

BULLETIN DU COMITÉ

DE

L'ASIE FRANÇAISE

PUBLIÉ MENSUELLEMENT

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

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

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

SOMMAIRE

75^E LISTE DES SOUSCRIPTEURS⁽¹⁾

75 ^e liste des souscripteurs.....	443
Le Comité.....	447
La crise commerciale de Tien-tsin.....	447
L'impôt des rizières en Cochinchine.....	449
Le message d'Edouard VII aux princes et aux peuples de l'Inde.....	449
L'enseignement du français en Perse.....	451
La marine de commerce japonaise en 1908.....	454
Le commerce de l'Indo-Chine en 1907.....	467
Asie Française : Le budget des colonies à la Chambre. — Les premiers actes de M. Klobukowski. — La chambre consultative centrale indigène.....	472
Chine : La mort des souverains chinois. — La réforme monétaire en Chine. — Le commerce de l'opium. — Le retrait des troupes russes. — La réorganisation de l'armée chinoise. — Les chemins de fer de Mandchourie. — Historique du projet d'amélioration du cours du Whampou jusqu'en mai 1907.....	473
Japon : La flotte américaine au Japon. — La question de l'émigration. — La population de Tokyo. — Le nombre des visiteurs étrangers au Japon. — Convention de pêche. — Boycottage des marchandises japonaises. — Les chemins de fer de Formose. — La situation économique de la Corée.....	479
Asie Russe : La végétation des steppes kirghizes, — Le fer et la fonte dans les Monts Ourals. — Le beurre en Sibérie. — La zone agricole en Sibérie. — La soie au Turkestan.....	483
Turquie : Les élections. — Les révoltes. — La situation financière.....	486
Perse : La situation intérieure. — La révolte de l'Azerbaïdjan. — L'armée persane.....	487
Asie Anglaise : Crimes politiques au Bengale. — La politique japonaise et l'opinion dans l'Inde....	490
Australasie : L'or aux Philippines.....	491
Nominations officielles.....	491
Bibliographie.....	492

GRAVURE

Portrait de l'impératrice douairière Tseu Hi.....	477
---	-----

MM.	
Maurice Bergès, ingénieur.....	25 »
Pierre Bruno, à Cette.....	25 »
Boulogne, conseiller du gouvernement, à Alger.....	25 »
Elysée Becq, préf. des Basses-Pyr.	25 »
Bocquet, notaire à Neuilly-en-Thelle.	12 »
D ^r H. Brouillard, méd. major.....	12 »
H. Brugère, capitaine d'infanterie..	12 »
F. Bernard, à Dunkerque.....	15 »
Breucq, administ. en Indo-Chine..	15 »
Colombet, lieutenant d'infanterie..	15 »
Marquis de Chasteigner, château de Tréfontaines.....	24 »
A. Darracq, à Suresnes.....	20 »
Denis frères, négociant à Bordeaux.	25 »
G. Despret, à Jeumont.....	50 »
Derobert frères et Fiard, à Lyon.....	50 »
Cl. Demoisy, professeur à Lyon.....	12 »
Gust. Fernandez, à Marseille.....	25 »
R. Fouchet, capitaine de cavalerie.	12 »
P. Emery, sous-préfet de Corbeil..	25 »
Ch. Gage, Bordeaux.....	12 »
Gréban, à Saint-Germain-en-Laye.	12 »
Girardet, lieut. d'infanterie.....	12 »
Guiraut, à Bordeaux.....	12 »
A reporter. . .	
472 »	

(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>	472 »	<i>Report. . . .</i>	1.475 »
Génie, capit. d'état-major.	12 »	Cercle militaire d'Alençon.	24 »
J. Haussmann, recev. des finances.	25 »	Biblioth. des offic. du 1 ^{er} tirailleurs.	12 »
Houssais, capitaine d'infanterie. . .	12 »	— — de Beni-Ounif.	12 »
Hutter, à Dunkerque.	20 »	— — du 42 ^e d'infant.	15 »
Henri Hoffet, à Lyon.	12 »	— — de Bourges.	12 »
D ^r Haza, à Luglon.	12 »	— — d'Epinal.	25 »
Colonel de Lagarenne.	12 »	— — du Havre.	12 »
Lafond, à Rouen.	12 »	— — de Lille.	12 »
Leclère, ingén. en chef des mines.	25 »	— — de Méchéria.	12 »
Cap. P. Lacoste, de l'infant. col. . .	12 »	— — de Miliana.	25 »
Lieut. P. Laplagne-Barris.	25 »	— — de Poitiers.	15 »
J. Lemetter, à St-André-lès-Lille. .	12 »	— — du 2 ^e étranger.	20 »
Général Lyautey.	25 »	— — de Saint-Malo.	15 »
Marcel Monnier, explorateur. . . .	20 »	— — de Tlemcen.	12 »
Masquelier, chef d'esc. de cavalerie.	25 »	— — de Vannes.	20 »
Masseron-Outin, à Laval.	12 »	Charles Bruno, à Charenton. . . .	100 »
D ^r Marchand, à Aulnay-de-Saint- tonge	12 »	Joannès Couvert, au Havre.	40 »
De Menil, chef d'escad. de cavalerie.	24 »	Général Metzinger.	12 »
Ernest Nicolle, à Lille.	25 »	A. Salles, inspecteur des colonies. .	25 »
Gaston Nancy, à Pau.	25 »	Capit. Pruneau, de l'infant. colon. .	12 »
Noguier-Viennois, à Lyon.	25 »	H. Tissot, administ. en Indo-Chine.	15 »
A. Ogliastro, à Courbevoie.	25 »	* Capit. Wehrlé, de l'infant. colon.	15 »
F. Phélut, préfet de Constantine. .	25 »	Lieut. Beigbeder-Calay, de l'infant. coloniale	24 »
D ^r Plomb, médecin-major	25 »	* Biblioth. de l'Ecole milit. d'artil.	20 »
Henri Piot, à Vincennes.	12 »	Gaston Mayer, direct. de la Banque de l'Indo-Chine, à Saïgon.	25 »
Colonel Quevillon.	12 »	Chambre de commerce de Paris. . .	100 »
Richard, lieutenant d'infanterie. . .	12 »	Commandant Le Rond, à Tokyo. . .	20 »
D ^r Rouffiandis, médecin-major. . . .	12 »	Capit. H. Braive, de l'infant. colon.	15 »
Ricome, à Alger.	25 »	* Comte de Beaumont à La Ferté- Bernard.	25 »
Rouget de Gourcez, à Angers. . . .	12 »	Cercle des officiers de Bacninh (complément).	8 »
Colonel Rondony.	15 »	Colonel Vimont, du 1 ^{er} tonkinois. .	20 »
E. Rocher, minist. plénipotentiaire.	15 »	Biblioth. des offic. du 1 ^{er} tonkinois.	15 »
L.-F. de la Ruelle, chef d'escadrons de cavalerie.	15 »	* Desgroux, conseiller du commerce extérieur.	30 »
Supérieur de l'I. C., à Flers.	12 »	Biblioth. de l'Ecole spéciale milit.	12 »
J. Toullet, professeur à Rouen. . .	12 »	* Société de construction de che- mins de fer en Chine.	25 »
André Yver, à Briare.	20 »	Biblioth. de garnison de Majunga.	15 »
L. Woussen, à Dunkerque.	15 »	Nguyen-dinh-qui, à Hanoi.	12 »
Violet Lambert, à Thuir.	12 »	Dao-van-su, à Hanoi.	18 »
Zimmermann, professeur à Lyon. .	12 »	* R. P. Cyprien, à Buenos-Ayres .	40 »
Chambre de commerce de Nantes. .	100 »	Souscriptions diverses.	92 50
Chambre de commerce de Roubaix.	25 »		
Chambre de commerce d'Oran. . .	25 »		
— — du Havre.	25 »		
— — de Rouen.	25 »		
Chambre de commerce de Dunker- que.	12 »		
Chambre de commerce de Cambrai.	25 »		
— — du Mans.	20 »		
— — de Laval.	25 »		
Syndicat cotonnier de l'Est.	12 »		
Société de géographie de Toulouse.	25 »		
Société de géographie de Lille. . .	12 »		
<i>A reporter. . . .</i>	4.475 »	Total.	2.453 50

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

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

LE COMITÉ

Le Comité de l'Asie Française s'est réuni, le 11 novembre, en séance privée, sous la présidence de M. Emile Senart, président du Comité, assisté de M. Guillaïn, vice-président. Assistaient à cette réunion : MM. Aymonier, Bons d'Anty, Cordier, du Chaylard, Dubail, Depincé, Finot, amiral Gervais, A. Gérard, Harmand, baron Hulot, Charles Mourey, Claudius Madrolle, Marc Bel, Maurice Ordinaire, René Pinon, Ronme, Raveneau, Spronck, Salles, Ch. Schefer et Terrier, membres du Comité, et M. J.-H. Franklin, secrétaire général adjoint. S'étaient fait excuser : MM. Eug. Etienne et de Moustier, vice-présidents, M. Charles Picot, trésorier, et MM. Chastenot, Deschanel, Doumer, Froidevaux, André Lebon, de Reverseaux, S. Simon, Saint-Germain, membres du Comité.

M. de Labry, secrétaire général, indisposé, n'avait pu assister à la séance.

M. Senart a donné d'abord la parole à M. Bons d'Anty, consul général de France, qui, dans un très intéressant exposé, a résumé longuement les principaux résultats de la mission qu'il vient d'accomplir au Hou-nan, au Kouei-tchéou et au Seu-tchouen, sous les auspices du Comité de l'Asie Française. Dans une prochaine conférence publique, dont la date a été fixée au 27 novembre, le second de M. Bons d'Anty, M. le lieutenant Noiret fera d'ailleurs pour nos adhérents, à notre siège social, un récit complet de cet important voyage d'études. Le compte-rendu en sera publié dans notre Bulletin de décembre.

Après avoir, en quelques mots, remercié et félicité M. Bons d'Anty, M. Senart a donné la parole à M. Salles, membre du Comité, qui a fait une communication sur l'état d'esprit des Annamites. L'heure tardive à laquelle s'est terminé l'exposé de M. Salles n'ayant pas permis d'ouvrir, au sujet des vues exprimées, l'échange d'idées habituel, il a été convenu que la question serait soumise à l'ordre du jour d'une prochaine réunion.

LA

CRISE COMMERCIALE DE TIEN-TSIN

Tien-tsin, le 1^{er} novembre.

On ne se douterait guère, en débarquant ces jours-ci à Tien-tsin que la place est dans un marasme extrême. La misère du couli chinois ne paraît pas plus grande ni plus âpre, cette lutte des petits pour la vie qui a quelque chose de presque tragique aux yeux de l'Européen qui arrive dans la Chine du Nord. Nous sommes tombé ici pendant la semaine des courses et c'était un défilé du « tout Tien-tsin » faisant un effort d'élégances sous lequel on ne saurait découvrir des préoccupations moins joyeuses. Rien

de plus curieux que cette foule internationale, que ce « babélisme » militaire qui dure ici depuis les troubles de 1900, et qui fait défiler pêle-mêle à cheval, à bicyclette, dans les équipages les plus variés, officiers, soldats et marins français, anglais, allemands, italiens, russes, auxquels des agents de police chinois vêtus d'uniformes qui varient avec les concessions, ou même, sur la concession britannique, des policemen Sikhs aux énormes turbans, font tenir leur gauche en hommes qui savent, avec un sens admirable des nuances, la déférence que l'on doit à un général étranger et les injures applicables au couli cheminant sous le fardeau.

Mais, malgré le défilé trompeur des courses, Tien-tsin est, disions-nous, dans le marasme. Un chiffre suffit à montrer quelle est l'intensité de la crise : les marchands chinois de la place doivent, aux importateurs étrangers 14 millions de taels soit de 45 à 50 millions de francs suivant le cours du métal blanc. Cette stagnation commerciale d'un port chinois ne présenterait sans doute pas beaucoup d'intérêt si elle était due à des causes purement accidentelles et locales ; mais on assure qu'il faut l'attribuer à des gens et à des procédés qui ont produit ailleurs — notamment à Changhaï et à Hong-kong — les mêmes résultats : il n'est donc pas tout à fait inutile de s'y arrêter un instant.

La crise de Tien-tsin vient avant tout de l'abus du crédit pratiqué par le commerce allemand désireux de se faire une place sur des marchés déjà conquis, et où on ne pouvait se tailler une large part qu'en déplaçant des rivaux déjà établis. Dans l'échange de communications qui a eu lieu entre la Chambre de commerce chinoise et la Chambre de commerce générale (étrangère) par l'intermédiaire du Taotaï et de M. Williams, consul général des Etats-Unis et doyen du Corps consulaire, cet abus du crédit a été nettement dénoncé par les marchands chinois, bien qu'ils ne mentionnent pas, naturellement, la nationalité des commerçants étrangers qui s'y sont le plus livrés. Mais ce que l'on entend à Tien-tsin ne laisse aucun doute sur cette nationalité, ni sur la justesse des dénonciations des marchands chinois, bien qu'elles proviennent de gens désireux de dégager leur responsabilité et d'obtenir des délais de paiement.

Autrefois il fallait avoir un capital réel, ou tout au moins un sérieux crédit dans les banques pour acheter des marchandises, parce que le comptant ou des échéances peu éloignées étaient la règle. Aussi n'y avait-il guère que de solides maisons chinoises à servir d'intermédiaire entre le commerçant indigène de l'intérieur et les importateurs étrangers, établis alors surtout à Changhaï, car le développement de Tien-tsin est plus récent. Mais peu à peu, des maisons étrangères, désireuses d'étendre rapidement le chiffre de leurs affaires, favorisèrent la création de maisons par des courtiers sans capital en leur laissant des marchandises à long crédit. L'intérêt servi faisait patienter la maison étrangère qui l'augmentait

au besoin si les paiements étaient trop différés. Comme le dit un mémoire des marchands chinois au Taotai : « une partie voulait gagner du temps et l'autre ajouter à ses profits. »

Dans cette rage de vendre même avec des garanties insuffisantes, le rôle du comprador, cet amortisseur des chocs que le marchand étranger a toujours placé entre lui et la clientèle chinoise, se trouva diminué et faussé. Le comprador, comme le rappelle un mémoire des marchands chinois, doit subir les pertes infligées à sa maison du fait du manquement d'une maison chinoise à ses engagements, « aussi, dans le temps, les affaires étaient-elles conduites avec des précautions extraordinaires. A côté du comprador, continue le mémoire, il y a ses agents, des assistants chinois qui sont communément appelés vendeurs. Tant que ces derniers sont honnêtes et consciencieux, les affaires marchent sans mauvais résultat, mais tous n'ont pas ces qualités. Certains de ces vendeurs avaient des relations clandestines avec les acheteurs chinois et leur devaient de l'argent, d'autres les *squezaient* secrètement et leurs intérêts devenaient ainsi identiques. Quand l'un de ces acheteurs venait faire un contrat d'importation, on ne lui faisait pas de questions sur sa situation financière... » Le comprador aurait peut-être pu réprimer plus facilement ses vendeurs dans des maisons moins pressées de vendre. Mais son rôle était faussé, voire même annihilé puisque, comme le signale le mémoire des commerçants chinois, certains marchands étrangers prirent l'habitude de vendre, par-dessus la tête du comprador, à des maisons chinoises qui n'avaient qu'une trompeuse façade. Ainsi ils se privaient des services de ceux qu'ils avaient engagés « pour leur servir d'yeux et d'oreilles » dans un milieu qu'ils ne connaissaient pas.

De tout cela il est résulté que la situation commerciale de Tien-tsin a été complètement faussée. Les dettes se sont enlées sans aucune chance de salut, et les stocks se sont accumulés au delà de tous les besoins au delà de la puissance de consommation de la clientèle indigène. Dans bien des cas une partie de ces marchandises surchargeant la place a été vendue à perte, jusqu'à 30 0/0, au grand préjudice des commerçants sérieux. Comme le dit pittoresquement le mémoire de la Chambre de Commerce chinoise, le mal peut se résumer en un mot : c'est une indigestion commerciale. Celle-ci a été causée en grande partie par ce fait que de nombreux commerçants étrangers « se sont rendus coupables d'une illusion volontaire ».

Pour en sortir, la Chambre de commerce chinoise propose un inventaire général des dettes et l'échelonnement de leur paiement sur dix années. En vue d'assurer l'avenir, elle demande en outre que le capital réel de chaque commerçant indigène soit reconnu et serve exclusivement de base aux affaires qui se feront avec lui. Nous ne savons quel sort sera fait par les commerçants étrangers à ces propositions qui ne relèvent d'ailleurs que fort peu des critiques d'un organe comme notre

Bulletin. Mais il n'en était pas moins intéressant de signaler la crise commerciale de Tien-tsin et surtout ses causes.

