup nous voyons se reproduire, cette année-ci, le même fait qu'en 1890. La hausse a attiré de nouveau l'attention des acheteurs sur les provenances de Marseille et l'importation des raffinés (irréguliers et concassés) vient d'atteindre en deux mois 3 à 4.000 sacs qui auraient doublé, comme nous l'avons dit plus haut, si les grèves, si faibles au commerce et à l'industrie de Marseille, n'avaient entravé cette reprise des affaires entre nos deux places. Des ventes importantes n'ont pu être conclues, soit faute de marchandises, les usines ayant dû cesser le travail, soit par suite de l'impossibilité d'effectuer les embarquements en temps voulu. De plus, les acheteurs, ne recevant plus leur marchandise à l'époque indiquée, ont dû renoncer au renouvellement de leurs commandes. C'est ainsi que l'importation française n'a pu profiter du moment favorable et participer plus largement au trafic général des sucres.

Ce qu'il y a encore de particulièrement regrettable, c'est que la quantité importée n'a pas été assez abondante pour être répartie dans toutes les localités de l'intérieur où cette qualité n'est pas encore connue ou pas assez pour être appréciée à sa juste valeur. Il ne pouvait y avoir, en effet, d'occasion plus favorable pour la faire connaître à toute la clientèle du pays.

Cette clientèle, tant à Smyrne que dans l'intérieur, est en somme considérable puisqu'elle est à même d'absorber de 120 à 130.000 sacs par an, tandis qu'il y a 10 à 15 ans la consommation annuelle ne dépassait pas 80 à 90.000 sacs. Mais il faut attribuer la progression qui ressort de ces chiffres, non seulement à l'amélioration économique du pays, mais aussi à la pénétration de nos voies ferrées en Asie-Mineure.

L'importation des sucres français devra en profiter. Il ne faut pas que cette fois la hausse des prix soit le motif unique et passager de la conclusion de quelques affaires. D'abord, la supériorité du produit français commence à être reconnue par bon nombre d'importateurs et de consommateurs, puisqu'on constate déjà une différence de prix consentie en faveur des sucres français (irréguliers et concassés); ceux-ci sont concentrés, c'est-à-dire durs et résistants, tandis que les similaires autrichiens sont du genre centrifuge, c'est-à-dire peu résistants et friables: ainsi on paierait, en ce moment, les concassés autrichiens 43 fr. 50 à 44 francs et les concassés français 45 à 45 fr. 50 caf Smyrne. Bâtons-nous d'ajouter que cette qualité composée de gros morceaux sans poudre ni déchet, emballée dans de bons sacs cordés, est celle qui a le



plus de chance de donner lieu à des affaires régulières parce qu'elle est destinée surtout à être réexpédiée dans l'intérieur du pays.

En second lieu, avec le nouveau régime international qui paraît plus favorable à l'industrie sucrière française et, par conséquent, à l'exportation de ses produits, on ne verra plus, entre les sucres français et leurs concurrents, des écarts de prix aussi sensibles que par le passé. Les premiers seront mieux armés pour la lutte ayant, en leur faveur, la supériorité de leur qualité qui est incontestable.

D'autre part, on ne peut se dissimuler que les affaires avec l'Autriche ont une grande élasticité et présentent un certain avantage aux acheteurs étrangers parce qu'elles se traitent en bourse par l'intermédiaire de courtiers ou de banquiers et non directement avec les fabricants et raffineurs. Les cotations varient suivant les oscillations du marché et les ventes se font pour tous les mois de l'année, comme sur les marchés cotonniers. Il en résulte que les acheteurs peuvent, à leur gré et à toute heure, se livrer à des opérations d'achat et de revente. Il n'en est pas de même pour les sucres français qui se traitent directement avec les raffineurs et dont les contrats ne peuvent ni se transmettre ni se résilier.

Nous ne saurions mieux faire que de nous associer à la Chambre de commerce française de Smyrne pour engager nos raffineurs du midi de la France à prendre toutes les mesures utiles, à faire tous les efforts, toutes les concessions possibles pour profiter des circonstances actuelles et s'assurer la conquête définitive d'une clientèle importante qui ne demande qu'à aller à eux.

## ARABIE

**La révolte de l'Yémen.** — La situation a sensiblement empiré pour la Porte dans l'Yémen depuis la publication de notre dernier bulletin. Les Turcs ont été incapables de faire parvenir un renfort sérieux à la garnison assiégée de Sanaa. Ils avaient envoyé de Hodeïda une force de 6.000 hommes de réserves syriennes sous le maréchal Riza pacha. Mais dans les premiers jours d'avril elle s'était heurtée à une troupe rebelle nombreuse qui se trouvait à une dizaine de kilomètres au sud de Sanaa. Les soldats syriens, de nationalité arabe comme les insurgés, jetèrent en grand nombre leurs armes, et c'est seulement avec 1.000 hommes et 50 chameaux chargés d'approvisionnements que Riza pacha fit son entrée dans Sanaa. Il avait perdu, outre les cinq sixièmes de ses soldats, 7 canons et 200 chameaux chargés de provisions, de bagages, de fusils et de munitions. Ce secours était, par conséquent, absolument inutile, et Sanaa dut se rendre à Mahmoud Yahia qui est le chef de la révolte de l'Yémen. Depuis lors, l'effort principal des insurgés se porte sur la place de Menakha sur la route de Sanaa à Hodeïda. D'ailleurs, tous les postes des Turcs qui jalonnent cette route entre le port et la capitale de l'Yémen sont actuellement cernés par les insurgés.

Le gouvernement turc ne montre aucune disposition à s'incliner devant les événements et à

renoncer à la lutte. S'apercevant que les soldats arabes, travaillés par le mouvement national qui semble se développer en ce moment de tous les milieux asiatiques contre la domination turque, ne sont pas sûrs, il a décidé d'envoyer, dans l'Yémen, 32 bataillons européens, recrutés surtout parmi les Albanais. Depuis quelque temps, on a, à plusieurs reprises, annoncé le passage de navires français, allemands ou russes nolisés pour transporter ces troupes à travers le canal de Suez.

La répression sera extrêmement difficile dans la saison qui s'ouvre, le climat de l'Yémen étant fort chaud et défavorable à des Européens. Il est vrai que les troupes albanaises ne tarderont pas à être transportées dans le foyer de l'insurrection, c'est-à-dire sur les montagnes de 2.000 mètres environ qui s'élèvent dans la région de Sanaa et Menaka. D'autre part, on assure que le gouvernement ottoman cherche à employer la « cavalerie de Saint-Georges ». Chakir pacha serait parti porteur de 50.000 livres turques destinées à acheter les chefs des rebelles. En outre, on annonce qu'un émissaire de Makmoud Yahia est venu à Constantinople pour négocier de la paix sur les bases d'une autonomie accordée à l'Yémen qui continuerait à payer un tribut à la Turquie.

On ne sait encore si le gouvernement du Sultan entrera dans cette voie, et si véritablement des négociations de ce genre ont été entamées; mais il est certain qu'il ne saurait perdre, sans un grave danger, la domination de l'Yémen. Au point où en sont les choses et avec l'agitation qui se répand dans le monde arabe, l'insurrection de l'Yémen pourrait gagner la province de l'Asir, puis celle du Hedjaz qui est immédiatement au nord, c'est-à-dire que le Sultan se voit exposé à perdre les villes saintes de la Mecque et de Médine, ce qui condamnerait sa situation de Commandeur des Croyants, et ce qui est particulièrement inquiétant pour un souverain qui semble n'avoir cessé de se préoccuper de l'organisation d'un mouvement panislamique.