Sans doute on lui en a attribué d'autres : on a parlé de mauvaises récoltes successives qui auraient réduit la puissance de consommation des masses chinoises et les espérances chimériques qui avaient fait accumuler follement les stocks en vue de la fin de la guerre de Mandchourie. Mais il est à remarquer que le mémoire des marchands chinois ne parle même pas des mauvaises récoltes, que l'on dénonce d'ailleurs chaque année, au moins dans la Chine du Nord, et qu'il n'invoque que tout à fait en passant les effets désastreux de la spéculation mandchourienne. Il fait remonter le mal à sa véritable source, l'abus du crédit marqué par toute une catégorie de commerçants étrangers, qui ont excité l'esprit de spéculation des Chinois, provoqué la création de maisons indigènes qui avaient la croissance rapide mais la chair peu dense des champignons : il s'agit en un mot de la démoralisation du commerce chinois de Tien-tsin.

Certes, tout en comprenant l'irritation des commerçants anglais de se voir menacés par des rivaux qui ne se bornent pas à leur prendre leurs affaires mais qui gâtent en outre tout le marché, il n'y a ni à la partager ni à crier au scandale. Les Allemands, venus trop tard dans un monde trop vieux, au moins comme grande puissance économique, emploient les moyens qu'ils jugent bons pour s'ouvrir une place dans la foule : s'ils se trompent ils sont d'ailleurs les premières victimes. Leur concession de Tien-tsin est, en effet, très éprouvée : il a couru des bruits fâcheux sur quelques-unes de leurs plus grosses maisons. Cet exemple, s'ajoutant à ce que l'on disait naguère de la crise du commerce allemand dans d'autres pays, notamment le Levant, ne fait-il pas croire qu'il y a parfois plus de volume que de substance dans cette expansion économique allemande qui a si fort impressionné le monde, et qui frappe les yeux ne fut-ce qu'en multipliant d'une manière inattendue, comme ici, le nombre des hommes qui usent de la langue de *ia*. La crise de Tien-tsin n'est que la manifestation locale d'un phénomène beaucoup plus étendu qui faisait dire, par exemple, l'an dernier, que l'édifice économique allemand ne se maintenait que grâce aux avances consenties par les grands établissements de crédit français, avec trop peu de souci de ce qu'un peu moins de facilité financière pourrait valoir de facilité politique à notre pays dans ses relations avec l'Allemagne.

R. C.

AVIS

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

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

L'IMPÔT DES RIZIÈRES EN COCHINCHINE

Le *Bulletin* a déjà rendu compte de la séance du Conseil colonial, au cours de laquelle les six conseillers indigènes remirent leur démission, n'étant pas d'accord avec leurs collègues européens au sujet de l'augmentation de l'impôt des rizières. Cette proposition a été adoptée, malgré l'aversion de l'élément indigène du Conseil qui représente fatalement (6 conseillers sur 16) la minorité. Aussi nous a-t-il paru intéressant de donner quelques renseignements complémentaires sur cette réforme.

Il ne faut pas se dissimuler que son but principal a été de créer au budget local un supplément de ressources, en portant de 1 piastre 50 à 2 piastres l'impôt par hectare pour les rizières les plus riches. La nouvelle classification prévoit six catégories au lieu de trois, et les rizières sont réparties suivant leur rendement.

Or, l'on doit noter que ce n'est pas contre la quotité de l'impôt que les conseillers indigènes ont protesté, mais contre la base adoptée pour sa répartition.

Le projet du gouvernement prévoyait, en effet, un mode calqué sur le système adopté jusqu'à présent, se basant uniquement sur le rendement cultural. Les indigènes demandent, au contraire, que l'on prenne pour base la valeur locative qui est sensiblement égale au tiers du revenu brut des rizières. Mais cette dernière classification aurait eu pour inconvénients de favoriser la fraude, grâce à laquelle la grande propriété aurait pu échapper à un impôt équitablement réparti, et aussi de rendre impossible l'imposition de la petite propriété qui ne fait l'objet d'aucun contrat de location et qui, elle, ne peut être taxée qu'en prenant pour base d'évaluation le rendement moyen à l'hectare.

Néanmoins, le Conseil colonial et l'administration se sont mis d'accord pour que, lors de l'exécution du travail de reclassification, les commissions qui seront nommées à cet effet tiennent compte dans leurs appréciations de la valeur locative des terres et de leur situation respective.

Il faut observer, en effet, que ce dernier élément n'était jamais entré en ligne de compte, et il a pourtant son importance, les frais s'élevant suivant qu'une rizière est plus ou moins éloignée de Cholon, le grand centre où sont traités les paddys.

L'observation présentée par les conseillers indigènes aura donc eu néanmoins un résultat et on peut regretter le mouvement de mauvaise humeur de ces élus qui n'ont pas su se plier à la loi de la majorité.

M. Outrey, lieutenant-gouverneur, a établi pour cette discussion un travail intéressant duquel il résulte que les charges imposées à l'ensemble des rizières de Cochinchine ont toujours, en réalité, été en diminuant de jour en jour, tandis

que, par contre, le prix du picul de paddy a toujours été en augmentant.

En effet, les 1,500.000 hectares de rizières cultivés actuellement paieront en 1909, avec le système de classification proposé par l'administration :

1° Un impôt foncier de.....	1.796.850	\$
2° Une taxe à la sortie de.....	1.700.000	—
	<hr/>	
	3.496.850	\$

Ce qui donne un impôt moyen à l'hectare de 2 \$ 33 ou 5 fr. 82, et le picul de paddy se vend entre 2 \$ 20 et 2 \$ 80.

En 1880, c'est-à-dire avant l'établissement des droits de sortie sur le riz, les 340.000 hectares payaient un impôt foncier de 1.950.000 francs, soit 5 fr. 73 à l'hectare, et le prix du picul de paddy variait entre 1 piastre et 1 \$ 45.

En définitive, l'administration peut augmenter légèrement ses ressources provenant de l'impôt foncier sur les rizières sans que la répercussion sur les contribuables soit plus lourde; une plus juste répartition rétablira l'équilibre; il est indispensable néanmoins qu'elle tienne compte, dans la mesure du possible, des vœux indigènes pour que cette répartition soit équitable.

Le Message d'Édouard VII

AUX PRINCES ET AUX PEUPLES DE L'INDE

Il y a eu cinquante ans le 1^{er} novembre que la Couronne, se substituant à la vieille Compagnie des Indes dont la grande insurrection avait révélé les défauts et les faiblesses, a repris en mains l'administration directe du vaste empire que l'Angleterre s'est taillé au sud de l'Himalaya. En 1858, la reine Victoria avait, pour célébrer cet événement et en marquer la signification véritable, adressé à la colonie une proclamation qui est restée fameuse et à laquelle se reportent volontiers ceux qui réclament pour l'Inde une part de plus en plus grande dans le maniement de ses propres affaires. Le 1^{er} novembre 1908, dans un *darbar* solennel tenu à Jodhpour, le vice-roi actuel, lord Minto, a lu un message que le roi Édouard VII — l'empereur, devrait-on dire — vient d'adresser à « ses peuples » de la péninsule, pour commémorer ce grand anniversaire. Que contenait la proclamation de 1858 et dans quelle mesure les promesses qu'elle renfermait ont-elles été tenues? Quelle signification doit-on accorder au message de 1908? C'est ce que nous voudrions examiner ici, aussi brièvement que possible.

*
* *

« En rédigeant la proclamation » écrivait, il y a cinquante ans, la reine à lord Derby, « songez que c'est une femme qui s'adresse à plus de 100 millions d'Orientaux au moment où, après une guerre

sanglante, elle assume sur eux le pouvoir direct. » On ne pouvait mieux caractériser les données du problème qui s'offrait à ce moment à l'Angleterre. Il faut avoir présentes à l'esprit, quand on relit la proclamation de 1858, les conditions dans lesquelles elle fut écrite, si l'on veut en apprécier toute la portée et tout le sens. Elle est d'abord un acte de clémence. La guerre n'était même pas entièrement terminée, une armée anglaise tenait encore la campagne, et en Angleterre la secousse morale et l'émotion produites par l'insurrection avaient été profondes.

Nous déplorons profondément, dit la reine, les maux et les misères qu'ont attirés sur l'Inde ces hommes ambitieux qui ont trompé leurs concitoyens par de faux rapports et les ont poussés à la rébellion. En réprimant cette rébellion, nous avons prouvé notre puissance; nous désirons montrer notre clémence en pardonnant à ceux qui se sont laissé égarer, mais qui désirent rentrer dans le devoir...

Mais en même temps la proclamation avait toutes les allures d'une charte; c'est même là son caractère dominant. Deux catégories de promesses s'y trouvent: les unes faites aux princes vassaux, les autres à la population en général. Aux grands feudataires indigènes elle annonçait le maintien scrupuleux de tous les accords conclus par eux avec la Compagnie; le respect de leurs droits, de leur dignité et de leurs charges, et l'intention de la Couronne de ne pas accroître ses possessions territoriales; à la population, la liberté absolue de religion, le respect de ses coutumes, des propriétés et l'égalité dans la protection par les lois, et elle ajoutait ces mots que l'on a si souvent invoqués, disions-nous, pour revendiquer l'accès des indigènes à toutes les fonctions publiques, les plus hautes comme les plus infimes:

Et c'est notre volonté que nos sujets, à quelque race ou à quelque religion qu'ils appartiennent, soient, dans la mesure du possible (*as far as may be*), librement et impartialement admis aux emplois de notre service pour lesquels ils paraîtraient qualifiés par leur éducation, leurs talents et leur intégrité.

A s'en tenir au texte même de ces déclarations, il n'est pas douteux qu'elles aient été fidèlement observées, même la dernière dont la rédaction était assez vague, assez imprécise pour autoriser de longs attermolements. Vis-à-vis des princes indigènes, la Couronne a tenu plus même qu'elle n'avait promis: non seulement elle a implicitement renoncé à user de cette sorte de droit de déshérence qu'elle employait jadis pour annexer les États dont le souverain mourait sans laisser d'héritiers; mais en rendant, en 1881, à un souverain indigène, après l'avoir administré directement pendant cinquante ans, l'État de Mysore, elle a prouvé jusqu'à l'évidence son absolu désir de ne rien enfreindre des droits et des prérogatives de ses vassaux. Les relations avec les États indigènes sont actuellement un des domaines de la politique du gouvernement de l'Inde qui sont demeurés le plus complètement à l'abri des vicissitudes qu'entraînent dans tous pays les change-

ments d'administration; elles reposent sur un corps de doctrines et de traditions solides qui ont victorieusement subi cinquante années d'épreuves durant lesquelles n'a fait que s'affirmer le loyalisme des feudataires, devenus aujourd'hui les soutiens peut-être les plus fermes du gouvernement anglo-indien.

Quant aux populations directement soumises à l'administration britannique, il n'est pas douteux qu'elles ont trouvé toujours celle-ci respectueuse de leurs croyances, attachée à leur assurer une justice impartiale et égale pour toutes; c'est la caractéristique de la domination anglaise; dans l'Inde comme ailleurs, elle est intègre et juste; cela ne suffit pas, nous le savons, pour assurer aux peuples qui y sont soumis le bonheur parfait; cela n'est pas non plus une raison suffisante pour lui attirer la sympathie des masses, mais ce sont ses deux qualités essentielles et il est juste de les lui reconnaître.

Le cinquantenaire de l'administration directe a fourni à la presse anglaise l'occasion de dresser, à grand renfort de chiffres, le bilan de ce demi-siècle. Elle a montré la progression formidable des voies ferrées, — mais dans la plupart des pays on constate, sous ce rapport, des progrès analogues sur la cause desquels il serait vain d'insister; — l'augmentation de la surface des terres irriguées, passant de 1 million et demi d'acres à 23 millions d'acres — ici le bienfait n'est pas discutable; — le commerce passant de 54 millions à 233 millions de livres sterling; le développement de l'industrie manufacturière, etc. Et que d'améliorations impossibles à mesurer par des chiffres: la codification des lois civiles et criminelles, les nombreuses mesures prises pour assurer la conservation des forêts et cet admirable système de lutte contre les famines qui n'a pas réussi, hélas! à supprimer ces horribles fléaux, mais qui en a, du moins — tous les hommes au courant des affaires de l'Inde le savent bien — souvent atténué les conséquences et abrégé les effets. Ils n'ont pas dit, il est vrai, l'effroyable misère dans laquelle vit une grande partie de la population, les si lents progrès de l'instruction, la persistance de tant de pratiques farouches ou barbares...

Cependant, tout bien considéré et sauf quelques réserves, on peut comprendre que, dans le Message du 1^{er} novembre dernier, le roi se soit exprimé dans les termes ci-après:

Des difficultés comme il en survient sous tous les régimes et en tous pays se sont présentées à divers moments. Les serviteurs de la Couronne britannique y ont fait face, sans ménager leurs efforts, avec courage et patience, après mûre réflexion et avec une résolution qui ne s'est jamais laissé rebuter. Si des erreurs se sont produites, les agents de mon gouvernement n'ont épargné nulle peine et nuls sacrifices pour les réparer; si des abus ont été révélés, des mains vigoureuses ont travaillé à y remédier.

Aucun secret de gouvernement ne permet d'éviter la sécheresse ou la peste, mais des administrateurs expérimentés ont fait tout ce que la science et le dévouement sont capables de faire pour atténuer ces horribles fléaux.

Voilà pour le passé. En d'autres temps, cette sorte de résumé eût pu suffire et le message eût pu s'arrêter là. Mais, au moment où se manifeste dans l'Inde une telle agitation, où les cerveaux de la partie la plus cultivée de la population sont en pleine effervescence, où, dans la masse même de cette population commence à pénétrer lentement la vague conscience de réformes possibles... un tel laconisme n'eût pas été de mise. Aussi bien le Message contient-il autre chose que l'énumération des bienfaits que l'administration anglaise a valus à l'Inde. Ses rédacteurs ont songé à l'impatience avec laquelle on attendait la parole royale et ils ont cherché à satisfaire quelques-unes des curiosités excitées par l'annonce faite si souvent, soit par le vice-roi, soit par le secrétaire d'Etat, de réformes prochaines dans l'organisation administrative de l'Inde :

Tous nos efforts tendent continuellement à effacer les distinctions de races pour l'accès aux postes qui comportent l'exercice du pouvoir et de l'autorité publics. Dans cet ordre d'idées j'ai le ferme désir et l'intention de réaliser des progrès rapides et sûrs au fur et à mesure que l'instruction s'étendra, que l'expérience se mûrira et que les leçons de la responsabilité seront comprises de la vive intelligence et des capacités de l'Inde.

Dès l'origine, nous avons cherché à introduire graduellement le principe des institutions représentatives, et le temps est venu où, de l'avis de mon vice-roi et gouverneur général et de mes autres conseillers, ce principe peut être prudemment étendu. Un grand nombre d'entre vous, représentant les idées qui ont été inspirées et encouragées par la domination britannique elle-même, réclament l'égalité dans les droits de citoyen et une participation plus grande à l'œuvre de la législation et de gouvernement. La satisfaction donnée à ces aspirations n'affaiblira pas mais renforcera, au contraire, l'autorité et le pouvoir existants. L'administration sera d'autant plus efficace que ses représentants auront plus d'occasions d'entrer en contact régulier avec ceux qu'elle concerne et avec ceux qui exercent le plus d'influence sur l'opinion que les masses s'en font et qui sont le plus sûr reflet de cette opinion. Je ne parlerai pas des mesures que l'on est en train de préparer dans ce but avec toute la diligence possible. On vous les fera bientôt connaître et j'ai la confiance qu'elles marqueront un pas notable dans l'amélioration progressive de vos propres affaires.

Etant donné le prestige dont jouit dans l'Inde tout entière le souverain, image réelle et personification du pouvoir et, par cela même, comme en tout pays d'Orient, objet d'admiration et de vénération, on peut croire que le Message d'Edouard VII aura un grand retentissement, au moins dans la masse de la population.

Pour les réformistes, qui s'attendaient à y trouver un exposé précis des réformes prochaines, il n'est qu'un morceau de littérature officielle comme un autre. Ils n'ont pas, au reste, caché leur désillusion. Il faut souhaiter, pour le bien supérieur de l'Inde, que ces déceptions ne soient que passagères et que, en publiant bientôt le programme des améliorations qu'il est décidé à apporter à la machine administrative de l'Inde, lord Morley donne satisfaction aux espérances que fondent sur sa haute autorité les hommes de

bonne foi qui, en Angleterre ou dans l'Inde même, attendent avec impatience et accueilleront avec reconnaissance toute mesure de nature à ramener le calme dans les esprits.

G. M.

L'ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS EN PERSE

En Perse, et plus particulièrement dans la moitié nord du pays, à peu près tous les gens cultivés parlent le français. En outre, comme l'a montré M. Mohammed Ali Khan Zokaol Moulk, les Persans font actuellement beaucoup d'emprunts au français. C'est que la Perse, du fait qu'elle est entrée dans une voie de réformes, crée chaque jour quelque institution nouvelle, d'où nécessité de forger des mots nouveaux ou d'en emprunter à une langue européenne. A quoi tient cette diffusion déjà grande de notre langue ? On a déjà répondu à cette question et le savant persan dont je viens de citer le nom en a donné très justement les causes. Les Persans ont un goût tout particulier pour notre langue et pour notre littérature ; en outre nous ne leur inspirons aucune défiance, car ils savent que nous ne nourrissons aucun projet égoïste, que nous avons seulement l'ambition de les instruire et par suite de les aider à se relever.

L'Européen qui arrive en Perse est surpris en constatant combien les Persans ont peu de facilités pour s'instruire ; cependant s'il interroge ceux de ses compatriotes qui sont depuis longtemps dans le pays, il apprend qu'autrefois il y avait encore moins d'écoles, que les mirza (secrétaires) étaient assez rares et que fréquemment les gouverneurs de province ne savaient ni lire ni écrire. Le temps est passé où l'on pouvait arriver aux plus hautes fonctions sans instruction aucune ; les Persans ont maintenant compris tous les avantages qu'ils peuvent retirer des sciences, aussi les voit-on aujourd'hui animés d'un grand désir d'apprendre.

Nous diviserons les écoles persanes en deux grands groupes : celles où l'enseignement est donné exclusivement par des indigènes et celles où l'enseignement est fait en partie au moins par des Européens.

Parmi les premières se trouvent de nombreuses petites écoles installées dans des chambres semblables à celle des petits boutiquiers. Trois murs creusés de niches et recouverts d'une terrasse forment toute la construction dont l'unique ouverture, largement ouverte en été, est à peu près complètement fermée par des planches en hiver. Là, sous la surveillance d'un mollah (prêtre), se trouvent, accroupis par terre ou grimpés dans des niches, des enfants qui lisent le Coran, en chantant et en balançant leur corps d'avant en arrière. Ils apprennent aussi à écrire et à interpréter le

Livre. Malheureusement cette interprétation n'est pas toujours bonne, soit parce que le professeur n'est pas compétent, soit plus souvent parce que les élèves sont trop jeunes pour pouvoir le comprendre. Cet enseignement rudimentaire se retrouve dans presque toutes les villes de Perse.

Téhéran possède d'autres écoles où l'enseignement ressemble un peu à celui de nos écoles primaires. Outre le persan et l'arabe, les élèves doivent apprendre des notions d'arithmétique, d'histoire, de géographie, etc. L'enseignement y est en général extrêmement mal fait. Les maîtres, de l'aveu des Persans compétents et de celui des grands élèves, ne sont presque jamais suffisamment instruits et n'ont de plus aucune méthode. Rarement ils s'appliquent à développer l'intelligence de leurs élèves, à leur donner l'habitude de la réflexion, ils ne demandent d'efforts qu'à leur mémoire.

Dans toutes ces écoles, on apprend notre langue. Il y a pour l'enseignement du français deux ou trois classes, qui comptent en tout de quarante à quatre-vingts élèves. Les méthodes des professeurs persans sont meilleures dans l'enseignement du français où ils ont pour les guider les livres de nos écoles, qu'ils suivent beaucoup trop fidèlement.

On peut constater, en effet, que si nos méthodes sont excellentes pour de jeunes Français, elles sont par contre beaucoup moins bonnes pour des étrangers. Il faut cependant dire que quelques essais de modifications ont été tentés; c'est ainsi qu'on trouve dans les écoles de l'Alliance israélite universelle des syllabaires et des méthodes, qui montrent que les professeurs ont compris qu'il faut faire varier les procédés suivant les gens que l'on veut instruire.

Malgré les défauts de l'enseignement les résultats sont étonnants. En peu de mois les élèves savent lire et écrire, connaissent les mots usuels et même savent s'en servir. Leur prononciation n'est souvent pas très bonne mais cela résulte de la mauvaise diction de leurs professeurs. Il ne faut pas croire, en effet, que cela tienne complètement à une difficulté qu'ont les Persans à prononcer certaines syllabes ou certaines lettres; cette difficulté existe, mais avec un bon professeur ils arrivent rapidement à la surmonter.

Les écoles, dans lesquelles l'enseignement est donné en partie par des maîtres européens, sont assez nombreuses.

Nous citerons en premier lieu l'école Dar-ol-Fonoun, où se trouvent trois cours, dont deux, le moyen et le supérieur, faits par des Français. Ces cours sont suivis par une cinquantaine d'élèves.

L'école des sciences politiques, dont tous les élèves apprennent notre langue, ceux du cours supérieur la sachant presque aussi bien que les meilleurs élèves de Dar-ol-Fonoun.

L'Alliance française possède quatre écoles en Perse : à Téhéran, Tabriz, Bouchir, Senneh. Mais toutes ces écoles ne se rattachent que très faiblement au comité central de Paris.

L'école de Téhéran a actuellement 150 élèves,

mais elle en aurait bien davantage si le comité de Téhéran n'était réduit à ses propres ressources et malgré tout le dévouement des Français elles sont minimes. Le comité central de Paris n'a jamais accordé, malgré les demandes répétées qui lui ont été faites, surtout en ces derniers temps, la moindre subvention; il se contente de faire des promesses. Pour la première fois, cette année, le comité de Téhéran a reçu 1.000 francs qui lui ont été donnés par le comité de l'Asie française. Il faut encore ajouter que Mozaffer ed Din Chah avait accordé à la Société, à titre d'encouragement, une allocation annuelle de 200 tomans (environ 1.000 francs) mais depuis un an et demi la légation de France n'a pu arriver à la toucher.

L'école installée dans une maison à moitié en ruines, est dirigée par un maître français assisté de quatre professeurs persans. Elle n'a pas pour seul but l'enseignement de notre langue, elle s'efforce aussi de donner à ses élèves une petite culture générale et elle y réussit assez bien. L'enseignement est copié trop étroitement sur celui de nos écoles, bien qu'on se soit efforcé en ces derniers temps de le modifier un peu en essayant de l'adapter aux besoins du pays; mais les changements n'ont pu être aussi grands qu'on l'aurait souhaité, on s'est heurté à la routine des maîtres, aux ennuis que leur cause une façon de faire nouvelle.

L'école de Tabriz fondée par le Dr Logman, médecin en chef de S. M. le Chah, comprend une quarantaine d'élèves, elle a bien marché tant qu'il y a eu une colonie française dans la capitale de l'Azerbeïdjan.

Les Lazaristes ont des écoles à Téhéran, Ispahan et Ourmiah. A Téhéran ils n'ont pu jusqu'à maintenant recevoir que des Arméniens et des Chaldéens; toutefois, à partir de l'année prochaine, de nouveaux locaux leur permettront de prendre aussi des musulmans.

L'Alliance israélite universelle a déjà des écoles de garçons et de filles à Téhéran, Ispahan, Chiraz, Hamadan, Bouchir, Tabriz, Kermanschah; elle va sous peu en organiser d'autres à Kachan, Barfouch et sans doute aussi dans d'autres villes. Elles sont toutes fort bien organisées et par suite marchent très bien.

Nous nous occuperons d'abord des écoles de garçons. Les maîtres bien que ne touchant qu'un traitement minime remplissent cependant leurs fonctions avec beaucoup de zèle, aussi sont-ils récompensés par les résultats qu'ils obtiennent. Les écoles sont toutes très fréquentées et souvent par suite de l'exiguïté des locaux on doit refuser des élèves.

L'école de Téhéran, qui avait 450 élèves l'année passée et qui en aura davantage l'année prochaine puisqu'elle s'est agrandie, est dirigée par un instituteur européen assisté d'un adjoint et d'une douzaine de professeurs indigènes, elle aura à la rentrée prochaine un deuxième adjoint européen. Ces maîtres apprennent à leurs élèves l'hébreu, le persan, le français et arrivent à leur

faire connaître les matières du certificat d'études primaires. La sollicitude des maîtres pour les élèves ne s'arrête pas à l'école; lorsque leurs études sont terminées ils continuent à s'occuper d'eux, les conseillent dans le choix d'un métier et les guident encore ensuite. Il est résulté du seul fait de l'installation de ces écoles, que la condition des israélites a été considérablement améliorée et il n'est pas douteux qu'elle ne devienne encore meilleure au fur et à mesure que l'instruction se répandra.

Téhéran possède encore une école américaine où l'on enseigne l'anglais et une école allemande dont il convient de parler puisqu'on fait semblant d'y enseigner le français. Elle a été installée dans le meilleur quartier de la ville et construite un peu sur le modèle des maisons persanes. Le terrain et la somme nécessaire à la construction, 11.000 tomans (environ 55.000 francs), ont été donnés par le gouvernement persan qui gratifie encore l'école d'une subvention annuelle de 12.000 tomans (environ 60.000 francs). Les salles de classe sont vastes, bien éclairées et contiennent un beau mobilier scolaire: les murs sont ornés de tableaux et de portraits parmi lesquels, cela va sans dire, celui de l'empereur.

Malgré la forte subvention que reçoit l'école, les élèves ne sont point admis gratuitement; ils doivent payer 15 krans par mois (environ 7 fr. 50).

L'école inaugurée il y a un an marche fort bien puisqu'elle compte de 250 à 300 élèves, ce qui n'est pas surprenant avec les moyens dont elle dispose. Elle a déjà trois maîtres européens et en aura sous peu davantage.

Pour attirer des élèves chez eux, les Allemands, se rendant compte que les Persans se soucient fort peu de faire apprendre à leurs enfants une langue qui ne sert à rien en Perse, ont organisé des cours de français faits par un bon professeur persan. Ils n'ont point toutefois l'intention d'apprendre notre langue à leurs élèves; ils ont déjà réduit les heures de français et donnent en outre au professeur des classes si nombreuses que celui-ci ne peut rien leur apprendre.

Pour augmenter le nombre de leurs élèves, les Allemands se sont encore servi d'un autre moyen: ils ont envoyé dans toutes les écoles persanes des racleurs qui se chargent de ramener les jeunes gens à leur école.

On voit ce que les Allemands ont obtenu en ces dernières années. C'est à nous que ces faveurs auraient dû être accordées étant donné les services que nous avons déjà rendus; mais tandis que nos représentants font du sentiment, trouvent qu'il n'est pas bien de demander des subventions au gouvernement persan alors que ses finances sont dans l'état que l'on sait, les diplomates allemands, qui ont compris le bénéfice que l'on pouvait retirer de l'instruction, travaillent et font progresser leur influence à nos dépens.

Les écoles de filles sont naturellement beaucoup moins nombreuses. Il en est qui ne sont fréquentées que par des Arméniennes ou des Chaldéennes; de ce nombre se trouve celle des Sœurs de Saint-

Vincent de Paul. Cette dernière, comme celle de Lazaristes, doit aussi prendre, à partir de l'année prochaine, des musulmanes.

L'école de filles de l'Alliance israélite universelle est très importante et compte 250 élèves environ. Les petites juives restent trop peu de temps à l'école pour y acquérir une bonne instruction. Elles savent cependant, en sortant, le français d'une façon suffisante; elles ont, en outre, une instruction générale au moins égale à celle des fillettes du même âge en France. On leur apprend aussi à coudre et à faire des tapis.

Depuis deux ans, Téhéran possède aussi une école musulmane, et c'est un fait dont il est inutile de montrer toute l'importance.

Installée dans un quartier neuf de la ville, elle est dirigée par un musulman assisté d'une institutrice française, d'un professeur de persan et d'arabe, d'un professeur de piano et d'une maîtresse d'ouvrages manuels. En outre, un comité de dames européennes (anglaises, italiennes, américaines et françaises) a été formé dans le but d'encourager les élèves.

Un Français que ses fonctions autorisaient un peu à cela a pu, à plusieurs reprises, sans qu'aucun musulman y trouve à redire, visiter l'école et se rendre compte des progrès que faisaient les élèves. Il a été extrêmement surpris de l'intelligence et de la vivacité d'esprit de ces fillettes qui, menant de front l'étude de trois langues (arabe, persan et français), arrivent à apprendre la nôtre aussi vite que de petites Françaises. Faut-il comparer, comme on l'a fait, leur cerveau à un terrain vierge dans lequel tout pousse à merveille et beaucoup mieux que dans nos cerveaux fatigués? Je ne le crois pas; il vaut mieux attribuer ce résultat à la vive intelligence naturelle de la race, intelligence qui se développera encore par le travail, si des événements malheureux ne viennent pas arrêter ce beau mouvement d'émancipation.

Il m'est inutile de tirer une conclusion de ce qui précède: elle se dégage d'elle-même. J'ajouterais encore cependant que nous ne tiendrons pas longtemps la tête, si on continue, comme par le passé, à se désintéresser à peu près totalement de l'enseignement de notre langue.

J.-L. DANTAN.

AVIS

Plusieurs de nos adhérents d'Orient et d'Extrême-Orient nous ont exprimé le désir de nous adresser des correspondances et des notes sur les événements qui se passent dans leur région. Nous 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.

LA
MARINE DE COMMERCE JAPONAISE
EN 1908

HISTORIQUE

L'empire du Japon est essentiellement insulaire, puisqu'il est formé de milliers d'îles, s'allongeant sur une ligne courbe, parallèle à la côte orientale d'Asie et allant de l'île d'Araïd près du cap Lopatka, pointe sud du Kamtchatka, par le 51° latitude Nord, jusqu'à la pointe sud de l'île Formose (le cap Nanka des cartes japonaises), par le 22° de latitude Sud, soit sur une longueur de 29° ou 3.222 kilomètres environ. Etant donné le nombre des îles et les sinuosités multiples de leurs rivages, l'étendue des côtes de l'empire du Soleil levant se chiffre par un nombre au moins triple, soit plus de 10.000 kilomètres. Si l'on remarque que la plus grande des îles, celle de Nippon, ne mesure que 300 kilomètres, dans sa plus grande largeur, on peut dire que le Japon est presque tout entier en côtes. Comme d'ailleurs, de par sa formation géologique, il appartient aux terrains volcaniques (1), il est, à l'intérieur semé de montagnes, ne laissant entre elles que peu de plaines, et par suite peu de terres cultivables, à la population concentrée sur les rivages. Les cultures vivrières ne suffisant pas à la consommation, les Japonais ont dû chercher, de bonne heure, les moyens de vivre dans l'exploitation du champ mouvant qui les isole du reste du monde et qui est constitué par l'océan Pacifique à l'est et la mer de Chine et du Japon à l'ouest.

L'on sait d'ailleurs que la majeure partie des Japonais sont d'origine indo-malaise, race essentiellement maritime et batailleuse. Les Nippons sont donc, autant par leur origine que par la force des choses, des pêcheurs et des marins de premier ordre et leurs dernières guerres avec la Chine, puis avec la Russie, ont été, à ce point de vue une révélation pour le monde entier.

Essentiellement conservatrice des anciens usages, la politique des souverains du Japon s'était efforcée, jusqu'au milieu du dernier siècle, de maintenir leur pays à l'abri de toutes les invasions étrangères. Préférant vivre ignorés du reste du monde, qu'ils méprisaient autant qu'ils le craignaient, ils avaient édicté les lois les plus sévères pour arriver à ce résultat d'une « splendid isolation » comme disait, il n'y a pas longtemps, un célèbre ministre anglais, en parlant de la politique spéciale de son pays. Tout navire étranger, naufragé sur les côtes japonaises, était aussitôt détruit et les marins qui le montaient et qui avaient pu échapper au désastre étaient retenus prisonniers, pour le reste de leur vie, dans les forteresses, afin qu'ils ne pussent donner à leurs

compatriotes la moindre connaissance du pays inhospitalier où ils étaient venus échouer. Pour éviter que les Japonais eux-mêmes entrassent en relations avec les pays voisins, une loi de fer avait fixé les dimensions exigües que ne pouvaient dépasser les jonques ou navires de commerce et de pêche, ainsi forcés à ne naviguer que sur les côtes mêmes de leur empire.