La situation est d'autant plus sérieuse qu'au point où en sont les choses, il peut ne plus s'agir purement d'une guerre intérieure de l'empire turc. Il y a quelques années, l'Yémen était déjà en révolte, mais le gouvernement de Constantinople n'avait pas à en concevoir la même inquiétude qu'aujourd'hui. En effet, les ambitions européennes se portent de plus en plus sur toutes les régions du monde, et on a pu se demander, à juste titre, si l'insurrection de l'Yémen, coïncidant avec les efforts des Anglais pour étendre l'arrière-pays d'Aden, n'était pas un des nombreux événements qu'exploite, ou même peut-être provoque la politique ambitieuse et pleine de ressources du vice-roi des Indes, lord Curzon. On sait que ce dernier est chargé de tout ce qui a trait aux intérêts britanniques dans l'Asie occidentale, et même jusqu'au Somaliland. Il a déjà montré, et nous en avons déjà cité plus d'une preuve, quel intérêt actif il prenait au développement de la puissance britannique dans le golfe Persique et l'Oman.

La domination turque n'a, d'ailleurs, jamais été très solide et très durable dans l'Yémen. Ce pays, après avoir été un des premiers à embrasser l'Islamisme auquel il fournit un grand nombre d'imans, ne fut soumis à la Turquie que sous le règne de Soliman le Magnifique qui établit un pacha vers le milieu du xvi<sup>e</sup> siècle à Sanaa. Mais moins de cent ans après, un chérif nommé Kasim se révolta, prit le pouvoir dans l'Yémen que sa dynastie d'imans domina pendant plus de deux siècles. C'est seulement à la suite de la décadence de ce pouvoir et du désordre extrêmement grave qui en résulta pour l'Yémen que les Turcs réoccupèrent ce pays et y réinstallèrent la domination directe de la Porte en 1872. Mais les résistances locales, le caractère difficile du pays, l'existence d'un grand nombre de musulmans du rite chiite qui répugnent à subir le gouvernement d'un sultan sunnite, contribua à rendre la situation des Turcs difficile dans cette province méridionale de leur domaine arabe. En outre, les montagnards de l'Yémen manifestèrent une répugnance très vive à se soumettre à l'administration turque qui n'a pas été plus brillante là qu'ailleurs. Une révolte éclata en 1892, un descendant des anciens imans, Ahmed ed Din, tint pendant un certain temps la campagne, et la Turquie, employant à la fois la force et l'argent, put venir à bout de ce mouvement.

Mais les anciennes causes de révolte subsistaient, et il y a quelque temps, Mahmoud Yahia, le chef de l'insurrection actuelle, commença à agiter le pays. Dès le début de cette année la situation des Turcs était extrêmement délicate, puisque beaucoup de garnisons turques étaient assiégées et que celles de Kataba et de Taïs avaient déjà été obligées de se rendre.

A l'heure actuelle, le gouvernement turc se voit en présence d'au moins 50.000 insurgés qui ont trouvé largement à Sanaa et ailleurs des armes turques pour se défendre, et auxquels les soldats syriens, amenés imprudemment dans le pays, fournissent volontiers des recrues par esprit de solidarité nationale. Il sera difficile à la Turquie de trouver dans ses provinces d'Europe, qu'elle peut malaisément dégarnir de troupes, les forces considérables qu'il serait nécessaire d'employer pendant longtemps pour venir à bout de la révolte de « l'Arabie Heureuse ». Il se produit là des événements qui ne sauraient être considérés avec indifférence par aucune puissance musulmane. Nous le répétons, la domination de La Mecque et de Médine pourrait être en jeu, surtout si la Turquie venait à avoir des préoccupations dans quelque autre partie de son empire. Cette perspective peut donner aux ambitions anglaises le désir de ne rien faire qui puisse être désavantageux aux insurgés, d'autant qu'Aden, qui jusqu'ici est resté en somme une simple escale et un lieu de transit, serait peut-être désireuse de devenir le débouché de la région fertile, où les hauteurs de 2.500 et de 3.000 mètres ne sont pas rares, qui couvre la plus grande partie de l'Yémen et semble avoir des richesses

à peine inférieures à celles que nous espérons atteindre nous-mêmes dans les régions du Harrar et de l'Ethiopie orientale par le chemin de fer de Djibouti.

**Les Anglais à Koueit.** — L'attitude de l'Angleterre à Koueit vient de soulever un petit incident entre la Porte et le gouvernement britannique. La Turquie, informée par le vali de Bassorah que cinq navires de guerre britanniques avaient jeté l'ancre devant Koueit, a donné l'ordre à son ambassadeur à Londres, Musurus pacha, de demander des explications au Foreign Office. Lord Lansdowne s'est contenté de répondre qu'il n'avait reçu aucune information sur la présence de navires anglais à Koueit et a refusé de discuter la question, se bornant à dire qu'il y avait presque toujours dans ces eaux un navire de guerre anglais chargé de faire la police dans le golfe Persique.

Ce fait est une nouvelle démonstration de la politique anglaise qui consiste à soutenir le cheick de Koueit et sans doute avec lui les Ouahabites contre la Turquie et leur allié l'émir du Chammar, Ibn Rachid. Ajoutons que les Anglais semblent fort décidés à ne laisser aucune influence étrangère, ni même aucun moyen d'information capable de renseigner les autres pays, s'établir à Koueit. Un négociant français de Mascate, M. Goguyer, qui avait une succursale à Koueit, s'est vu refuser le droit de séjourner dans cette ville par le cheick Mobarak qui, la chose ne semble pas douteuse, a agi sur les ordres des autorités britanniques et en particulier sur ceux du consul anglais de Bender-Bouchir.

**La question des boutres de Mascate.** — C'est au mois de juin prochain que le tribunal de La Haye sera saisi de l'affaire des boutriers français de Mascate. Nous avons annoncé, dans notre Bulletin de mars, en quoi consistait le différend à régler par le tribunal international. Les Anglais déclarent que le fait que nous ayons accordé notre protection à des boutriers sujets de l'iman de Mascate est une atteinte à l'indépendance de ce dernier, que nous nous étions engagés à respecter aux termes de l'accord anglo-français de 1862. Les autorités britanniques ont en effet pris la position commode de dominer entièrement l'iman de Mascate et, faisant ainsi de son indépendance leur chose, de vouloir empêcher les tierces puissances de se créer des intérêts dans le pays. Nous avons, au moment où l'accord franco-anglais soumettant la question à la cour de La Haye était signé, dit combien nous trouvions regrettable que la France se mit ainsi en situation de renoncer sans compensation à un droit qu'elle exerçait depuis longtemps, et peut-être d'abandonner des protégés pour lesquels la protection française était une sorte d'héritage de famille, vénérable par son ancienneté puisqu'il remontait à la première partie du siècle dernier.