Pendant le XVI^e siècle, cependant, le Shogun Ieyasu avait permis aux Espagnols, qui naviguaient alors entre Acapulco au Mexique et les Philippines, d'aborder sur les côtes du Japon où ils étaient souvent poussés par la tempête et le grand courant du Kuro-Sivo, dont ils se servaient pour retourner en Amérique. Ieyasu, conseillé par eux, essaya même de créer une marine marchande et de nouer des relations commerciales entre le Japon et le Mexique, sans passer par Manille. Il envoya une ambassade avec de riches présents pour le roi d'Espagne et le vice-roi de la Nouvelle Espagne. Mais son successeur, tout au contraire, décréta, en 1636, qu'aucun navire japonais n'avait la permission d'aller à l'étranger et que les Japonais qui essaieraient d'y partir en secret seraient punis de mort, le bateau et l'équipage saisis; tout Japonais résidant à l'étranger devait être exécuté s'il revenait au Japon (1). Le Japon avait alors un autre sujet de crainte, c'était la propagande catholique qu'il pensait devoir détruire la religion nationale et détacher par suite les Japonais de leurs souverains temporels et spirituels, le Mikado et le Shogun.

Comme le dit fort bien M. Louis Aubert dans son livre tout récent, « Américains et Japonais », le décret de Ieyasu refermait le Japon pour plus de deux siècles à l'influence étrangère et la marine ne dépassa plus une ligne de quelques milles, au large des côtes de l'archipel. Les navires étaient d'ailleurs peu faits pour une navigation au long cours. Moins bien construits et moins bien grésés que les caravelles de Christophe Colomb, moins stables aussi que les *praws* ou pirogues à balancier de leurs ancêtres malais, il leur aurait été aussi difficile que dangereux de se lancer sur les grands océans, à la suite des navires espagnols ou hollandais qui fréquentaient aux XVI^e et XVII^e siècles les côtes de Chine et d'Amérique.

Ils devaient cependant apprendre bientôt à modifier les carènes et le gréement de ces lourdes jonques, dont chacun a pu se faire une idée par les estampes coloriées des artistes japonais célèbres tels que Yokusaï et que leurs gravures sur bois ont répandues dans le monde entier depuis une trentaine d'années.

Le 19 avril de l'année 1600, quelques navires de la flotte équipée par la « Compagnie hollandaise des Indes orientales », pour aller commercer dans l'Amérique espagnole, furent séparés du reste du convoi par un de ces typhons si communs dans

(1) On compte au Japon plus de cinquante volcans actifs, et plus de cinq cents tremblements de terre en moyenne par an.

(1) Cf. MURDOCH et YAMAGATA, *A history of Japan during the Century of early foreign intercourse (1542-1651)*. Kobé 1903, p. 286, cité par Louis Aubert, *Américains et Japonais*, 1908, p. 25-26.

les mers de Chine et jetés à la côte japonaise près d'un petit port non loin de Nagasaki, province de Bungo, dans l'île de Kiu Shiu. A bord de l'un de ces navires se trouvait en service un Anglais natif de Gillingham, près de Chatham, dans le comté de Kent. Il avait nom Will Adams et le titre de pilote major d'une flotte de cinq voiles (1), c'est-à-dire de cinq navires. Suivant la coutume d'alors, il fut retenu prisonnier jusqu'à sa mort en mai 1620. Amené en présence du Shogun Ieyasu, cet intelligent empereur reconnut de suite en Will Adams un homme aussi instruit des choses de la mer qu'il était honnête. Il le retint à sa cour et l'employa en même temps comme constructeur de navires, ce que nous appellerions aujourd'hui ingénieur en chef des constructions navales et aussi comme agent diplomatique, quand commencèrent à arriver au Japon les commerçants anglais et hollandais. Il était trop utile aux Japonais pour que ceux-ci lui accordassent ses demandes réitérées d'aller retrouver sa femme en Angleterre. Il se consola de son veuvage forcé en suivant la mode trop facilement adoptée parmi les marins, c'est-à-dire en épousant une femme du pays où il était obligé de vivre. Pour le remercier de ses bons et loyaux services, l'empereur du Japon lui octroya une terre dans le petit village de Hemi, aujourd'hui absorbé dans le faubourg de Yokosuka, devenu célèbre, depuis quelques années, comme arsenal et chantier de construction des navires cuirassés de la marine japonaise. Il est curieux de remarquer que là où le pilote anglais construisit les premiers navires à formes européennes, pour le gouvernement japonais, un ingénieur des constructions navales, aujourd'hui membre de l'Académie des sciences, M. Bertin, devait fonder, il y a une trentaine d'années, le premier arsenal maritime japonais et construire pour le Mikado actuel, Mutsuhito, les premiers cuirassés de la marine du Japon.

Will Adams, dans les dernières années de sa vie, repassa pendant quelque temps au service de son pays, dans la factorerie établie par le capitaine John Saris à Firando (Hirado) près de Nagasaki. Il fit alors deux voyages, l'un aux îles Liou-tchéou, l'autre à Siam. Mais, il revint mourir à Hemi et l'on voit, encore aujourd'hui, sur la colline au-dessus de Yokosuka, sa tombe et celle de sa femme japonaise. Il y a quelques années, les résidents anglais, de la ville voisine de Yokohama, ont souscrit une somme importante pour restaurer les deux tombes et pour en assurer la conservation. Il est intéressant de noter, avec un auteur japonais (2), que la tombe du premier étranger, qui donna aux Nippons les premières leçons de construction navale et de navigation, suivant les sciences européennes, domine aujourd'hui l'endroit où deux cent cin-

quante ans plus tard ses leçons portèrent les premiers fruits vraiment pratiques.

Un professeur japonais, M. Térano, dans une note publiée en 1904 par la Société américaine des ingénieurs civils, dans le compte rendu du congrès international, nous donne une très curieuse histoire du commencement de l'industrie des constructions navales au Japon, écrite en style étranger.

Voici cette histoire traduite textuellement. Un navire de guerre russe, la *Diane*, étant à l'ancre dans le port de Shimoda, où il était venu demander aux autorités du pays de conclure un traité entre la Russie et l'empire du Japon, fut jeté à la côte, par une de ces vagues de marée qui suivirent le grand tremblement de terre du 4 novembre 1854. Le capitaine Poutiatine, qui commandait l'expédition, dans l'impossibilité où il se trouva de réparer suffisamment son navire brisé sur les rochers, se décida à construire des navires capables de rapatrier tout son équipage. Il choisit pour établir ses chantiers un coin du rivage de la baie de Heda, dans la province de Kimisawa et y commença la construction de deux schooners, dont les bois furent pris dans les forêts du voisinage. Il employa un bon nombre de Japonais constructeurs de jonques pour aider ses charpentiers. Ces indigènes apprirent ainsi les principes de la construction des navires étrangers d'Occident et, lorsque les deux schooners russes furent achevés, ils en construisirent un bon nombre sur le même modèle, dans différents ports de la côte du Japon. Ces navires furent longtemps connus sous le nom de bateaux de Kimisawa, du nom de l'endroit où avaient été construits les deux bateaux russes. C'est ainsi que pénétrèrent au Japon, avec Will Adams au XVII^e siècle et le commandant Poutiatine au milieu du XIX^e, les premières notions de la construction navale style d'Europe.

Quoi qu'il en soit des efforts de Will Adams et de ses puissants patrons pour développer la marine japonaise, celle-ci resta encore fort longtemps dans le marasme, dû aux restrictions imposées au commerce étranger et aux relations des Japonais avec les pays d'outre-mer. Les souverains nippons, en effet, repris par la politique d'isolement et la crainte excessive de voir leur pays envahi par les étrangers, se renfermèrent plus que jamais dans leur politique de la porte fermée. Mais le Japon ne devait pas rester éternellement isolé dans sa tour d'ivoire et la porte s'entr'ouvrit en 1858, grâce aux réclamations du commodore américain Perry, appuyées de la menace d'un bombardement. C'est à lui, en effet, que revient l'honneur d'avoir ouvert au monde l'empire du Soleil levant. En juillet 1858, après avoir jeté l'ancre dans la baie de Yedo, il faisait remettre aux représentants du Shogun une lettre du Président des Etats-Unis demandant l'établissement de relations internationales avec le Japon. La réponse ne lui fut remise que l'année suivante à son retour des îles Licou-tchéou. Elle prit la forme du premier traité des Japonais avec des

(1) Dans la langue anglaise et l'orthographe de l'époque *Pilot Major of a fleet of five sayle*.

(2) *Handbook of information for Shippers and Passengers by the Steamers of the Nippon Yusen Kwaiisha* (Japan Mail Steam Ship Co.), 1904.

étrangers. Signé le 31 mars 1854 à Kanagawa, il ouvrait aux Américains du Nord les ports de Shimoda et de Hakodate et promettait un traitement convenable à tous les Américains qui pourraient faire naufrage sur les côtes du Japon. Un nouveau traité plus complet fut signé avec les Etats-Unis en 1858, puis ce fut le tour de la Hollande, de la Russie, de l'Angleterre, enfin de presque toutes les puissances européennes, qui, grâce à l'introduction dans leurs traités respectifs de la fameuse clause dite « de la nation la plus favorisée », profitèrent les unes après les autres de tous les avantages obtenus par l'une d'entre elles.

Le point le plus important de tous ces traités, signés de 1858 à 1872 (ce dernier avec le Pérou), consiste dans l'ouverture au commerce étranger d'un certain nombre de ports de la côte japonaise parmi lesquels les plus importants sont : Yokohama, Kobé, Osaka, Nagasaki, Niigata et Hakodate, qui sont dénommés en conséquence : « Ports ouverts » ou « Ports à traité ». La capitale Tokyo, bien que non située sur le bord de la mer, fut elle aussi ouverte aux étrangers, ainsi qu'une zone de 24 milles et demi autour de chacune de ces villes à traité.

En même temps que les ports s'ouvraient aux navires étrangers, tombaient les dernières restrictions imposées à la libre navigation des navires japonais et à la construction de bâtiments, d'après les modèles européens et américains. Le gouvernement ultra-conservateur des Shoguns ayant succombé dans sa lutte avec les partisans des idées nouvelles, en 1867, l'on vit se lever l'ère du Meiji, le Mikado actuel, l'empereur Mutsuhito, qui appela à son aide, pour métamorphoser son pays, des savants étrangers, dont plusieurs étaient Français. C'est à des ingénieurs de la marine française, MM. Verny et Bertin, qu'échut l'honneur de créer l'arsenal maritime de Yokosuka, à l'entrée de la baie de Yokohama. C'est là que, sur les plans et sous la direction de M. Bertin, furent construits les premiers navires cuirassés japonais.

L'Angleterre avait fait mille efforts pour obtenir la direction de la marine japonaise. Dès les premières années du règne du Mikado, la reine Victoria d'Angleterre lui avait envoyé en cadeau un superbe yacht à vapeur dont le salon était orné de peintures de prix.

Les Japonais commencèrent, dit-on, à le mettre à la mode de leur pays, en grattant les peintures, trouvant beaucoup plus artistique d'avoir des panneaux en beau bois ciré ou laqué. Puis, après avoir pris quelques leçons, ils congédièrent l'équipage et l'état-major anglais et s'efforcèrent de naviguer tout seuls.

Plusieurs des livres de l'époque racontent qu'ils furent pendant quelque temps assez embarrassés et qu'un jour tout particulièrement, on vit le yacht impérial faire une longue série de courbes fermées dans la rade de Yokohama. Le navire ne s'arrêta qu'à bout de vapeur; le mécanicien japonais avait, paraît-il, oublié la manière

d'arrêter sa machine. Cette légende fait sourire aujourd'hui les marins japonais, car ils ont su profiter des leçons de leurs maîtres étrangers, et c'est à notre tour maintenant de profiter des progrès de la marine japonaise et des leçons de la campagne russo-japonaise, qui nous a démontré certains inconvénients des constructions actuelles, entre autres la nécessité de supprimer autant que possible toutes cloisons et même les meubles en bois sur les cuirassés, où les poudres nouvelles engendrent à coup sûr de graves incendies.

Mais revenons à l'histoire de la marine. Dès 1869, puis en 1870, le gouvernement promulgua une loi par laquelle il faisait connaître au public que non seulement on était libre de posséder autant de navires construits à l'européenne qu'on le voudrait, mais encore que tout armateur de ce genre de bateaux bénéficierait d'une protection officielle spéciale. Le résultat de cette politique intelligente ne se fit pas attendre, et en 1872 l'on vit naître la première « Compagnie de navigation à vapeur japonaise » traduction exacte du titre japonais : *Nippon Koku Jōkisen Kwaisha*. Elle était dirigée par un célèbre millionnaire du pays, nommé Iwasaki Yataro, qui en forma la première flotte au moyen d'une demi-douzaine de navires à vapeur achetés à leur propriétaire, le seigneur du clan de Tosa, dont il faisait lui-même partie. La Compagnie changea de nom vers 1872 pour prendre celui bien connu aujourd'hui jusqu'en Europe de *Mitsubishi mail steam ship Company*, ainsi que son pavillon formé de trois losanges rouges (*Mitsubishi*) sur fond blanc (1).

Quelques années plus tard, en 1876, les Japonais ayant à châtier les sauvages de Formose, qui avaient maltraité des équipages nippons, naufragés sur leurs côtes, le gouvernement mikadonal se décida à y envoyer une expédition militaire. Il se servit pour cela d'un certain nombre de vapeurs de construction étrangère qu'il avait pris, lors de la révolution de 1868, à quelques-uns des chefs de clans de l'ancien régime et qu'il avait depuis lors employés, sous le contrôle de l'Etat, pour le transport de la poste le long des côtes du Japon. Il réquisitionna également les vapeurs de la Mitsubishi. Celle-ci ayant donné toute satisfaction au gouvernement pour le transport de ses troupes, le Mikado lui céda, après l'expédition, ses propres transports, et lui facilita les moyens d'acquérir la partie de la flotte de la Compagnie américaine « Pacific Mail Steam Ship Company » qui faisait un service annexe entre Yokohama et Shanghai. C'est ainsi que cette Compagnie qui, en 1870, ne possédait que trois vapeurs de plus de 1.000 tonnes de jauge chacun, se trouva, dès 1876, à la tête de 12 paquebots de ce tonnage, sans parler de 2 vapeurs de 100 tonnes; 14 de 500; 8 de 1.000 et de 6 voiliers de construction étrangère, comme tous les vapeurs.

(1) Plus exactement, ce sont trois feuilles de châtaignes d'eau, qui ont, comme on le sait, une forme s'approchant du losange, figure sous laquelle on les a hiératisées pour former les armes de la Compagnie.

En 1882, le gouvernement, pensant que la marine marchande, ainsi organisée, était insuffisante pour les besoins du pays, et voulant au besoin utiliser ses vapeurs pour la défense, songea à y ajouter des navires pouvant également remplir les fonctions de croiseurs armés. Il aida en conséquence à la formation d'une nouvelle compagnie qui fut créée en 1882, sous le nom de *Kyodo Unyu Kwaïsha*, c'est-à-dire Compagnie des Transports réunis ; puis, en 1884, il aida aussi de ses subsides la formation de l'*Osaka-Shosen-Kwaïsha* (Compagnie de Navigation commerciale d'Osaka). S'apercevant, au bout de trois années d'exploitation, qu'il était d'une mauvaise politique de subventionner des compagnies qui se faisaient concurrence, il fit pression sur les administrateurs et obtint, en septembre 1885, la fusion des deux compagnies rivales Mitsubishi et Kyodo Unyu. De cette réunion naquit la fameuse compagnie, aujourd'hui célèbre sous le nom de *Nippon-Yusen-Kwaïsha*, ou Compagnie des Vapeurs japonais (Japan Mail Steam Ship Company), aujourd'hui la plus grande compagnie japonaise. Pendant neuf années, de 1885 à 1893, tout le cabotage des côtes du Japon fut fait par les vapeurs de cette compagnie. Le développement rapide de l'industrie cotonnière nécessita bientôt de forts approvisionnements en matières premières et il fallut aller chercher dans l'Inde le coton brut, nécessaire aux grandes filatures, établies sur le modèle de celles de l'Angleterre, avec des machines importées de ce pays. La Nippon Yusen Kwaïsha créa donc une ligne de vapeurs entre le Japon et Bombay. Puis comme les Japonais commençaient à émigrer en grand nombre sur l'Australie et les îles Hawaï, on étendit les services jusque dans ces pays lointains. Le transport des marchandises et des émigrants étant insuffisant pour payer les frais de ces nouvelles lignes, le gouvernement subventionna la compagnie, en lui imposant certaines obligations. Elle devait desservir régulièrement certaines lignes postales et prêter ses vapeurs au gouvernement, pour les transports de troupes et de matériel de guerre en cas de besoin.

C'est ainsi qu'en 1894, lors de la guerre entre la Chine et le Japon, la Compagnie dut transporter de forts contingents de troupes en Corée, Mandchourie et Chine propre. Le nombre total des troupes, ainsi transportées, se monta à 120.000 soldats et 100.000 coolies porteurs. Aussi, le matériel flottant se trouvant insuffisant pour un pareil effort, la Compagnie, dont tous les vapeurs avaient été réquisitionnés, dut affréter un certain nombre de navires, pour éviter de désorganiser complètement ses services commerciaux et postaux.

Bon nombre de ces vapeurs furent ensuite acquis par elle et augmentèrent sa flotte. Au début, et jusqu'à l'année 1894, ses navires étaient commandés et les machines manœuvrées par des étrangers, anglais pour la plupart. Les nécessités de la guerre l'obligèrent à employer des officiers et des mécaniciens japonais, qui furent vite au

courant de leur nouveau métier. On s'empressa de remercier les étrangers et depuis lors les Japonais se sont montrés parfaitement capables de diriger par eux-mêmes leurs navires et leurs machines.

La victoire des armes japonaises, en Chine et en Corée, donna tout naturellement une impulsion considérable aux entreprises maritimes et le gouvernement s'empressa d'en profiter pour le bien du pays. En mars 1896, il promulgua la loi d'encouragement à la navigation (n° 15). Aux termes de cette loi, « tout sujet de l'empire, ou toute société commerciale dont les actionnaires sont exclusivement Japonais, propriétaires de navires d'un tonnage supérieur à 1.000 tonnes, immatriculés au Japon et employés au transport de marchandises et de voyageurs entre le Japon et les pays d'outre-mer, ou bien entre les divers ports étrangers, recevrait une subvention proportionnée au tonnage de ses navires et aux distances parcourues ».

La Nippon Yusen Kwaïsha en profite pour étendre ses services sur l'Europe et l'Amérique et l'on vit son pavillon traverser le canal de Suez et venir jusqu'à Londres et Anvers, au grand ennui de nos voisins d'Outre-Manche, qui se liguerent aussitôt pour refuser tout fret aux *Japs* tant qu'ils ne seraient pas entrés dans la « conférence » des grandes Compagnies européennes (Peninsular and Oriental C^o; Messageries Maritimes de France; Austro-Hungarian-Lloyd; Norddeutscher-Lloyd) pour l'homologation de leurs tarifs pour marchandises et passagers en vue d'éviter la concurrence et la baisse inévitable et ruineuse des tarifs. C'est qu'en effet, officiers et équipages japonais, travaillant aussi bien, sinon mieux que les Européens, avec des gages bien inférieurs, la concurrence des Japs devenait d'autant plus terrible que, grâce aussi au bon prix de la main-d'œuvre dans leur pays, et à la création de nombreuses usines, ils pouvaient fournir les marchés de Londres et d'Anvers avec des produits coûtant beaucoup moins cher que les similaires fabriqués en Europe. On peut citer en particulier les allumettes, les parapluies, certaines étoffes de soie ou de coton, etc.

Pendant que la Nippon Yusen Kwaïsha ouvrait ainsi de nouveaux services, pour obéir aux ordres spéciaux du gouvernement, une nouvelle Compagnie la *Toyo Kisen Kwaïsha*, Compagnie Orientale de Navigation à vapeur, créait une ligne sur les Etats-Unis.

Nos consuls en Chine ont souvent conseillé aux grandes Compagnies françaises de former une ligne annexe sur le Yang-tze Kiang, la grande artère qui traverse les régions les plus riches et les plus peuplées du Céleste Empire, où il semble y avoir abondance de fret d'exportation et d'importation. Trop lents, ou pas assez confiants, nous nous sommes laissés distancer par les Allemands et les Japonais. Ceux-ci ayant, en 1895, obtenu, par le traité de Shimonosaki, l'ouverture des ports de Soutchéou et de Hangtchéou, jugèrent qu'il y avait un intérêt majeur à en profiter

ainsi que des marchés du Yang-tze Kiang, tout particulièrement Hankéou et Ichang. Le gouvernement japonais donna donc l'ordre à une Compagnie récemment fondée sous le nom de *Daito Kisen Kwaïsha* de faire toucher ses navires régulièrement dans ces quatre ports. Il aidait en même temps l'*Osaka Shōsen Kwaïsha*, dont nous avons parlé plus haut, à créer un service entre le Japon et Hong-kong, via Formose, Amoy et Souatéou. D'un autre côté, la Chine du Nord était desservie par deux lignes aboutissant l'une à Nieou-tchouang, l'autre à Tientsin, une fois par mois chacune, avec escales dans les ports de la côte de Corée. Ce service du Nord chinois eut un tel succès qu'il fallut en 1899 le rendre hebdomadaire, tandis qu'on en créait un bi-mensuel sur la Corée.

Si ces lignes sont toutes subventionnées par le gouvernement, il y a lieu de remarquer qu'elles sont également parcourues par des navires appartenant à des particuliers et dont le nombre va sans cesse augmentant.

LES GRANDES COMPAGNIES

En 1896, la Nippon Yusen Kwaïsha augmenta son capital qu'elle porta à 22 millions de dollars (*yen*) : elle possédait une flotte de 67 vapeurs dont les noms géographiques sont toujours terminés par le mot *Maru*, par exemple : *Yokohama Maru*. Leur tonnage brut varie de 228 tonnes à 5.789 tonnes. Le tonnage total se montant à 146.600 tonnes. Elle desservait alors, en dehors des principaux ports de la côte du Japon : la Chine, la Sibérie, les Philippines, les îles Hawaï, les Détroits (Straits Settlements), l'Inde, la mer Rouge, la Méditerranée, l'Europe (Londres et Anvers) et l'Amérique du Nord, d'une façon régulière. Des vapeurs allaient aussi fréquemment à Java, en Cochinchine, dans les mers du Sud (South Sea Islands) et en Australie. Ses agences et bureaux de correspondance dans le monde se montaient à environ 60 et le nombre de ses employés arrivait à 1.155. Elle avait aussi, dès cette époque, sous son contrôle à Yokohama, des usines à fer pour la construction et la réparation, ainsi que des dépôts de provisions. A Otaru et Shimonosaki elle possédait des dépôts de charbon importants pour le ravitaillement de ses vapeurs.

Cette année la réunion générale semestrielle de la Nippon Yusen Kwaïsha, au 27 mai, nous donne les renseignements suivants sur la Compagnie : flotte, 79 vapeurs, représentant 261.427 tonnes brutes et 17.771 chevaux vapeurs nominaux. En construction 6 vapeurs de 8.600 tonnes chacun, soit 51.600 tonnes. Remorqueurs et chaloupes à vapeur, 40 représentant 1.108 tonnes. Vapeurs affrétés par l'Etat (*Chartered from the state*), 9 avec 39.734 tonnes, d'où un tonnage total de 349.869 tonnes ; 18 des vapeurs les plus importants de 6.100 à 7.463 tonnes sont à deux hélices.

	Yen
Le capital payé se monte à.....	22.000.000
Les obligations (<i>Debentures</i>) à.....	300.900
Le fonds de réserve, d'assurance, de réparations.....	15.496.440
La réserve pour l'égalisation des dividendes.....	3.300.000

Déduction faite des amortissements, assurances, fonds de réserve divers, la balance à distribuer aux actionnaires permet de leur donner 12 pour cent par an sur les 1.775.279 yen disponibles. Cela paraît un bon résultat, en comparaison des dividendes servis cette année par les grandes Compagnies de navigation européennes. L'une d'elles, en France, n'a même pas pu en donner, comme l'on sait.

Jusqu'en 1894, les steamers de la Nippon Yusen Kwaïsha étaient construits en Europe, particulièrement sur la Clyde, sauf quelques-uns réservés pour les chantiers japonais, dans le but de développer l'industrie nationale. Depuis cette date, la Compagnie a fait construire tous ses nouveaux navires au Japon. Elle a aussi ajouté à sa flotte un certain nombre de vapeurs, achetés pendant la guerre avec la Russie ou pris à celle-ci par la marine de guerre japonaise et qu'elle a achetés au gouvernement. Parmi les derniers construits au Japon, mentionnons le *Hitachi Maru*, 6.715 tonnes brutes pour le service européen ; le *Nikko Maru*, 5.539 tonnes pour le service australien ; le *Tango Maru*, 7.463 tonnes pour le service américain (sur Seattle).

Le tableau suivant montre les progrès de la Compagnie :

Années	NAVIRES		Capital yen (1)
	Nombre	Tonnage brut	
1885 (Fondation).....	41	61.990	11.000.000
1890.....	46	66.637	10.750.000
1895.....	55	101.342	18.800.000
1900.....	67	204.713	22.000.000
1905.....	73	250.905	22.000.000
1908 (mars).....	79	261.427	22.000.000
En construction (juin).	6	52.200	

Il est intéressant de donner comme comparaison le même tableau pour l'*Osaka Shosen Kwaïsha*, fondée en 1884.

Années	NAVIRES		Capital yen
	Nombre	Tonnage brut environ	
1884 (Fondation).....			
1885.....	41	15.236	1.247.735
1890.....	46	16.128	1.350.000
1895.....	55	22.535	1.940.000
1900.....	73	57.584	5.500.000
1905.....	97	92.281	9.625.000
1906.....	110	110.741	13.750.000
1908.....	107	107.013	16.500.000

La réduction dans le tonnage depuis 1906 s'explique par le fait que certains navires de cette Compagnie, faisant la navigation et le commerce du Yang-tze Kiang, ont été placés dans une nouvelle combinaison qui a pris le titre de *Nisshin Kisen Kabushiki Kwaïsha*, dont nous parlerons plus loin.

L'*Osaka Shosen Co* a pour raison sociale com-

(1) Le Yen ou dollar japonais = 2 sh. 0.58 et = 2 fr. 55.

plète : *Osaka Shosen Kabushiki Kwaisha*, c'est-à-dire Compagnie (Kwaisha) commerciale de navires à vapeur à capital limité (Kabushiki, action limitée) d'Osaka. Il en est d'ailleurs de même de la *Nippon Yusen*, qui est aussi une *Kabushiki Kwaisha* (1). L'O. S. K. K. était, en août dernier, à la veille d'établir un service commercial direct sur l'Amérique du Nord et avait alors en construction dans les chantiers japonais six vapeurs de 6.000 tonnes de jauge brute chacun.

Voici maintenant la *Toyo Kisen Kabushiki Kwaisha* (Compagnie limitée de navigation à vapeur orientale), qui fut fondée en 1896. Ses trois premiers vapeurs furent construits en Angleterre et mis sur la ligne de San-Francisco, poussant au besoin jusque dans les ports du Mexique ou autres pays de l'Amérique centrale.

Elle a dernièrement augmenté sa flotte de deux superbes paquebots à triple hélice et à turbines de 14.000 tonnes de jauge, à savoir le *Tenyo Maru* et le *Chiyo Maru*. Ils sont chauffés au pétrole, ce qui assure le maximum possible de propreté. Ce système bien réglé ne donne, comme l'on sait, comme résidus de la combustion, que de la vapeur d'eau et des gaz. Un troisième paquebot de même dimension et de même force est actuellement en construction au Japon, où ses deux frères ont été lancés par les chantiers de la *Mitsubishi*, à Nagasaki. Il doit entrer en service l'été prochain. Leur tonnage respectif est de 8.000 tonnes, la vitesse de 19 nœuds.

Voici les statistiques de cette Compagnie depuis sa fondation :

Années	NAVIRES		Capital — yen
	Nombre	Tonnage brut	
1896 (Fondation).....			
1898.....	3	18.322	2.646.440
1900.....	4	22.498	3.250.000
1905.....	4	23.894	3.250.000
1906.....	6	35.279	3.250.000
Actuellement.....	8	53.065	6.500.000

Afin de faciliter l'approvisionnement en combustible liquide de ses paquebots, cette Compagnie, qui veut étendre ce perfectionnement à tous ses services, a récemment acheté en Angleterre trois grands vapeurs, spécialement construits sur

(1) On a pris l'habitude de désigner ces Compagnies par les lettres suivantes : O. S. K. K. — N. Y. K. K. et T. K. K. K. et N. K. K. K. dans les journaux étrangers du Japon.

la Tyne pour le transport du pétrole en masse (d'où le nom anglais de *Tank-steamers*). Elle en construit aussi deux autres à Nagasaki, qui pourront porter 9.320 tonnes brutes. Les trois paquebots munis de turbines Parsons sont pour les lignes de Hong-kong, Yokohama et San-Francisco. Pour couvrir ces dépenses, elle a, en 1906, doublé son capital, porté de 3.250.000 yen à 6.500.000 yen. Tout récemment, elle a décidé de l'augmenter encore de pareille somme, au moyen d'une émission d'actions privilégiées de 6.500.000 yen, s'ajoutant au capital ordinaire de 6.500.000 yen, créé en 1906.

Les trois grandes Compagnies, ci-dessus mentionnées, sont d'autant plus importantes qu'elles reçoivent chaque année des subventions spéciales du gouvernement japonais pour les services particuliers qu'elles lui rendent. Jusqu'à l'année dernière, il y avait aussi trois autres petites Compagnies faisant un service régulier sur les côtes du Japon et allant jusqu'en Chine et en Corée. Elles recevaient des subventions analogues. Ces Compagnies étaient les suivantes : La *Konan Kisen Kabushiki Kwaisha* (K. K. K. K.); la *Daito Kisen Kabushiki Kwaisha* (D. K. K. K.) et la *Oya Shosen Gorhi Kwaisha* (O. S. G. K.).

Mais, en 1907, les deux premières furent réunies dans une nouvelle combinaison où l'on fit aussi entrer quelques navires ayant appartenu à l'*Osaka Shosen K. K.* et à la *Nippon Yusen K. Kwaisha*. Cette nouvelle Compagnie a pris le nom de *Nisshin Kisen Kabushiki Kwaisha* (N. K. K. K.) et possède en tout 14 vapeurs d'un tonnage total brut de 29.347 tonnes.

La Compagnie *Oya Shosen K. K.* a 5 vapeurs de 8.415 tonnes. En plus de ces grosses Compagnies, il faut encore citer parmi les propriétaires les plus importants du Japon, soit comme Compagnies, soit comme particuliers, les maisons suivantes :

	Tonnes brutes	
Mitsu Bishi Goshi Kwaisha...	13 vapeurs de	13.292
Mitsui Bussan Gomei Kwaisha...	29	28.827
Ojiro Goshi Kwaisha.....	5	12.498
Tatsuura Shokwai.....	9	17.289
Ukon Gouyemon.....	7	16.108
Oaki Kibusaburo.....	14	22.257
Hiroimi Nisaburo.....	10	24.545

Le tableau suivant donne maintenant une idée des statistiques de la marine commerciale japonaise concernant les navires de style européen enregistrés ou non :

Date	VAPEURS		VOILIERS		VAPEURS ET VOILIERS	
	Nombre	Tonnes nettes	Nombre	Tonnes nettes	Nombre	Tonnes nettes
1868.....	»	»	»	»	46	17.000
1875.....	149	42.304	44	8.834	193	51.138
1880.....	210	41.215	329	48.094	539	89.309
1885.....	461	59.613	509	52.643	970	112.256
1890.....	586	93.812	865	51.880	1.451	145.692
		Tonnes brutes		Tonnes brutes		Tonnes brutes
1895.....	827	341.369	702	44.794	1.529	386.163
1900.....	1.329	543.365	3.850	320.572	5.179	763.937
1905.....	1.988	939.749	4.132	386.571	6.120	1.276.320
1906.....	2.081	1.041.311	4.497	353.434	6.578	1.394.745

Si l'on exclut de ces statistiques les navires au-dessous de 100 tonnes, les chiffres, depuis 1900, deviennent les suivants :

Date	VAPEURS		VOILIEBS		VAPEURS ET VOILIEBS	
	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut
1890.....	112	26.815	81	19.853	193	46.658
1895.....	274	194.234	71	19.095	345	213.329
1900.....	510	516.292	1.108	154.663	1.618	661.955
1905.....	740	901.225	1.219	168.338	1.959	1.069.563
1906.....	799	993.302	1.255	172.279	2.054	1.165.581
1907.....	848	1.066.432	1.296	178.112	2.144	1.244.544

La liste ne tient pas compte des jonques; pour celles-ci, les statistiques donnent les chiffres suivants :

Date	Nombre	Tonnage brut
1895.....	17.360	296.000
1900.....	18.796	279.000
1905.....	20.848	251.000
1906.....	21.920	261.000

Dans cette dernière table, une tonne représente 10 *koku* japonais, et on a omis de compter tous les bateaux au-dessous de 50 *koku* ou 5 tonnes. Dans la table précédente, il y a lieu d'observer l'accroissement du nombre et du tonnage des voiliers entre 1895 et 1900, qui a passé ainsi en cinq années de 702 navires à 3.850. On explique cette augmentation par la différence de classe des navires compris dans la table, le dernier chiffre comprenant les hybrides, c'est-à-dire les navires ayant la forme de jonques, mais perfectionnés dans leurs formes et dans leur grément, qui se rapprochent ainsi des voiliers européens. C'est, en somme, ce qu'en Chine on appelle les *lorchas*, d'après une expression d'origine portugaise.