## ASIE ANGLAISE

## La défense de la frontière du Nord-Ouest.

M. Balfour a longuement parlé, le 12 mai, à la Chambre des Communes, de la question de la défense du Nord-Ouest qui, d'après lui, se résume à empêcher les chemins de fer russes de pénétrer en Afghanistan. M. Balfour a en effet rappelé que toutes les craintes d'une invasion de l'Inde, qui hantent depuis si longtemps les cerveaux des hommes d'État britanniques, avaient été rendues jusqu'à présent absolument chimériques par les immenses longueurs sur lesquelles l'ennemi aurait dû circuler en employant des moyens de transport rudimentaires. Mais la situation change avec les deux chemins de fer stratégiques russes qui touchent à l'Afghanistan. Celui du Transcaspien qui passe à Merv et lance un embranchement jusqu'à Kouchk à quelque distance de Hérat, et celui d'Orenbourg à Tachkent, ville où il rejoint le Transcaspien. M. Balfour a fait observer que les Russes, avec un seul chemin de fer en Mandchourie, avaient pu y transporter un grand nombre de troupes, bien qu'en réalité il faille tenir compte de ce fait que ce chemin de fer parvenait sur les lieux mêmes des hostilités et que la richesse du pays dispensait l'armée russe d'une grande partie des transports qui auraient été nécessaires dans une région moins bien munie de denrées de tous genres. Cependant il faut tenir compte de la possibilité du transport d'une grande armée russe jusque sur les frontières de l'Afghanistan, et c'est en considérant cette situation — au point de vue théorique s'entend, M. Balfour ayant déclaré qu'il ne prêtait aucune visée agressive à la Russie et qu'il espérait qu'elle n'en aurait jamais aucune — que le Premier Anglais a envisagé toute la question.

En Afghanistan, a-t-il dit, les chemins de fer n'ont pas encore été construits. Une des plus graves considérations relatives au problème qui s'impose à notre attention, est que ces chemins de fer, s'ils doivent jamais être construits, ne devront pas l'être en temps de paix. (*Applaudissements.*) La Chambre sait bien que l'invasion de l'Inde ne peut se faire, en parlant d'une manière très large, que par les deux lignes de Kaboul au Nord ou de Kandahar au Sud. Sans doute, y a-t-il d'autres lignes dont il faut tenir compte. De petits corps de troupe pourraient pénétrer au nord de Kaboul à travers les montagnes presque impénétrables qui marquent cette région occidentale de l'Hindoukouch, et on peut concevoir l'hypothèse dans laquelle une autre force viendrait au contraire par le Sud à travers le Beloutchistan. Mais je ne veux pas compliquer sans nécessité le problème, et la Chambre voudra bien me permettre, je l'espère, pour éclairer cet exposé, de supposer que les deux grandes lignes d'avance vers l'Inde doivent être, soit par Kaboul, soit par Kandahar, ou bien par ces deux points simultanément.

M. GIBSON-BOWLES. — Par Kandahar. (*Très bien, très bien.*)

M. BALFOUR. — L'opinion de mon honorable ami est très naturelle, mais je ne suis pas absolument certain qu'elle soit justifiée, et je vais dire à la Chambre pourquoi. Il est beaucoup plus facile sans doute d'établir un chemin de fer du poste de Kouchk qui est le terminus de la ligne russe par Hérat jusqu'à Kandahar, que de le construire

sur la ligne septentrionale d'invasion, le long de laquelle la voie ferrée se heurterait à des difficultés presque insurmontables. Mais en supposant qu'une force britannique soit repoussée à Kandahar et défaite à Quetta, c'est-à-dire que l'ennemi avance avec succès le long de la route que mon honorable ami croit la meilleure, je dois lui rappeler qu'après avoir surmonté ces grandes difficultés militaires, l'armée d'invasion se trouverait dans la situation la moins favorable pour pousser plus à fond ses attaques contre l'Inde. Elle se trouverait sur la rive droite de l'Indus, dans une contrée déserte n'ayant qu'une population très clairsemée, exposée aux attaques pouvant venir du Sud par Karachi, port qui nous est toujours ouvert, tandis que nous ne pourrions faire descendre du Nord des troupes, ainsi que d'en amener des régions les plus peuplées de l'Inde. L'ennemi ne pourrait pas avancer droit vers l'Est parce qu'il se heurterait au grand désert du Sind, et je ne sais pas du tout si les envahisseurs de l'avenir suivraient l'exemple de leurs prédécesseurs en préférant laisser de côté les immenses difficultés de la route de Kaboul pour le terrain en apparence plus facile que traverserait une armée arrivant par Kandahar et Quetta. En tout cas, c'est l'une ou l'autre de ces routes, et l'on doit se rappeler, en ce qui concerne la plus septentrionale des deux, que construire un chemin de fer à travers les plaines de l'Afghanistan jusqu'à Kaboul est une opération des plus redoutables, et qu'il ne faudrait pas couvrir moins de 320 kilomètres de montagnes à travers lesquelles des tranchées à couper en plein roc et d'autres travaux extrêmement difficiles et laborieux devraient être entrepris par l'armée envahissante. Il faut ajouter que les Afghans ne semblent pas devoir faire bon accueil à ces constructeurs de chemins de fer dans leurs repaires. Je reconnais sans doute sans peine que l'Emir trouverait impossible de résister en détail aux attaques des forces disciplinées de la Russie. Mais les Afghans deviendraient des ennemis formidables pour qui voudraient pénétrer dans leurs montagnes, surtout lorsqu'ils auraient obtenu, comme ils l'obtiendraient certainement, l'assistance de l'Angleterre pour défendre leur indépendance. (*Applaudissements.*)

Peut-être ai-je affirmé sans démonstrations suffisantes que les chemins de fer sont une nécessité pour pousser une attaque sérieuse contre l'Inde, mais je vais mentionner un fait concret qui le prouve sans conteste. Lord Roberts a affirmé le Comité de défense que durant les huit ou neuf mois pendant lesquels il occupa Kaboul en 1879-1880, il eut toutes les peines du monde à nourrir 12.000 soldats anglais. Tandis que la Mandchourie est un pays riche en produits alimentaires et encore plus en moyens de transports, l'Afghanistan en manque aussi bien que de vivres. Aussi est-il impossible de concevoir que de grands corps de troupes puissent se rencontrer pendant la première phase d'une guerre entre les deux pays.

En fait, le problème que j'examine maintenant, celui de la défense de l'Inde, est exactement l'inverse du problème de la défense des Iles Britanniques. Une attaque contre ces îles, si impossible que je la considère, ne peut se concevoir que comme une surprise, un coup de main, or aucune surprise ni aucun coup de main ne sont possibles en ce qui concerne l'Inde. (*Applaudissements.*) Le problème de la défense de l'Inde est sans doute assez difficile, mais l'Inde ne peut pas être prise par une attaque brusquée, et cela est le fait capital que, je le pense, la Chambre n'est pas disposée à oublier et qui ne doit pas être oublié. Nous pouvons donc affirmer que le problème d'une guerre avec la Russie sur notre frontière du Nord-Ouest est un problème de transports et d'intendance beaucoup plus que de toute autre chose. (*Très bien, très bien.*) Il en résulte que, pour se rendre compte du moment de la guerre où il pourrait y avoir une rencontre entre les forces principales des deux pays, il faut se demander

quelle pourrait être la rapidité de la construction des chemins de fer nécessaires.