L'*Annuaire financier et économique du Japon* pour l'année 1908 complète ces renseignements comme il suit :

« En ce qui concerne notre industrie des constructions navales, nous constatons qu'elle a fait des progrès constants et rapides sous l'influence de la « Loi de l'encouragement aux constructions navales » et des règlements y afférents qui ont été mis en vigueur en 1896. Avant l'application de cette loi, les navires dont le tonnage était supérieur à 1.000 tonnes étaient achetés généralement à l'étranger. Mais aujourd'hui, des primes sont accordées à raison de chaque bateau de fer ou d'acier, d'un tonnage brut de 700 tonnes au moins, construit par tout sujet japonais ou toute Compagnie de constructions navales dont les membres ou les actionnaires sont tous Japonais. Le résultat de ces mesures d'encouragement a été si grand qu'à la fin de 1905 on comptait en tout 216 chantiers et 42 docks privés au Japon. Dans ces conditions, ceux-ci ont pu construire avec succès de petits bateaux de guerre et de grands navires marchands de 6.000 tonnes et au-dessus, destinés à faire le service des grandes lignes étrangères. Ils ont même pu recevoir des commandes de l'extérieur. Quant à nos docks, non seulement ils ont augmenté en nombre, mais encore ils sont con-

struits sur une plus large échelle qu'auparavant.

Enfin, au regard des fournitures nationales de matériel de constructions navales, on espère beaucoup que nos constructeurs pourront se procurer amplement et avant longtemps les matériaux nécessaires à la Fonderie d'Etat de Wakamatsu et s'affranchir ainsi de la nécessité dispendieuse de les faire venir de l'étranger (1).

La guerre avec la Russie a aussi été un stimulant puissant pour le progrès de la construction navale au Japon et a entretenu l'activité de nos divers chantiers en leur procurant la construction et les réparations de bâtiments de guerre et de navires de commerce. »

La *France maritime et commerciale*, du 31 juillet 1908, nous apprend que, depuis janvier 1908, les subsides accordés à la marine marchande japonaise ont absorbé 60 0/0 du montant de l'impôt sur le revenu. Les dépenses totales entraînées par ces subsides atteignent 32.500.000 francs. Une somme égale est encore prévue dans le budget en cours.

Aussi nous ne sommes nullement étonnés d'apprendre, par l'intermédiaire de la *Pacific Marine Review*, que le Japon avoue qu'il a dépassé ses forces et qu'il doit, pour le moment, se contenter d'un programme instituant des économies. Pour ce qui concerne la marine de l'Etat, on devra, au lieu de faire des constructions nouvelles, comme les deux dernières de 18.650 tonnes chacune et de 25 nœuds de vitesse, se maintenir dans les réparations de la flotte actuelle.

Si les grandes Compagnies de navigation japonaises peuvent se vanter d'avoir forcé la Péninsulaire et Orientale anglaise à cesser son service entre Bombay et le Japon, il n'en est pas moins vrai que la plus belle d'entre elles, la Nippon Yusen Kwaisha, souffre déjà cruellement de la stagnation générale des affaires dans l'empire du Soleil levant. Cette crise commerciale et économique est, sans aucun doute, la conséquence de la folie de surproduction qui s'est emparée du peuple nippon, comme un peu de tous les peuples du monde. Les directeurs de cette Compagnie, dans leur dernier rapport annuel, attribuent la décroissance soudaine qui a atteint les commandes pour les productions japonaises à la crise des Etats-Unis de l'automne dernier. La dépréciation

(1) Le fer vient tout particulièrement de la Chine (Yang-tse-kiang).

du métal argent a causé une diminution dans les importations provenant des ports chinois. En conséquence, la Compagnie dut cesser, à partir de novembre 1907, ses services entre Osaka-Hankéou et Antung, ainsi que ceux entre Kobé et Wladivostok.

Quoique, en raison de cette panique des Etats-Unis, l'importation ait subi une diminution dans les ports du Japon, on a pu maintenir dans les Compagnies de navigation de ce pays une moyenne de fret suffisante pour distribuer encore cette année un dividende se montant en moyenne à 4 0/0, ce qui est un beau résultat en comparaison de ceux donnés par les grandes Compagnies européennes dont les lignes desservent le Japon. L'on sait que la Compagnie des Messageries maritimes de France n'a pu donner aucun dividende cette année. La Nippon Yusen Kwaïsha, avec ses 79 vapeurs d'un tonnage total de 261.000 tonnes et 9 vapeurs affrétés représentant encore 35.000 tonnes, a pu transporter 1.590.000 tonnes et 245.000 passagers, en parcourant un total de 1.790.000 milles marins. C'est surtout dans son service côtier qu'elle a eu le plus à souffrir, la plupart de ses navires faisant la navigation de cabotage des côtes du Japon durent rester inactifs à cause de la dépression générale qui atteignit le mouvement commercial et dont l'effet maximum se produisit au printemps. Le fret fut cependant ramené à un taux satisfaisant, grâce au mouvement dans les deux sens sur le Hokkaido et grâce surtout aux transports de charbon qui furent demandés à la Compagnie pour le compte de la marine militaire impériale.

Les exportations sur la Chine furent peu importantes, mais les vapeurs japonais obtinrent heureusement de beaux chargements pour leurs voyages de retour. Le mouvement sur le port de Daïren (l'ancien Dalny des Russes, aujourd'hui dans la zone du territoire cédé à bail au Japon dans la péninsule chinoise de Ta-lien-ouane) fut considérable aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.

La ligne inaugurée par la Nippon Yusen Kwaïsha sur Hong-kong et Bangkok eut à souffrir de la concurrence très active faite par les Compagnies européennes, mais les Japonais n'en ont pas moins continué à desservir cette ligne avec persévérance. Cependant, au commencement de janvier dernier, les directeurs de la Nippon Yusen Kwaïsha conclurent une convention particulière, avec la plus importante des lignes concurrentes, à savoir la Norddeutscher Lloyd, au sujet des routes. En conséquence, on abandonna cette ligne qui avait été desservie au moyen de vapeurs affrétés.

Pour ce qui concerne les exportations du Japon sur l'Europe, elles n'ont pas atteint la moyenne annuelle normale, tandis qu'au contraire les exportations de Sanghaï et Hong-kong montrent pour la période couverte, par le rapport en question, une augmentation sérieuse. En conséquence, de petits chargements furent pris à Singapour et à Colombo et permirent à la cargai-

son des voyages de retour sur le Japon de donner une petite augmentation, étant donné surtout que les importations sur le Japon avaient diminué en comparaison avec celles de l'année précédente.

Le rapport conclut en disant que, malgré tout, et bien qu'il y ait encore 4 paquebots non utilisés faute de fret, le résultat des affaires a été un peu meilleur cette année que l'an dernier. Il attribue l'état peu satisfaisant des affaires : 1° à la dépression économique qui suivit la guerre avec la Russie et dont les effets sont encore sensibles; 2° à l'accroissement anormal du tonnage à flot et à l'élévation marquée dans le prix des marchandises et des gages des travailleurs. Cet état de chose est extraordinaire et sert à expliquer en partie la crise générale dans les affaires.

Une troisième cause de gêne dans le mouvement maritime japonais est certainement dû à la campagne de boycottage menée en Chine, comme aussi en Australie et aux Etats-Unis contre les Japonais et leurs marchandises. Il est difficile d'établir exactement la grandeur du résultat dans la crise actuelle et la répercussion qu'il aura sur la compagnie japonaise de navigation à vapeur, mais la conclusion du directeur de la Nippon Yusen Kwaïsha est que la baisse va continuer pour quelque temps encore.

Voici maintenant le détail financier du trentième rapport semestriel, présenté le 27 mai 1908 à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires à Tokyo, par le président de la Nippon Yusen Kabushiki Kwaïsha.

	Yen
Capital payé.....	22.000.000 »
Obligations.....	300.000 »
Fonds de réserve, d'assurance et fonds de réparations, etc.....	15.000.000 »
Réserve pour la compensation (<i>equalization</i>) des dividendes.....	3.300.000 »
Les profits bruts pour la demi-année sont de.....	3.217.982 262
Sur lesquels il a été payé :	
1° Dépréciation des immeubles et de la flotte.....	816.644 075
2° Au fonds d'assurance.....	403.028 440
3° Au fonds de réparation des navires.....	530.915 900
Total.....	1.750.585 415
Ce qui laisse une balance.....	1.775.279 665
Comprenant la somme de.....	307.882 818
Balance provenant du dernier exercice.	
Les directeurs proposent la mise au fonds de réserve de.....	73.369 840
Ce qui le met à un total de.....	2.578.308 236
et une reprise pour les honoraires des directeurs et commissaires de.....	71.358 110

Sur la balance restant les directeurs proposent le paiement d'un dividende qui, au taux de 10 0/0, plus le 2 0/0 du dividende de priorité (*special dividend*), fait un dividende total de 12 0/0 annuel, qui absorbera la somme de 1.320.000 yen. La balance définitive qui sera reportée à l'exercice suivant sera par suite de 310.551 y. 715

La comptabilité arrêtée au 31 mars 1908 se présente comme suit :

<i>Passif.</i>	Yen
Capital actions.....	22.000.000 »
Obligations.....	300.000 »
Fonds d'assurance.....	4.429.280 531
Fonds de réparation de la flotte.....	5.062.221 447
Fonds de réserve.....	2.504.938 396
Fonds de compensation du dividende..	3.300.000 »
Fonds de pensions des employés.....	1.755.645 »
Créditeurs divers.....	2.921.016 855
Balance provenant du dernier exercice.	307.882 818
Profit net pour la demi-année.....	1.467.396 847
	47.548.382 684

<i>Actif.</i>	Yen
Valeur en écritures de la flotte amortie.	23.502.783 413
Valeur en écritures des embarcations, chalands, etc., amortis.....	326.527 891
Dépenses de constructions de navires neufs.....	4.234.939 640
Terrains et immeubles.....	5.033.178 103
Approvisionnements à Yokohama et ailleurs.....	1.119.938 587
Valeurs diverses en portefeuille (dette publique).....	6.027.663 190
Balance en caisse et en Banque.....	3.702.556 774
Débiteurs divers.....	3.600.795 086
	47.548.382 684

Compte de profits et pertes.

	Yen
Pour la dépréciation de la flotte et immeubles.....	816.641 075
Au fonds d'assurance.....	403.028 440
Au fonds de réparation des navires....	530.915 900
Au fonds de réserve.....	73.369 840
Honoraires des directeurs et commissaires aux comptes.....	71.358 110
Au dividende (10 0/0).....	1.100.000 »
Au dividende privilégié (2 0/0).....	220.000 »
A la balance portée au prochain exercice.....	310.551 715
	3.525.865 080
Balance du 30 septembre 1907.....	307.882 818
Montant des profits bruts pour la demi-année se terminant au 31 mars 1908.	3.217.982 262
	3.525.865 080

Les commissaires aux comptes les ayant examinés les déclarent corrects.

Il y a lieu de remarquer que, plus intelligente que nos compagnies de navigation française, la Nippon Yusen Kwaisha a eu l'excellente précaution de constituer un fonds de retraite pour ses employés. C'est encore là un exemple qu'il serait sage pour nous d'imiter.

La Compagnie Osaka Shosen Kabushiki Kwaisha entrant à son tour dans les services du Transpacifique, il est intéressant, croyons-

nous, de donner également les derniers comptes qu'elle a publiés à l'assemblée générale de ses actionnaires pour le dernier semestre de l'année finissant le 31 décembre 1907.

1° Revenus et dépenses.

<i>I. Passif.</i>	
	Yen
Dépenses pour les navires.	2.266.980 655
Dépenses d'exploitation..	1.176.713 066
Taxes et impôts.....	104.638 387
Pour affrètements et locations.....	215.658 740
Dépenses pr les chalands.	168.682 070
Dépenses pr les bureaux..	433.751 362
Intérêts payés.....	203.144 820
Dépenses diverses.....	35.194 188
	4.599.763 288
Au fond de réserve d'assurance des navires.....	266.000 »
Au fond de réserve des réparations de navires...	398.000 »
Au fond de dépréciations.	321.000 »
	985.000 »
Pour profits nets.....	218.796 275
Total.....	5.803.559 563

<i>II. Actif.</i>	
	Yen
Montant des frets.....	3.087.924 708
Montant du prix de passages.....	1.505.920 480
Recettes sur affrètements et locations.....	95.405 190
Recettes pour débarquements.....	120.035 470
Recettes sr intérêts reçus.	66.204 775
Recettes diverses.....	224.478 750
Subventions pour la navigation.....	606.094 920
Subventions postales.....	73.118 150
Primes d'encouragement à la navigation.....	24.377 120
Total.....	5.803.559 563

III. Détail du fonds de réserve pour l'assurance des navires.

	PASSIF — yen	ACTIF — yen
Balance du fonds de réserve du dernier exercice....		909.856 381
Fonds de réserve du semestre.....		266.600 »
Pertes et avaries de navires pendant le semestre.....	144.576 130	
Primes d'assurances payées pendant le semestre.....		165.838 940
Balance reportée au prochain exercice.....	165.441 381	
	1.175.856 381	1.175.856 381

Balance des comptes.

<i>Passif.</i>		Yen
Capital 600.000 actions de 2.500 yen chacune.....	16.500.000	»
Obligations.....	3.500.000	»
Fonds de réserve d'assurance des navires.....	865.441	314
Fonds de réserve (statutaire!).....	403.600	»
Fonds de réserve pour réparations des navires.....	283.242	436
Acompte annuel pour navires achetés au gouvernement.....	223.065	525
Garanties et cautions.....	352.343	010
Comptes en suspens.....	64.624	773
Notes dues.....	1.000.000	»
Compte de fournitures à payer.....	21.354	420
Intérêts dus sur obligations.....	48.318	180
Dividendes à payer.....	3.851	730
Bonus à payer.....	50	»
Balance à reporter du dernier exercice.	705.012	677
Profits nets.....	218.796	275
Total.....	24.189.700	337

Actif.

	Yen
Valeur en écritures de la flotte.....	13.090.925 170
Valeur en écritures des chalands, embarcations, etc.....	811.575 811
Terrains et immeubles.....	1.879.721 995
Mobilier, engins et ustensiles.....	93.617 530
Documents négociables.....	4.458.351 820
Approvisionnements et vivres.....	371 848 430
Charbons.....	105.059 506
Acompte reçu pour navires en construction.....	954.088 820
Acompte reçu pour immeubles en construction.....	79.089 340
Primes non expirées.....	182.130 840
Comptes en suspens.....	482.906 671
Argent en caisse à bord et dans les bureaux.....	24.085 730
Prêts et dépôts.....	121.393 780
Fret à recevoir.....	305.769 040
Compte des bureaux de correspondance.	335.190 596
Compte des agences.....	109.439 068
Subventions, etc., à recevoir du gouvernement.....	141.619 310
Primes d'assurances à toucher.....	101.917 760
Balance d'argent en caisse.....	540.869 120
Total.....	24.189.700 337

Répartition proposée des profits.

(Approuvée à la suite de l'assemblée des actionnaires.)

	Yen	Yen
Profits pour l'exercice.....		1.203.796 275
Fonds de réserve d'assurance des navires (un peu plus de 4 0/0 par an sur la valeur en écritures de la flotte).....	266.000	»
Fonds de réserve pour réparation de navires (légerement au-dessus de 6 0/0 par an sur la valeur en écritures de la flotte).	398.000	»

Fonds de dépréciation (légerement au-dessus de 4 0/0 par an sur la valeur primitive de la flotte).....	321.000	»
		985.000 »
Profit net.....		218.796 275
Fonds de réserve.....	11.000	»
Honoraires des directeurs.	15.000	»
		26.500 »
Balance.....		192.296 275
Montant du compte restant du dernier exercice....		705.012 677
		897.308 952
Dividendes aux actionnaires (6 0/0 par an)....		467.500 »
A reporter au prochain exercice.....		429.808 952

Il est fort intéressant de remarquer que, depuis janvier 1908, les subsides accordés à la marine marchande japonaise ont absorbé 600/0 du montant de l'impôt sur le revenu. Les dépenses totales entraînées par ces subsides atteignent 32 millions 500.000 francs, et une somme égale est encore prévue dans le budget en cours, s'il faut en croire l'information donnée, le 31 juillet dernier, par le journal *La France maritime et coloniale*.

D'un autre côté, nous sommes informés par le journal américain de Seattle, Etats-Unis de l'Ouest, la *Pacific Marine Review*, vers la même époque, que, dans la dernière session de la Diète japonaise, une représentation avait été introduite auprès des membres de la Chambre basse du gouvernement japonais, conseillant une modification importante de la loi actuelle au sujet des subventions versées à la construction navale de la marine marchande.

Actuellement, on accorde des primes d'encouragement à tout vapeur qui ne jauge pas moins de 4.000 tonnes et peut fournir 10 nœuds de vitesse à l'heure. On propose d'élever ces chiffres à 3.000 tonnes et à 13 nœuds. La présente loi expire au mois de décembre 1908, et bien que la modification très dure, renfermée dans la proposition ci-dessus, ne puisse être adoptée, il semble que l'on sente bien que les paiements faits annuellement par le Trésor sur ce chapitre sont assez considérables pour qu'il y ait lieu d'y apporter une modification. D'un autre côté, il y a de bonnes raisons de douter que la construction navale puisse faire au Japon des progrès aussi rapides dans l'avenir qu'elle en a accompli dans le passé. Plusieurs des principaux chantiers de construction réduisent déjà grandement le nombre de leurs ouvriers et s'efforcent d'ailleurs d'obtenir des pays étrangers (et tout particulièrement de la Chine) des commandes de construction de navires. Il y a donc tout lieu de croire que les navires pour le compte desquels il y aura à donner des primes d'encouragement seront relativement peu nombreux d'ici peu de temps.

Depuis la mise en opération, en mars 1896, de

la loi d'encouragement de la construction navale, les vapeurs construits ou en cours de construction dans les chantiers japonais et qui ont le bénéfice des primes accordées par la loi se montent au nombre de 88 et au tonnage total de 200.900 tonnes.

Sur ce total, 76 vapeurs jaugeant ensemble 167.746 tonnes ont déjà été achevés dans les chantiers suivants :

	Vapeurs	Tonnage
Chantier de la Compagnie Mitsu Bishi..	30	106.096
Chantier de Kawasaki.....	22	36.426
Forges d'Osaka.....	3	4.160
Chantier d'Ishikawajima.....	2	2.516
Total.....	76	167.747

Comme trois de ces paquebots, à savoir : le *Tsukishima*, le *Hitachi* et le *Shiga-Maru*, se sont perdus depuis, le nombre actuel des vapeurs subventionnés reste à 73, avec un tonnage total de 159.237 tonnes.

Les vapeurs récemment lancés et en cours d'armement sont comme suit :

	Vapeurs	Tonnage
Chantier de la Compagnie Mitsu Bishi..	3	24.000
Chantier de Kawasaki.....	1	8.600
Forge d'Osaka.....	3	4.160
Total.....	7	36.760

Les vapeurs en construction sous le régime de la prime sont : 11 avec 78.240 tonnes. Ils devaient être lancés entre août 1908 et avril 1914.

DESCRIPTION D'UN PAQUEBOT

Maintenant que nous avons étudié la situation financière des deux plus grandes compagnies japonaises, il n'est pas moins intéressant de voir un peu ce qu'elles sont arrivées à produire au point de vue de la construction navale et du confort pour les passagers de tout pays qu'elles s'efforcent d'attirer à bord de leurs navires.

Au mois de juin dernier, la Nippon Yusen Kwaisha lançait aux chantiers de Kawasaki la dernière addition au matériel de sa flotte. Il s'agit du *Mishima Maru*, superbe paquebot en acier, le plus grand qui ait été encore construit au Japon, où l'on n'avait guère dépassé 3.000 tonnes, au moins dans ces chantiers. Or le nouveau vapeur, qui n'est d'ailleurs que le premier d'une série de grands paquebots commandés par la Nippon Yusen Kwaisha aux chantiers de Kawasaki et à ceux de la Compagnie Mitsu Bishi à Nagasaki, est un navire à trois ponts, d'une longueur de 465 pieds (141 m. 83) et d'une largeur de 56 pieds (17 m. 03), sur 34 p. 6 de profondeur (10 m. 52). Son déplacement total est de 15.800 tonnes et sa jauge brute de 8.600 tonnes. Il est à deux hélices mues par deux machines à triple expansion, pouvant donner 7.300 chevaux vapeur indiqués et une vitesse fixée par contrat à 16 nœuds.

La Toyo Kisen Kwaisha (Compagnie de Navi-

gation à vapeur orientale) a lancé cette année deux splendides paquebots respectivement nommés *Tenyo Maru* et *Chiyo Maru*; un troisième de la même classe est en construction. Une remarque d'abord en passant.

On nous a souvent demandé ce que signifie ce mot Maru que les Japonais joignent invariablement au nom de tous leurs vapeurs de commerce, comme ils qualifient aussi toujours de la terminaison *Kan* celui des navires de guerre. Il est assez difficile de donner la signification exacte du qualificatif Maru, qui est plutôt une sorte de particule de classe, comme on dit en France une paire de ciseaux, pour un seul et même instrument. Maru signifie le plus généralement *rond* en japonais; en marine il désigne toujours un navire de commerce. Kan qui désigne les navires de guerre comme *Mayo-Kan*, *Asama-Kan*, vient d'un ancien mot chinois signifiant : navire de guerre, et qui n'est plus employé aujourd'hui en Chine dans ce sens au moins. Quant à *Tenyo* cela veut dire le ciel et la mer, et *Chiyo* signifie le ciel et la terre. L'un et l'autre de ces paquebots sont construits de façon à assurer aux passagers le plus grand confort et la plus grande sécurité possibles.

Ils sont mus par des machines à turbines système Parson. Une turbine à haute puissance, dont le « rotor » mesure 76 pouces de diamètre, est placée au centre de la chambre des machines avec, de chaque côté, une turbine à basse pression de 106 pouces de diamètre pour le « rotor ». Chacune commande un arbre de 2 1/16 pouces de diamètre muni d'une hélice, soit 3 hélices faisant 270 tours à la minute, les turbines développant à cette allure une puissance d'environ 17.000 chevaux vapeur sous une pression de 180 livres. Les turbines, pour la marche arrière, sont montées sur le même manchon que celles de basse pression et c'est avec les deux hélices latérales que s'accomplit la marche en arrière. Ce système de turbines parfaitement équilibré ne donne ni bruit ni vibrations sensibles. De nombreuses machines auxiliaires, dont la plupart sont doubles, pour mieux assurer le service contre les chances d'avarie, sont chargées de faciliter le travail à bord. Il n'y a pas moins de 28 pompes, auxquelles il faut joindre deux puissants appareils de condensation et un appareil distillatoire pour la fabrication de l'eau douce.

La vapeur est fournie par 13 chaudières cylindriques dites chaudières écossaises de 15,9 pieds de diamètre sur 11,6 pieds de longueur chauffant par un bout (*single ended*) seulement, au moyen de 52 fourneaux à suspension brevet Morrison donnant une surface de chauffe totale de 37.660 pieds carrés, et travaillant avec tirage forcé système Howden (1). Elles sont séparées en deux groupes placés dans deux compartiments séparés l'un de l'autre par une cloison étanche et communiquant entre eux au moyen de portes automatiques étanches se manœuvrant par le dernier

(1) Elles sont donc, comme nous l'avons dit plus haut, chauffées au pétrole.

système patenté sous le nom de type à long bras. Chaque groupe de chaudières possède une cheminée ovale de 12,6 pieds sur 9,6 pieds de diamètre.

L'éclairage est fourni par deux groupes de dynamos de 75 kilowatts dont l'un sert en cas d'accident pour remplacer le groupe en avarie. Les fils conducteurs du courant sont montés sur le principe de la double distribution et de façon à être partout facilement accessibles.

Des appareils téléphoniques permettent de communiquer avec toutes les parties du navire. Les portes étanches des nombreux compartiments peuvent toutes se fermer instantanément, au moyen d'instruments de commande placés sous la main du capitaine du navire et sur la passerelle supérieure.

L'électricité est encore employée d'une façon importante à la cuisine. Un appareil frigorifique permet de conserver les provisions de bouche à l'état frais dans des cales froides et aussi à fabriquer la glace pour la consommation des passagers. Des cuisines spéciales sont installées pour les passagers de première classe, ainsi que pour les passagers de troisième ou de pont, chinois et japonais. Ceux-ci sont logés loin les uns des autres ; les Japonais ont leurs logements à l'avant et les Chinois à l'arrière sur le pont principal (E). On peut en prendre huit cents en tout et cependant ils jouissent tous d'un cube d'air plus grand que celui exigé par les lois et règlements sanitaires. Les derniers enseignements de l'hygiène ont été mis à profit pour l'installation de tous les détails de propreté. La ventilation est assurée ainsi que le chauffage pendant l'hiver. Un appareil dit *termotank* à circulation d'eau chaude permet de chauffer les cabines de première et de seconde classes aussi bien que celles de troisième et les entreponts des émigrants. Tous les passagers, à quelque classe qu'ils appartiennent, ont des tables et des sièges appropriés, suivant les nouvelles lois qui réglementent le service de la navigation et de l'émigration. Les couchettes ont été construites par Hoskins pour satisfaire également à ses règlements.

Le *Tenyo Maru* possède six ponts classés comme suit :

Pont des embarcations	ou pont	A
Pont Promenade	—	B
Pont abri (Shelter Deck)	—	C
Pont supérieur	—	D
Pont principal	—	E
Pont inférieur	—	F

Les ponts A et B sont exclusivement réservés aux passagers de première classe. Le pont C est abrité contre le vent, la pluie et la mer ; on l'appelle encore à cause de cela pont de mauvais temps (*weather deck*). Aux deux extrémités on y a organisé les appareils de levage pour le chargement (grues, etc.). Au milieu se trouve un roof ou *deck house* de 280 pieds de longueur, qui abrite les cabines de première classe et la salle à manger. Celle-ci, s'il faut en croire le texte pompeux du livret-guide de la Compagnie, est : « Un

rêve splendide d'harmonie artistique et de solide confort. » Sur le pont D sont logés les passagers de seconde classe dits intermédiaires. Cependant, au milieu de ce pont, on trouve aussi quelques cabines de première classe. Les ponts E et F sont réservés au chargement. Le plafond du tunnel des arbres de couche des hélices forme le pont inférieur et le fond de cales arrière.

Le *Tenyo Maru* possède six cales de capacité presque égale et huit panneaux de charge.

On compte 96 cabines de luxe, dite *staterooms* sur les ponts A B C et D, pouvant loger 273 passagers. La hauteur entre les ponts est de 9 pieds ou 2 m. 75. Cette hauteur de plafond, très considérable, ajoutée aux dimensions largement accordées à la surface de chaque cabine, constitue un confort sérieux pour ceux qui doivent y habiter.

Sur le pont B se trouvent quatre appartements comportant chacun : une chambre à coucher, un salon, une salle de bain et cabinet de toilette avec water-closet. On n'a épargné aucune dépense pour meubler ces logements et ils réunissent tout ce que la science du constructeur peut donner comme luxe bien compris et beauté artistique.

En plus de ces appartements on trouve quelques chambres de famille contenant deux lits et un canapé dont le dossier peut se relever pour former une couchette supplémentaire. En communication avec ces chambres il y a une cabine confortablement meublée, avec un large water-closet, une toilette double, pouvant se relever et tout ce qui est nécessaire pour rendre aussi confortable que possible la vie de famille à bord. Ces chambres, organisées spécialement en vue des passagers voyageant avec leur famille, permettent de loger ainsi des familles dans une série de cabines communiquant sans qu'on ait à souffrir de l'entassement.

Les cabines de luxe ordinaires du pont B sont arrangées de façon à pouvoir être converties pendant la journée en petits salons de conversation aussi confortables qu'artistiques.

On a évité les cabines intérieures (ne prenant pas jour sur les flancs du navire) sauf sur le pont D, où celles de première classe n'ont qu'une couchette.

Ces cabines, destinées à ne loger qu'une personne, ont été dernièrement installées sur les paquebots de l'Atlantique à la demande de nombreux voyageurs et elles sont vite devenues très recherchées. Les passagers d'aujourd'hui ne souffrent plus en effet d'être logés avec le premier venu, encore moins de partager leur cabine avec deux ou plusieurs personnes. Les Japonais ont vite saisi cette tendance des passagers européens et se sont intelligemment soumis aux exigences de la clientèle étrangère. Ils donnent là une excellente leçon à quelques-unes de nos compagnies européennes où l'on hésite encore à donner cette satisfaction aux passagers, même de première classe. Comme d'ailleurs leur personnel est de la plus grande politesse et que la propreté est une vertu nationale pour tout Japonais, il n'y a pas lieu de

s'étonner qu'ils fassent une concurrence redoutable à certaines compagnies européennes ou américaines, chez lesquelles le passager est plutôt mal traité par des garçons ou des marins aussi sales qu'insolents et sur lesquels les officiers du bord ne paraissent avoir qu'une autorité relative.

Un autre perfectionnement à noter est le suivant. Dans toutes les cabines de première classe, situées sur le pont C, on peut déployer la couchette de façon à lui donner la largeur de trois pieds, soit celle même d'un lit confortable. Dans chaque cabine on trouve une lampe électrique d'une puissance de huit bougies permettant de lire facilement. Le cuivre et l'acajou sont largement employés dans les aménagements des cabines et l'auteur du livret-guide, luxueusement imprimé et illustré par une bonne maison de San Francisco, fait remarquer encore que l'on a cherché à combiner la beauté artistique avec la qualité supérieure des matériaux pour ce qui concerne tout particulièrement les matelas, tapis, meubles, rideaux, en un mot pour tous les détails de l'ameublement.

Dans tous les passages et recoins des logements de première classe, le plancher est recouvert de carreaux en caoutchouc, d'un système breveté, qui assurent aux pieds une surface non glissante tout en absorbant le bruit. Sur tous les ponts on trouve des cabinets de toilette, W. C. et salles de bain, convenablement placés pour le plus grand confort des passagers; ces locaux sont d'ailleurs parfaitement ventilés et éclairés.

Les passagers de seconde classe, dits *intermédiaires* (ce terme étant sans doute aux yeux des japonais plus agréable et flattant mieux l'oreille des gens trop orgueilleux pour accepter d'être de seconde classe), sont logés sur le pont D où l'on peut en placer 54. Les cabines ont chacune deux couchettes. Elles sont simples mais propres et confortables et au point de vue du chauffage et de la ventilation n'ont rien à envier à celles de première classe. Il y a, pour cette classe, une grande salle à manger, un salon pour les dames et un fumoir.

Sur le pont C on a disposé un bureau de renseignements fort utile à tous les passagers. Le commissaire ou économiste est aussi logé sur ce pont, où l'on trouve encore, vers l'arrière, une salle de consultation avec pharmacie, hôpital et salle d'opération. Une imprimerie, dans laquelle on fait paraître chaque jour un journal reproduisant les télégrammes reçus par l'appareil de télégraphie sans fil, les nouvelles ou cancons du bord et les renseignements sur le fonctionnement des grandes turbines, se trouve sur le pont D.

Mais ce n'est pas tout encore, le chapitre destiné aux spécialités nous fait remarquer en effet que les amateurs de sport et d'exercice trouvent à bord un gymnase parfaitement monté. Les enfants peuvent jouer, tout à leur aise, sans aucun danger et sans gêner personne, dans une *nursery* bien comprise. Un salon auxiliaire permet d'organiser des fêtes particulières entre amis.

Les photographes n'ont pas été oubliés et une chambre noire possédant tout ce qui est nécessaire à l'exercice de leur art est mise à leur disposition, soit pour charger leurs appareils, soit pour développer les clichés qu'ils viennent de prendre de ce splendide coucher de soleil ou de cette charmante jeune fille. Un appareil de télégraphie sans fil dernier modèle tient journallement les passagers au courant de ce qui se passe dans le monde et leur permet d'entrer en communication avec leurs amis, associés ou clients, de retenir une chambre dans le meilleur hôtel du plus prochain port d'escale, alors qu'ils en sont encore bien éloignés, au milieu de l'océan.