M. Balfour n'a rien pu dire de précis à ce sujet, mais il a affirmé qu'il faudrait très longtemps pour que l'avance d'une armée envahissante fût assez assurée, par des voies ferrées établies en arrière, pour qu'il soit possible à une grande armée d'attaquer les possessions anglaises. Lord Kitchener estime que pendant la première année de la guerre il serait inutile d'envoyer comme renforts dans l'Inde plus de huit divisions d'infanterie avec la quantité correspondante des autres armes. M. Balfour a conclu ainsi :

Tel est, d'une manière générale, l'état exact de la question en ce qui concerne les renforts que ce pays devrait envoyer au gouvernement indien. La seule morale que je désire tirer de cette situation est que, si nous voulons dormir en paix sur le problème indien, c'est à la condition de maintenir aussi grandes qu'elles le sont les difficultés qu'une armée hostile aurait à surmonter. (*Applaudissements.*) Comme la question des transports est la grosse difficulté qu'une armée envahissante aurait à résoudre, nous ne devons permettre de rien faire qui faciliterait ces transports. (*Applaudissements.*) Nous devrions à mon avis considérer comme un acte d'agression directe contre ce pays toute tentative pour construire à l'intérieur de l'Afghanistan un chemin de fer relié aux lignes stratégiques russes. (*Applaudissements.*) Je n'ai pas la moindre raison de croire que le gouvernement russe ait aujourd'hui l'intention, ni, je l'espère, qu'il aura l'intention à une époque quelconque, de construire une telle ligne, mais je dis que si la tentative en était faite, si étrangère qu'elle puisse paraître à première vue à nos intérêts, je crois que ce serait le coup le plus dangereux dirigé contre le cœur même de notre empire indien. (*Applaudissements.*)

Si ce pays est prêt à déclarer résolument que des chemins de fer en Afghanistan pourraient sans doute être construits, mais qu'ils ne le seront en tout cas qu'en temps de guerre et non en temps de paix, alors je ne crois pas du tout qu'il soit trop lourd pour la puissance militaire de ce pays, ne changeant rien à ses conditions fondamentales, ne recourant pas à la conscription ou à toute autre mesure analogue, de donner une sécurité absolue à nos possessions orientales, aussi bien que nous pouvons garantir non seulement les plages de ces îles, mais encore toutes les colonies qui dépendent de nous. Mais si par relâchement, par aveuglement, par couardise, nous permettons la lente absorption du royaume afghan, de la même manière que nous avons nécessairement permis l'absorption des différents khanas de l'Asie centrale; si on laisse des chemins de fer stratégiques russes se glisser de plus en plus près de la frontière que nous avons le devoir de défendre, alors ce pays paiera inévitablement pour son indolence, en ayant à entretenir une armée beaucoup plus grande que tout ce que nous pouvons envisager sans appréhension. (*Applaudissements.*) La prévoyance et le courage pareront à ce danger; sans prévoyance et sans courage, il peut fondre sur nous, et s'il fond sur nous, nous jetterons sur les épaules de nos enfants, si ce n'est même sur les nôtres, le plus grave problème militaire qui se sera probablement jamais imposé à aucun gouvernement de ce pays.

En somme, le grand discours de M. Balfour sur la question de la défense nationale, discours dont nous ne publions ici qu'une partie, s'est résumé dans cette idée que la défense de l'Inde est le problème même de la défense de tout l'Empire.

Mais en dehors de la question militaire il y a toute une série de questions diplomatiques qui se posent depuis le Pamir jusqu'au Beloutchistan. Il règne de ce côté une activité singulière des Anglais depuis le commencement de la guerre russo-japonaise, et c'est ainsi que, tandis que la mission de M. Dane se rendait auprès de la cour de Kaboul, une mission anglaise procédait avec les autorités persanes à la délimitation entre l'Afghanistan et le Béloutchistan d'une part, et le Seistan persan de l'autre.

Nous avons déjà publié quelques notes sur la mission de M. Dane au sujet de laquelle on n'a, à vrai dire, pas su grand'chose. Elle a rapporté de ses négociations avec l'émir d'Afghanistan un traité dont voici le texte.

Lui seul est Dieu. Que sa perfection soit célébrée. Sa Majesté Sirag-oul-millat-ou-oud-din, l'émir Habiboulla Khan, roi indépendant de l'Etat d'Afghanistan et ses dépendances d'une part, et l'honorable M. Louis William Dane, secrétaire pour l'extérieur du puissant gouvernement de l'Inde et représentant du noble gouvernement britannique, d'autre part.

Sa dite Majesté consent à ceci, que dans les principes et dans les affaires d'importance subsidiaire du traité concernant les affaires intérieures et extérieures, et les engagements que Sa Hautesse, feu mon père, Zia-oul-millat-ou-oud-din, qui a trouvé la miséricorde, Dieu éclaire sa tombe! a conclus et observés dans ses relations avec le noble gouvernement britannique, j'ai aussi agi, j'agis et j'agirais conformément au même accord et contrat, et n'y contreviendrai par aucun acte ni aucune promesse.

Ledit honorable M. William Dane consent par le présent à ceci, que, en ce qui concerne l'arrangement et l'engagement que le noble gouvernement britannique a conclu, et selon lequel il a agi avec le noble père de Sa Majesté Sirag-oul-millat-ou-oud-din, c'est-à-dire Sa Hautesse Zia-oul-millat-ou-oud-din, qui a trouvé miséricorde, concernant les affaires intérieures ou extérieures et les questions de principe ou matières d'importance subsidiaire, je les confirme et écris que lui (le gouvernement britannique) n'agira pas contrairement à ces arrangements et engagements en aucune façon et en aucun temps.

Fait le mardi 14<sup>e</sup> jour du Mouharram-oul-Haram de l'année 1323 de l'hégire, correspondant au 21<sup>e</sup> jour de mars de l'année 1903 de J.-C.

(Ici le sceau persan de l'émir Habiboulla Khan.) Ceci est correct. J'ai scellé et signé :

EMIR HABIBOULLA.

LOUIS W. DANE,

Secrétaire pour l'extérieur, représentant le gouvernement de l'Inde.

Il n'est pas difficile de se rendre compte de l'obscurité et du caractère extrêmement vague de cet arrangement. Cet accord du 21 mars se borne à renouveler les engagements pris entre le gouvernement de l'Inde et feu l'émir Abdurrahman. Il y a quelques modifications de forme; à vrai dire, l'émir est traité « de roi indépendant de l'Afghanistan et de ses dépendances », et on lui donne l'épithète de « Sa Majesté », mais, pour le reste, il ne semble pas s'être prêté à un contrôle britannique plus étroit que celui auquel avait consenti son père. Cet accord a généralement été accueilli sans grand enthousiasme par la presse britan-

nique qui rappelle qu'il y avait un certain nombre de grosses questions à régler entre l'Inde et l'Afghanistan qui n'y figurent même pas et qui restent en suspens, si la mission Dane n'a pas obtenu d'autre part des engagements plus précis.

**Le commerce de l'Inde anglaise en 1904-1905.** — Les statistiques du commerce de l'Inde britannique pendant l'année 1904-1905 (1<sup>er</sup> avril 1904-31 mars 1905), que le gouvernement général vient de publier, accusent par rapport à l'exercice précédent de très notables augmentations qui atteignent le chiffre de 129.474.663 roupies (1) aux importations et 43.688.855 roupies aux exportations.

Aux importations, tous les articles sont en progrès, sauf deux cependant, mais les moins-values dont sont frappées ces denrées doivent être accueillies avec satisfaction.

L'Inde a importé en effet, d'une part, en 1904-05 pour 1.032.870 roupies de moins d'huile de pétrole que l'année précédente : c'est un signe de prospérité pour les gisements de Birmanie qui ont fourni la différence et dont l'écoulement dans l'Inde même fait de sensibles progrès. L'autre moins-value porte sur l'argent, dont il a été importé pour 5.965.316 roupies de moins ; il faut s'en réjouir, car l'Inde a plus d'argent qu'il ne faudrait. Signalons à ce propos que l'importation des métaux précieux monnayés ou non, tant pour le compte du gouvernement que pour celui des particuliers, et l'exportation des mêmes métaux ont atteint les trois dernières années les chiffres ci-après :

	Importations.	Exportations.
1902-1903...	253.788.551 roupies	96.576.370 roupies.
1903-1904...	385.261.072 —	150.438.811 —
1904-1905...	395.081.750 —	164.288.167 —

A ne s'en tenir qu'à ces chiffres il ne semble pas que l'Inde soit, depuis trois ans, tout au moins, comme on le dit, en train de s'appauvrir ni que ses richesses métalliques soient, comme on l'a souvent écrit, drainées au dehors par ses maîtres d'aujourd'hui.

Aux importations toujours, ce sont les tissus de coton qui accusent la plus forte plus-value, à savoir : 62.693.543 roupies. L'Inde est ainsi un des meilleurs et peut-être le meilleur client du Lancashire. Si l'on y joint une plus-value de 3.400.000 roupies sur les filés de coton et de 27.000.000 de roupies sur les produits manufacturés, on est en droit de conclure que la puissance d'achat de la plus importante des colonies britanniques n'a pas diminué.

Voici, au reste, un résumé des statistiques de 1904-1905, tel que viennent de le publier les journaux anglais, qui permettra d'apprécier l'importance relative de tel ou tel article dans le commerce général de la colonie :

**Exportations.**

	1903-04	1904-05
	Roupies.	Roupies.
Animaux vivants.....	2.227.523	1.940.129
Riz.....	190.849.230	195.977.309
Blé et farine de blé.....	116.188.389	185.997.262
Thé.....	85.579.327	84.646.911
Autres produits alimentaires.....	54.485.727	63.852.165
Métaux.....	3.448.451	3.672.824
Opium.....	104.701.638	106.234.442
Indigo.....	10.762.026	8.346.073
Autres produits chimiques, teintures, matières tannantes, etc...	14.607.962	13.311.874
Huiles.....	10.309.017	10.030.678
Coton brut.....	243.761.464	174.346.872
Peaux et cuirs.....	58.362.135	70.576.885
Jute.....	117.181.222	119.691.462
Graines oléagineuses....	143.854.878	142.465.180
Autres matières premières.....	63.578.778	67.005.729
Filés de coton.....	88.415.431	98.136.514
Tissus de coton.....	14.830.434	17.514.451
Peaux et cuirs ouvrés....	30.988.759	28.517.173
Tissus de jute.....	94.100.530	98.715.268
Autres articles manufacturés.....	48.107.814	51.307.455
Totaux des marchandises du cru de la colonie...	1.496.340.735	1.541.286.656
Or.....	38.026.776	35.985.896
Argent.....	43.466.954	42.779.760
Réexportations.....	33.255.087	33.726.095
Totaux généraux.....	1.611.089.552	1.654.778.407

**Importations.**

	1903-04	1904-05
	Roupies.	Roupies.
Animaux vivants.....	5.362.833	5.927.625
Sucre.....	59.357.739	69.027.033
Autres articles d'alimentation et de boisson.....	57.589.504	61.831.386
Quincaillerie, coutellerie, fer émaillé.....	23.278.303	23.958.272
Métaux.....	92.954.852	93.473.689
Machines et mécaniques.	33.526.418	40.272.419
Matériel de chemins de fer, voie et matériel roulant (non compris les objets destinés à l'Etat)...	14.019.655	14.069.585
Produits chimiques, teintures, médicaments, matières tannantes.....	27.507.969	28.040.576
Huiles minérales.....	33.827.020	32.794.150
Autres huiles.....	1.547.887	1.680.694
Matières premières et produits manufacturés....	38.892.531	42.240.430
Filés de coton.....	21.420.756	24.876.477
Tissus de coton.....	274.653.849	337.347.392
Produits manufacturés...	164.293.614	191.298.188
Totaux des marchandises importées.....	848.232.930	966.864.916
Or.....	201.311.752	218.119.745
Argent.....	118.120.869	112.155.553
Totaux généraux.....	1.167.665.551	1.297.140.214

(1) La roupie vaut 1 fr. 65 environ.

**Dans les Etats chans de Birmanie.** — A l'une des dernières réunions de la section indienne de la Société des Arts de Londres, Sir George Scott a fait une conférence sur la situation actuelle et les perspectives d'avenir des Etats chans birmans. En raison de l'intérêt que présente pour nous, puissance indo-chinoise, l'étude de tous les problèmes relatifs à cette curieuse région, nous croyons devoir résumer la communication de M. Scott.

A entendre celui-ci, l'occupation des Etats chans par l'Angleterre n'aurait jusqu'ici entraîné que des avantages douteux pour le commerce du pays. Les commerçants jouissent, il est vrai, de tous les bienfaits d'une paix absolue, le pays est plus accessible qu'autrefois et les chefs ont activement travaillé à améliorer les voies de communication, et cependant la richesse du pays, loin de s'accroître, semble diminuer, et son avenir, au lieu de s'annoncer sous un aspect engageant, paraît de moins en moins brillant. Le mouvement total du commerce a décliné dans ces dernières années. On ne peut considérer le chemin de fer Mandalay-Lashio comme ouvrant aux affaires les Etats chans. Les denrées manquent encore aujourd'hui de débouchés. Or non seulement, on n'a pratiquement à peu près rien fait pour mettre les Etats chans en relations avec la grande artère Rangoun-Mandalay, mais encore on n'a pas fait de grands efforts pour leur ouvrir d'autres portes de sortie. Le chemin de fer Mandalay-Lashio n'est qu'un exemple de pusillanimité, et le projet de voie ferrée entre Bhamo et T'engyüeh n'est qu'une preuve de plus du manque de décision des personnes responsables. Un chemin de fer qui quitterait la vallée du Nan-ting, à peu près à la hauteur de Shouning-fou pour atteindre la vallée du Nam-hsoung vaudrait infiniment mieux, de l'avis de Sir G. Scott, que la ligne que l'on parle sérieusement d'établir entre Bhamo et T'engyüeh.

Passant à l'examen des questions d'ordre administratif et politique, le conférencier a fait observer que, bien que les Etats chans aient toujours été occupés à peu de frais et que l'on n'y ait jamais fait de dépenses excessives, cependant aujourd'hui encore leur budget ne s'équilibre pas, et il est peu probable que cette situation s'améliore avant longtemps, à moins que l'on ne donne au pays, par l'établissement d'un bon réseau de voies de communication, les moyens de développer les richesses latentes de premier ordre qu'il renferme. Depuis dix-huit ans que l'Angleterre s'est installée dans les Etats chans, les aspirations et les désirs et même les besoins de la population se sont très sensiblement accrus, alors que sa situation économique demeurait stationnaire. Les habitants savent qu'ils trouveraient facilement un marché pour leurs pommes de terre et pour leur blé, s'ils avaient à leur disposition des moyens de transport à bon marché. Ils attribuent à l'existence du chemin de fer la prospérité de la Birmanie, et tous, chefs et simples particuliers, en sont arrivés à considérer la construction d'une

voie ferrée comme le seul remède possible à l'état de stagnation dans lequel ils demeurent.

## PERSE

**L'action de l'Angleterre.** — L'activité anglaise se manifeste en ce moment avec une recrudescence sensible en Perse, comme dans l'Afghanistan, au Belouchistan et en Arabie. Une mission commerciale britannique vient de parcourir plus de 3.000 kilomètres dans le royaume du Chah. Dirigée par M. Newcommon, elle est arrivée à Bouchir venant de Chiraz et rapportant un grand nombre de renseignements. De l'avis de ses membres, le commerce de la Perse peut beaucoup se développer et les productions du pays grandir, surtout si l'on améliore les voies de communication et si des travaux d'irrigation sont réalisés dans certaines régions. D'après les envoyés anglais, l'activité russe augmente dans tout le pays et elle gagne du terrain vers le Sud, comme le prouve la création d'un consulat de Russie à Kerman et d'une agence à Bam. Le commerce russe serait favorisé par un système de primes qui rendrait toute concurrence difficile, et dès à présent, les marchandises russes importées sous ce régime de faveur inonderaient les marchés d'Ispahan et de Chiraz.

**Sur la frontière du Turkestan russe.** — Nous avons signalé dans notre dernier Bulletin des bagarres qui semblaient dirigées contre les Russes et avaient éclaté à Meched dans le Khorassan. On peut se demander si les Persans des régions frontalières, excités par les nouvelles de la guerre russo-japonaise, peut-être systématiquement répandues parmi eux, n'ont pas cru le moment venu de prendre une attitude quelque peu agressive à l'égard de l'empire russe voisin. Toujours est-il qu'une bagarre sérieuse semble s'être produite de nouveau sur la frontière, mais cette fois dans la région de Transcaucasie. Les Persans auraient voulu pousser à l'intérieur du territoire russe le poste de Beljasouara et auraient provoqué ainsi un conflit avec les gardes-frontière russes qui auraient tué une centaine de soldats du Chah. A la suite de cette affaire, le gouverneur d'Ardebil a été appelé à Téhéran pour donner des explications.

## NOMINATIONS OFFICIELLES

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'exequatur a été accordé à MM. :

Francisco Vergara Barros, *consul* de Colombie à Saint-Nazaire;  
Emile Jellinek Mercédès, *consul* du Mexique à Nice, avec juridiction sur les départements du Var, Alpes-Maritimes, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Savoie et Haute-Savoie;  
José Garcia y Acuña, *consul* d'Espagne à Hendaye, avec juridiction sur les communes de Hendaye, Behovia, Biriato, Urrugue, Anitioa, Ascain, Sara, Saint-Pée-sur-Nivelle, Saint-Jean-de-Luz, Ciboure et Guethary;

Charles Kronheimer, *consul* du Salvador au Havre;  
René Mougnot, *vice-consul* d'Espagne à Nancy, avec juridiction sur les départements de Meurthe-et-Moselle, de la Meuse et des Vosges;  
Georges, *vice-consul* de Turquie à Toulon;  
Cossa (Ferdinand-Jean-Baptiste-Ernest-Marie), *consul* du Brésil à Nice, avec juridiction sur le département des Alpes-Maritimes;  
Félix Grémont-Mouquet, *consul* de Turquie à Lille.

### MINISTÈRE DU COMMERCE

Sont nommés conseillers du commerce extérieur de la France :  
MM. :  
Acquie (M.-G.), admin. délégué de la Société russo-française de bonneterie à Lille;  
Agier, représent. de la Soc. du Haut-Ogooué à Loango;  
Alcay (T.), export. de fruits d'Algérie, administ. de la Banque d'Algérie;  
Aymard (J.-J.), distillateur-liquoriste à Lyon;  
Barit (E.-A.), direct. des établis. Lechat et C<sup>ie</sup> à Fives-Lille;  
Barrez (C.-J.-P.), prés. de la Ch. synd. des négoc. en bouchons et bouteilles de Paris;  
Barthelemy (J.-A.), mandataire aux Halles centrales à Paris;  
Beaudoin (P.-A.-A.), fabric. de joaillerie artistique à Paris;  
Beer (Moïse dit Maurice), marbrier à Paris;  
Benoit (F.), direct. du bureau Omnium de l'indust. à Marseille;  
Bickart (L.), directeur de la mais. Oppenheimer frères à Yokohama;  
Binachon (J.), vice-présid. de la Ch. de commerce du Puy;  
Bloch (L.), direct. admin. de la maison Bloch et Behr à Paris;  
Bonnet (P.-C.-F.), présid. de la Ch. synd. des liquides de la Haute-Loire au Puy;  
Bossard (A.), marchand de bois à Rennes;  
Bossu (J.-B.), commiss. en grains et farines à Paris;  
Caen (L.), direct. à Durban d'une fabrique d'huile et de savon;  
Cahen (A.), entrepreneur de maçonnerie à Paris;  
Carrière (F.-F.), de la maison de filature et de moulage de soie Emile-Paul Carrières à Ganges (Hérault);  
Chandelet (E.-F.-E.), négoc. en fleurs et plumes à Paris;  
Chapelle (C.-F.), vice-prés. de la Ch. synd. du cycle et de l'automobile à Paris;  
Chapin (M.-L.-E.), négoc. en vins mousseux à Varrains;  
Dinin (A.), ingén. fabric. d'accumulateurs élect. à Paris;  
Ditisheim dit Bernard, négoc. en conf. en gros pour dames et enfants à Paris;  
Douau (M.), présid. de la Ch. de commerce franç. à Lisbonne;  
Dreyfus (Moïse dit Maurice), admin. délégué des Galeries parisiennes;  
Duchesne (P.), ingén. éclairage au gaz et à l'élect. à Gisors;  
Dufour (E.-A.), manufact. à Sauve;  
Dupont (C.), représent. des Messag. fluviales du Tonkin à Laokay;  
Emanuel (R.-S.-M.), direct. des établis. Max-Cremnitz;  
Fabre (E.-E.-G.), négoc. en vins à Nîmes;  
Falcon (T.-M.-H.), export. de vin médicinal au Puy;  
Farcot (A.-M.-A.), ingén. construct. à Saint-Ouen;  
Faucher (J.-H.), ingén. en chef de la Société des procédés Raoul Pictet;  
Faure (J.), fabric. de produits pharmaceutiques à Paris;  
Fleurquin (G.-M.), présid. de la Société de viticulture algérienne à Paris;  
Francfort (A.-R.), de la maison Francfort et C<sup>ie</sup>, fabric. de dentelles et broderies à Paris;  
Gaboriaud, délégué au conseil sup. des colonies (Guinée);  
Galibert-Ferret (G.-P.), direct. de la maison Galibert et Serrat;  
Gouzy (G.), délégué au conseil sup. des colonies (Océanie) à Paris;  
Gradis (D.-R.-A.), commiss. export. à Paris;  
Gradwohl (A.), fabric. de lingerie à Paris;  
Guary (G.-A.-J.), gérant de la fabrique d'encre Ch. Lorilleux et C<sup>ie</sup> à Paris;  
Guieysse (P.), délégué au conseil sup. des colonies (Nouvelle-Calédonie);  
Grégoire (P.-M.), administ. de sociétés industrielles à Paris;  
Guillemaud (C.-C.-F.), vice-présid. du comité linier de France;  
Guynet (W.), délégué au conseil sup. des colonies (Congo);  
Havy (L.-G.-A.), négoc. en vins à Paris;  
Hébrard (J.), délégué au conseil sup. des colonies (Dahomey);  
Hernu (A.), direct. de la mais. Hernu, Héron et C<sup>ie</sup> à Londres;  
Hesse (A.), représ. de maisons françaises à Saint-Petersbourg;  
Hutzer (B.-G.-E.), indust. métallurg. à Rive-de-Gier;  
Idzkowski (M.), dit J. Maurice, négoc. en gros de produits alimentaires;  
Imbert (E.), fabric. de serrurerie à Escarbotin;  
Kreiss (A.-T.), direct. de la Société anonyme des brasseries de la Meuse;  
Kron (M.), fabric. de limes à Ponts-de-Cé;  
Lafarge (L.), manufacturier à Angers;  
Lajeat (F.), direct. de la succurs. de la maison Omer Décugis à Londres;

Larcher (A.-C.-L.), commiss. en marchandises à Paris;  
Larrivette (J.-C.), chef de la maison Larrivette et C<sup>ie</sup> à Guayaquil;  
Le Blanc, délégué au conseil sup. des colonies (Cambodge);  
L'Echevin (E.-F.-X.), de la maison Bloch et Behr à Paris;  
Le Hérisse, délégué au conseil sup. des colonies (Côte d'Ivoire);  
Léon (G.-H.-R.), négoc. en draperies à Nîmes;  
Liberge (J.-V.), négoc. en confections à Moscou;  
Macquaire (P.-A.), direct. de la maison Defresne aux Lilas;  
Malbec (J.-M.), de la maison Malbec et Giloux, fabric. de ferblanterie et appareils vinicoles à Béziers;  
Maréchal (V.-H.), fabric. de meubles à Paris;  
Marill (S.-J.), fabric. de liège à Alger;  
Marion-Landais (L.-G.), ingén. civil à Santo-Domingo;  
Mayrargue (S.-R.-B.), négoc. en huiles à Nice;  
Mering (C.), négoc. en graines à Paris;  
Miaulet (S.-P.-J.), manufact. en tissus d'ameub. à Nîmes;  
De Montpezat, délégué au conseil sup. des colonies (Annam et Tonkin);  
Novochelski (S.), de la mais. Haas, Neveu et C<sup>ie</sup>, exportateurs de montres en gros à Genève;  
Nozière (J.-G.-H.), agent gén. de la maison Lefebvre-Utile à Bordeaux;  
Pellerin (E.-A.), fabric. de graisses aliment. à Pantin;  
Picard (J.-L.-G.), négoc. en spiritueux à Caen;  
Pichelin (G.-C.), fabric. de parfumerie à Grasse;  
Pierron (L.-C.), fabric. de coke à Paris;  
Pigeon (C.-J.), fabric. de lampes à Paris;  
Pourières (O.), direct. de la succurs. de la Société marseill. de crédit à Paris;  
Raynaud (A.-F.-P.), pharmacien à Biarritz;  
Regoin, délégué au conseil sup. des colonies (Mayotte);  
Robbe (G.-G.-F.), vice-présid. de la Ch. de comm. de Dieppe;  
Roubaud (L.-E.-H.), fabric. de liqueurs à Marseille;  
Rueff (L.), entrepren. de travaux publics à Paris;  
Saint-Paul de Singay, présid. de la Ch. de commerce française de Liège;  
Salmon (D.), fabric. de toiles et broderies à Nancy;  
Salzedo (J.), négoc. à Madrid;  
Sandoz (G.-R.), bijoutier joaillier à Paris;  
Strauss (J.), direct. de la Société vénitienne pour l'industrie de la verroterie;  
Suberville (L.-P.-M.), négoc. de chiffons en gros à Carcassonne;  
Valladaud (H.-E.), vice-présid. du syndicat patronal de l'industrie du vêtement à Saint-Etienne;  
Van Wijck (H.), direct. de la Banque nationale d'Haïti;  
Vinet (A.-L.), fabric. de miroiterie à Paris;  
Vinson (L.), fabric. de rubans à Saint-Etienne;  
Violet (A.-P.), négoc. en soieries à Paris;  
Weyl (M.-D.), négoc. en houblon à Nancy;  
Wohlhuter (J.-J.), direct. de la brasserie la Nouvelle-Gallia à Paris.

### ARTILLERIE

**Cochinchine.** — MM. les *capit.* Patard et Le Tanhouezet sont désig. pour servir en Cochinchine.  
**Tonkin.** — M. le *lieut.* Cannic est désig. pour servir au Tonkin;  
MM. les *lieut.* Courtois, Mercier, Darras et le *sous-lieut.* Marais sont désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine;  
M. le *lieut.* Derepas est affecté aux travaux publics;  
M. Madec, promu *capit.*, est désig. pour servir au 4<sup>e</sup> rég.

### Officiers d'administration.

**Cochinchine.** — M. Houvion, *offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour servir en Cochinchine;

### CORPS DU COMMISSARIAT

### Officiers d'administration.

**Cochinchine.** — M. l'*offic. d'admin. de 3<sup>e</sup> cl.* Berrard est désig. pour servir à Saïgon.  
**Tonkin.** — M. l'*offic. d'admin. de 1<sup>re</sup> cl.* Lauwaert est désig. pour servir à Hanoi.

### SERVICE DE SANTÉ

**Indo-Chine.** — MM. Cassagnou, Le Moine et Clavel, *méd. ppaux de 2<sup>e</sup> cl.*, Burdin, *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*, sont désig. pour servir en Indo-Chine,  
**Annam.** — M. le *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Munier est désig. pour servir au poste médical de Qui-nhông.  
**Cochinchine.** — M. le *méd.-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Castagné est affecté au service de la vaccination mobile;  
M. le *méd.-maj. de 2<sup>e</sup> cl.* Lépine est nommé direct. de l'Ecole de médecine indigène de Saïgon;  
M. Lucas, *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.*, est désig. pour servir au cap Saint-Jacques;  
M. Paramananda Mariadassou est affecté au poste médical de Poulo-Condor.  
M. le *méd. aide-maj. de 1<sup>re</sup> cl.* Le Hardy est désig. pour servir à l'hôpital militaire de Saïgon.

**Tonkin.** — M. le *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl. Savignac est désig. pour servir à Dap-cau;  
M. le *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl. Thoulon est désig. pour servir au Yunnan;  
MM. Delay, *méd.-maj.* de 1<sup>re</sup> cl., et Sallet, *méd. aide-maj.* de 1<sup>re</sup> cl., sont désig. pour le service de la vaccination mobile;  
M. Seguin, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., est nommé direct. du laboratoire de vaccine de Hanoi;  
M. Daniel, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., est affecté à l'ambulance de Hagiang;  
MM. Gauducheau et Mayer, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., sont affectés à l'hôpital de Hanoi;  
MM. Dagorn, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., et Ricau, *méd. aide-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., sont désig. pour servir à la brigade de réserve de Chine;  
M. Fraissinet, *méd.-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., est affecté au 3<sup>e</sup> tonkinois à Bac-ninh.  
**Inde française.** — M. Gassin, *maj. aide-maj.* de 2<sup>e</sup> cl., est désig. pour servir aux établissements français dans l'Inde.

#### Officiers [d'administration.

**Chine.** — M. l'*offic. d'admin.* de 3<sup>e</sup> cl. Adrian est désig. pour servir au corps d'occupat. de Chine.  
**Indo-Chine.** — M. l'*offic. d'admin. ppal* Letzer est désig. pour servir en Indo-Chine.

### MINISTÈRE DE LA MARINE

#### ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

**Cochinchine.** — M. le *lieut. de vaiss.* Cluzeau est nommé direct. du port de Saïgon.  
**Extrême-Orient.** — M. le *lieut. de vaiss.* Tandonnet est nommé au command. d'un torpilleur des mers de Chine;

### MINISTÈRE DE LA GUERRE

#### Troupes métropolitaines.

##### GÉNIE

**Tonkin.** — MM. les *capit.* Hurst et Frossard sont désig. pour être employés au service des constructions militaires.

#### Troupes coloniales.

##### INFANTERIE

**Chine.** — MM. les *sous-lieut.* Renaud et Lacave L<sup>e</sup> Plagne-Barris sont désig. pour servir au 16<sup>e</sup> rég.  
**Cochinchine.** — MM. les *capit.* Tujague et Guillermin et les *lieut.* Larmina, Paulet, Bataille, Trouilh et Fournier sont désig. pour servir en Cochinchine;  
M. le *capit.* Tonnot est nommé offic. d'ordonn. du général command. la 3<sup>e</sup> brigade;  
M. le *chef de bat.* Laflotte et les *sous-lieut.* Bourdeau et Bernadac sont affectés au 11<sup>e</sup> rég.;  
MM. le *chef de bat.* Bocquet et le *sous-lieut.* du Souich sont placés au 12<sup>e</sup> rég.;  
MM. le *capit.* Brantonne; le *lieut.* Paschal et le *sous-lieut.* Caussel sont placés au 1<sup>er</sup> annamites;  
MM. le *capit.* Delacou et le *sous-lieut.* Marsaud sont affectés au 2<sup>e</sup> annamites.  
**Cambodge.** — M. le *chef de bat.* Faudet est affecté au bat. de tirailleurs cambodgiens.  
**Tonkin.** — M. le *capit.* Morel est nommé offic. d'ordonn. du colonel command. par intérim la 2<sup>e</sup> brigade;  
M. le *capit.* Créte est nommé chancelier du cercle de Lao-kay et M. le *capit.* Raulin, chancelier du cercle de Coc-leu;  
M. le *capit.* Manet est affecté au peloton de discipline du Tonkin;  
MM. le *capit.* Velle et le *lieut.* Abadie sont désig. pour le 9<sup>e</sup> rég.;  
M. le *capit.* Dussault est placé au 10<sup>e</sup> rég.;  
MM. le *lieut.-col.* Guyot d'Asnières de Salins et le *lieut.* Sajot sont affectés au 1<sup>er</sup> tonkinois;  
MM. le *capit.* Michaut et les *lieut.* Caurette, Marquis et Dolmaire sont placés au 2<sup>e</sup> tonkinois;  
M. le *capit.* Abonnel est désig. pour le 3<sup>e</sup> tonkinois; M. le *capit.* Gayda pour le 4<sup>e</sup> et M. le *capit.* Bonnabosc pour le 5<sup>e</sup>;  
M. le *lieut.-col.* Pourrat est affecté au 18<sup>e</sup> rég.;  
M. le *capit.* Campagne est désig. pour servir au Tonkin;  
M. les *capit.* Barazer, Soubiran, Chibas-Lassalle et Gillot et les *lieut.* Gillet, Ruau, Arnould, Piard et Paris sont désig. pour servir au Tonkin;  
MM. le *capit.* Loubère; les *lieut.* Bernard, Battesti et le *sous-lieut.* Aliut sont affectés au 18<sup>e</sup> rég.;  
MM. les *capit.* Nypels et Demogue et les *sous-lieut.* Arnould et Picaud sont désig. pour servir au 5<sup>e</sup> tonkinois.  
**Inde.** — M. le *lieut.* Villon est désig. pour servir dans les établissements français de l'Inde.  
**Siam.** — M. le *colonel* Goulet est envoyé en mission au Siam.

M. le *lieut. de vaiss.* Giraudeau est désig. pour embarq. comme second sur la *Manche*.  
**Levant.** — M. l'*enseig. de vaiss.* de Guiroye est désig. pour embarq. sur la *Mouette* à Constantinople.

#### SERVICES TECHNIQUES

**Extrême-Orient.** — M. Cauvin, *chef surveillant de 2<sup>e</sup> cl.*, est désig. pour servir à l'arsenal de Saïgon.

### MINISTÈRE DES COLONIES

M. Méray est nommé inspect. génér. de 2<sup>e</sup> cl. des colonies.  
Sont nommés inspect. de 1<sup>re</sup> cl. des colonies : MM. Furiat, Filou et Norès;  
M. Lemaire, gouvern. des établis. français dans l'Inde, est nommé gouvern. de 1<sup>re</sup> cl.  
M. Angoulvant, gouvern. de 3<sup>e</sup> cl., est nommé gouvern. des îles Saint-Pierre et Miquelon.  
M. Brun est nommé secrét. gén. de 1<sup>re</sup> cl. aux établis. franç. dans l'Inde.  
Sont nommés :  
Présid. du trib. sup. de Papeete (établis. français de l'Océanie), M. Hostein;  
Conseiller à la Cour d'appel de l'Inde, M. Boulard;  
Conseiller audit. à la Cour d'appel de la Nouvelle-Calédonie, M. Crespin;  
Juge présid. du trib. de prem. inst. de Karikal (Inde), M. Dugand;  
Lieut. de juge au trib. de prem. inst. de Pondichéry (Inde), M. Michas;  
Conseiller audit. à la Cour d'appel de l'Inde, M. Basquel;  
Juge suppl. au trib. de prem. inst. de Pondichéry (Inde), M. Falk;  
Juge de paix à comp. étendue à Yanaon (Inde), M. Niocel (Pierre-Henri);  
Juge suppl. au trib. de prem. inst. de Chaudoc (Indo-Chine), M. Briffaut.  
**Indo-Chine.** — M. de Lalande-Calan est nommé à l'emploi d'inspecteur.  
MM. Ganesco et Bouyeure sont nommés administ. de 2<sup>e</sup> cl.  
M. Fort est nommé administ. de 3<sup>e</sup> cl.  
MM. Bessière, Simon, Baroussin, Broué, Bonnet, Paternelle, Bayle, Pasquier, Giran et Santoni sont nommés administ. de 4<sup>e</sup> cl.

## Bibliographie

**Les étrangers au Japon et les Japonais à l'étranger**, par EDOUARD CLAVERY, consul de France. Broch. de vi-31 pages, chez Berger-Levrault. Prix : 1 fr. 25.

Dans la première partie de cette étude « historique et statistique », M. Ed. Clavery expose quelle part les étrangers, et nos compatriotes en particulier, ont prise à l'œuvre de transformation du Japon moderne. Quelques-uns des renseignements fournis à ce sujet sont inédits : l'auteur les doit à l'obligeance de M. Verny, ingénieur de la marine, chef de la première mission technique française dans l'empire du Soleil-Levant (1866). La seconde partie contient des données sur le développement de l'émigration japonaise depuis une vingtaine d'années. De 5.440 en 1880, le nombre des sujets du Mikado résidant au dehors s'est élevé, en 1902, à 139.533, répartis principalement entre la Corée, le Canada, les Etats-Unis, les îles Hawaï, etc. Il s'agit, en général, de travailleurs agricoles, pêcheurs, petits commerçants, etc. D'autre part, les Japonais instruits et cultivés ayant fait des séjours ou des voyages dans les contrées de l'Occident sont maintenant de plus en plus nombreux. De retour dans leur patrie, ils contribuent, autant que les étrangers fixés au Nippon, à faire pénétrer les connaissances et les arts de la civilisation moderne et à préparer en même temps l'amélioration graduelle des conditions sociales de leur pays.

Le Gérant : A. MARTIAL.