On peut lire dans les cabines, qu'on soit assis ou couché, de jour et de nuit, grâce aux larges sabords et aux lampes électriques. La ventilation est assurée, même quand le mauvais temps force de tout fermer, grâce aux moulinets électriques à ailettes métalliques.

Le chauffage en temps froid est assuré au moyen d'un système que chaque passager peut régler à son gré. Enfin, quand il fait beau, les six ponts du navire offrent à ceux qui aiment le *footing* 5.400 pieds de développement pour leur promenade hygiénique. Aimez-vous mieux danser, l'arrière de l'un des ponts est spécialement aménagé dans ce but et on y installe rapidement le piano sorti du salon voisin. On peut jouir d'un cigare ou de la cigarette, sans désertir pour cela la société des dames, en allant au fumoir, ou les forcer de vous accompagner sur le pont. En effet, le *Tenyo Maru* possède un salon de conversation où Monsieur peut se faire servir le café et rendre ses devoirs à Lady Nicotine tout en jouissant de la compagnie de Madame. Il y a aussi un fumoir spécial aux messieurs et un salon réservé aux dames. En résumé le *Tenyo Maru* et ses deux frères offrent tous les comforts du home, on peut même dire des comforts qu'on trouve dans bien peu de homes, avec la stabilité du plancher des vaches et un changement continu d'air et de paysages.

Que peut-on désirer de plus et les Japonais ne sont-ils pas le peuple le plus artistique, le plus propre et le plus poli du monde? Quoi d'étonnant qu'avec tout cela petit Jap devienne grand et remplisse le monde entier de ses hauts faits. Il devient même si profondément gênant que l'on redoute partout sa concurrence et qu'aujourd'hui même, nous apprenons par les agences télégraphiques que les Chinois cherchent par le boycottage et des moyens violents à le renvoyer dans ses îles.

Nous ne devons pourtant pas nous plaindre, car on s'est donné assez de peine pour lui inculquer nos idées et nos mœurs. L'élève a profité des leçons qu'Anglais, Français, Américains, Allemands, Russes, etc., lui ont données à l'envi. Reste à savoir si, dans son immense orgueil d'Asiatique, il ne finira pas partager le sort de la fameuse grenouille du bon La Fontaine. Il commence déjà à souffrir, comme toutes les nations d'Occident, de son *over production*, de l'émancipation et des

ambitions des classes ouvrières. Le prix de la main-d'œuvre augmente journellement et la misère suit la progression.

Le péril jaune, en ce qui concerne le Japon, sera sans doute enrayé par tout cela avant qu'il soit longtemps.

A.-A. FAUVEL.

LE COMMERCE DE L'INDO-CHINE EN 1907

Les résultats du mouvement commercial de l'Indo-Chine en 1907 sont aujourd'hui exactement connus. Ils accusent un chiffre total de 548.334.825 francs, dont 294.977.168 francs aux importations et 253.357.657 francs à l'exportation.

On sait quelle crise grave l'Indo-Chine a traversée de 1903 à 1906. Nous en avons ici même (1) étudié les effets en examinant le commerce de 1906.

Nous avons aussi constaté à ce moment le mouvement de reprise très important qui s'était produit en fin de l'année 1906, grâce à une magnifique récolte de riz en Cochinchine.

Ce mouvement a été beaucoup plus considérable qu'on ne l'espérait alors et en réalité c'est toute l'Indo-Chine qui a participé à la progression de l'année 1907. Non seulement la récolte rizière de la Cochinchine et du Cambodge a dépassé en importance celle des meilleures années précédentes, mais encore le Tonkin par l'augmentation de ses productions et de son commerce général a participé au progrès général pour 43 millions. L'Annam même pour un chiffre moindre a eu sa part dans ce mouvement de hausse. Quant au Laos, bien qu'il n'existe encore aucun moyen de contrôler son évolution économique, il apparaît qu'il n'est pas resté étranger à cette heureuse évolution.

En résumé le commerce de 1907 se présente avec une plus-value totale de 150.752.244 francs sur celui de 1906; l'importation y prenant part pour 74.291.367 francs et l'exportation pour 76.460.877 francs.

Il convient toutefois de rappeler ici que l'année 1906 avait marqué un recul sur la précédente. Mais même si on compare la situation de 1907 avec celle de la meilleure année précédente pour l'importation (1905) et celle de la meilleure année antérieure pour l'exportation (1902), il y a encore un progrès de 40.416.891 francs à l'importation et de 68.091.068 francs à l'exportation.

Au sortir de la crise très grave qui sévissait depuis 1902, l'Indo-Chine se présente sans transition dans une situation plus belle qu'elle n'a jamais été.

Avant de quitter le chapitre des comparaisons, nous indiquerons que les progrès par rapport à

la moyenne de la précédente période quinquennale 1902-1906 sont de 170.854.461 francs au total, dont 79.045.446 francs à l'importation et 91.809.015 francs à l'exportation.

Il est bien entendu que la cause primordiale de l'heureuse situation de l'Indo-Chine en 1907 est une récolte de riz d'une valeur considérable, de 153.496.721 francs, supérieure de 70.270.386 fr. à celle de 1906. Cette récolte, ayant enrichi les populations, a eu pour effet de leur permettre d'augmenter leurs achats et a donc eu la plus grande influence sur la hausse des importations.

Mais à côté de cela il faut voir que les produits du cru autres que le riz ont atteint le chiffre de 64.744.811 francs, supérieur de 575.204 francs à celui de l'année précédente qui marquait un progrès considérable déjà.

Il faut voir aussi que malgré la réunion de la province de Battambang à la colonie qui représentait un chiffre important du commerce de transit (chiffre aujourd'hui disparu de ce fait), le commerce de transit et de réexportation a progressé de 5.615.287 francs sur 1906 et s'est élevé à 35.116.126 francs.

Donc l'ensemble du commerce d'exportation qui est le régulateur du marché d'importation a joué pour enrichir la colonie et augmenter sa puissance d'achat.

Le tableau ci-dessous permettra de se rendre compte de l'évolution des diverses branches de cette partie des échanges depuis 1901.

Années	Exportation du riz et denrées	Exportation des autres produits du cru	Réexportation et transit	Total
	francs	francs	francs	francs
1901....	107 882.146	52.611.746	31.096 545	191.590.437
1902....	134.095.565	49.810 198	29.886.808	213.792.571
1903....	77.081 383	40.288.739	28.537.789	145.907.911
1904....	109.469.079	43.294.711	29.140.019	181.903.809
1905....	71.209.728	50.799.528	46.748.397	168.757.653
1906....	83.226.335	64.169 607	29.500.838	176.896.780
1907....	153.496.721	64.744.811	35.116.125	253.357.657

Nous ne reviendrons pas ici sur les réflexions que la lecture de ce tableau doit suggérer. L'année qui vient n'a pu qu'accentuer les conclusions que nous tenions à cette place l'année dernière. C'est-à-dire que si l'on veut éviter dans l'avenir les mouvements de crises aussi graves que celles de ces dernières années, il faut faire beaucoup d'efforts pour développer l'exportation des autres produits (et principalement des produits minéraux) et développer le mouvement de la réexportation et du transit.

Nous ne sommes pas de ceux cependant qui voudraient voir l'Indo-Chine limiter sa production rizicole au profit d'autres cultures. Ce raisonnement est un pur enfantillage. Quand on a une source de richesse, on ne la tarit pas sous prétexte qu'elle peut ne pas donner tous les ans abondamment. On doit au contraire par tous les moyens (et en l'espèce par l'augmentation de l'étendue des terrains de culture par l'endiguement et l'irrigation) chercher à développer son

(1) Bulletin d'avril 1907.

débit, afin de s'assurer le plus fort minimum possible.

Mais, dans un pays aussi vaste et aussi complet que l'Indo-Chine, il y a place pour toutes les énergies, et il est bien certain qu'à côté de la culture du riz qui est, et je dirai presque qui doit rester purement indigène même en l'améliorant, il faut songer à développer la culture d'autres produits comme le café, le thé, le cocotier, le tabac, le jute, le coton, voire même la canne à sucre qui peut être aussi travaillée sur place. Ce développement peut être l'œuvre des colons européens aussi bien que celle des indigènes, car là il ne s'agit pas de prendre la place de ce qui existe déjà, mais de créer et d'introduire dans la colonie des richesses nouvelles aussi profitables aux particuliers qu'à l'ensemble.

Et si nous nous retournons du côté minier, ce qui a été fait et ce qui se fait semblent être assez pleins de promesses pour encourager toutes les initiatives et amener le concours le plus large et absolument nécessaire des capitalistes français. A ce point de vue, c'est sur ces derniers à peu près seuls qu'il faut compter, car on ne saurait songer à la possibilité pour l'indigène, à moins d'exception, de pouvoir mettre en œuvre les réserves minières.

Quant au commerce de transit, il semble bien que de ce côté, par la construction du chemin de fer du Yunnan, l'effort le plus considérable soit fait, et il n'y a qu'à en attendre quelques années les résultats.

Il n'en est pas de même du commerce de réexportation. Sur ce point, nous nous trouvons dans une situation lamentable et tout est à faire. En effet, non seulement nos ports (et pour n'en citer qu'un seul, Saïgon) n'offrent que peu de mouvement de réexportation et sont des entrepôts pour ainsi dire nuls, mais encore ils ne satisfont point aux propres besoins de la colonie qui, d'une part, voit la plus grosse partie de sa production se vendre à l'extérieur par l'intermédiaire des entrepôts de Hong-kong et Singapour, et, d'autre part, achète dans ces mêmes entrepôts quantité de marchandises que des courants commerciaux mieux organisés devraient faire affluer dans ses ports en provenance directe des pays d'origine. Et c'est ainsi que notre Indo-Chine, sur un mouvement total de 548 millions 334.825 francs en 1907, a eu besoin de l'intermédiaire de ces entrepôts pour une somme de 219.175.975 francs.

Certes, par la nature même des pays qui nous occupent et de la clientèle qui achète ou qui vend, on ne saurait dire que le commerce avec des lieux tels que Hong-kong et Singapour pourrait être entièrement supprimé par l'établissement d'entrepôts dans la colonie.

Il est cependant bien certain que si, depuis cinquante ans que nous occupons Saïgon, un effort avait été fait pour développer son marché extérieur, la situation ne serait pas celle que nous constatons. Il semble que l'attention de la métropole, aussi bien que celle de la colonie, n'a pas été assez portée sur ce point. D'un côté, il

n'y a eu aucun souci de facilités douanières et administratives pour la création d'un entrepôt; de l'autre, aucune initiative pour provoquer cette création, et l'acceptation par trop facile d'une routine commerciale que les compradors chinois de notre colonie en correspondance avec ceux de Hong-kong avaient tout intérêt à voir conserver.

La question, pour une grosse part, il est vrai, sortait, si l'on peut dire, du domaine de l'Extrême-Orient. L'état actuel a été, en grande partie, le résultat de la décadence et actuellement presque de l'annihilation de notre marine marchande.

Cette dernière question est primordiale, et si l'on ne veut pas voir l'accaparement du commerce de notre colonie par le commerce étranger, c'est celle qu'il faut trancher. Jamais la formule : la marchandise suit le pavillon n'a été plus vraie. Or, qu'a été notre pavillon en 1907? Alors que tout progressait dans la colonie, seule la part de la marine nationale est en recul de près de 100.000 tonnes. Cette part n'est plus que de 1/9^e du mouvement général. Alors que jusqu'alors elle avait au moins conservé la première place, pendant l'année écoulée, c'est l'Angleterre qui, progressant de 636.854 tonneaux, a tenu la tête. Bientôt même nous serons appelés à céder la deuxième place à la marine allemande, continuellement progressante et qui nous serre de près avec un progrès de 225.455 tonneaux. Il n'est pas jusqu'au Japon dont le mouvement n'existait pour ainsi dire pas, l'année précédente, avec 11.076 tonneaux, et qui cette année a fait un pas en avant de 287.207 tonneaux. Quel que soit le pavillon que l'on considère, il y a amélioration; seul le pavillon français ne progresse pas et même il perd.

Par suite de l'excellente année commerciale, le mouvement total de la navigation s'est accru de 1.251.842 tonneaux. Non seulement la France n'a pris aucune part de ce fret nouveau, mais encore elle a perdu 100.000 tonneaux sur sa part de l'année précédente. On peut dire que de ce fait l'armement français perd chaque année une recette de plus de 20 millions, et notre commerce national un mouvement d'affaires de 200 millions.

L'étude de cette question nous ferait trop sortir de notre sujet, mais nous n'aurions pas voulu ne pas l'effleurer ici. C'est le mal toujours grandissant dont souffre notre colonie.

Importations.

Nous allons examiner maintenant plus spécialement les événements du commerce d'importation en 1907.

L'Indo-Chine, sur une importation totale de 294.977.168, a reçu 106.866.722 francs de marchandises françaises et 188.110.446 francs de marchandises étrangères. C'est-à-dire que notre commerce national n'a participé à ce mouvement que pour 36 3 0/0 contre 39 2 0/0 en 1906.

Par rapport à l'année précédente, il y a seulement pour la France un progrès de 20.137.015 fr. contre un progrès de 54.154.352 fr. pour l'étranger. Si l'on ne considère que le commerce spécial

on constate que pour l'étranger la progression est ramenée à 30 millions, les chiffres restant les mêmes pour la France.

Il convient de rappeler toutefois qu'une grosse partie des marchandises importées de l'étranger ne pourra jamais être fournie par la France, c'est celle qui concerne les articles exclusivement chinois, qui sont consommés en quantité d'autant plus grande dans la colonie que l'année économique aura été meilleure pour les indigènes.

En dehors de ces importations, il en est d'autres cependant qui se prêteraient au développement du commerce français, surtout en raison de la protection douanière dont ce dernier est favorisé. Pour n'en citer que quelques-unes, nous nommerons les laits conservés, les farines, les pommes de terre, les tabacs, le goudron minéral, les tissus de coton teints et imprimés, la mécanique générale, la coutellerie, les articles de ménage, la lampisterie, la bimbeloterie. Ce sont là des marchandises qui, toutes, peuvent provenir de France et dont la métropole ne fournit pas la moitié. Elles représentent au bas mot pour notre commerce un débouché de cinquante millions que nous laissons perdre.

Étudions maintenant par chapitre les fluctuations des diverses importations en provenance de France en 1907.

Il y a gain pour elle sur les importations de farine, de vins, dont la consommation se répand parmi les indigènes, les ciments, les tissus de coton, les chapeaux de paille, les automobiles, les vélocipèdes.

La fabrication du tabac qui tend à se développer dans la colonie a amené la diminution des entrées de tabacs métropolitains, sauf en ce qui concerne les cigarettes. D'autres points malheureusement sont en recul, parce que la clientèle indigène leur préfère des produits étrangers similaires et meilleur marché.

Enfin il est à noter, comme nous l'avons fait l'année dernière, que le développement de l'industrie locale tend à concurrencer sérieusement l'importation pour certains produits, tels que la chaussure, la bière, les filés de coton.

Nous ne reparlerons pas de l'augmentation constatée en 1907 sur les divers produits d'origine chinoise. Nous signalerons tout de suite le progrès acquis par l'étranger au détriment de notre commerce. Ce sont d'abord les chevaux australiens qui continuent à être importés dans la colonie avec une progression régulière; de cela d'ailleurs il n'y a lieu que de se réjouir; par des croisements on peut arriver à améliorer la race autochtone. La houille et le pétrole profitent aussi de sensibles augmentations, de même l'or en feuilles, l'étain (importé surtout par la Standard Oil Cy pour la fabrication des bidons à pétrole). Il y a aujourd'hui aussi les sacs de jute comme conséquence de l'augmentation des récoltes. Les progrès de l'industrie étrangère pour les tissus de coton sont très inférieurs à ceux de notre industrie nationale, puisqu'ils s'élèvent à 700.000 francs au lieu de 9.000.000

de francs. Il y a donc eu là un sérieux effort de notre part, mais qui est encore insuffisant.

Le commerce étranger a subi quelques diminutions; les principales portent sur les farines et les filés de coton, particulièrement atteints par l'industrie locale.

Nous donnons ci-dessous la liste des produits importés pour une valeur supérieure à 500.000 fr. :

	1907
	francs
Lait conservé (de toutes sortes).....	1.135.973
Beurre.....	751.542
Farine.....	8.627.301
Pomme de terre.....	541.710
Vermicelle chinois.....	1.355.519
Fruits chinois.....	717.499
Anis.....	500.000
Noix d'arec.....	3.127.522
Sucre.....	2.198.766
Café.....	1.443.392
Thé.....	4.235.382
Tabac.....	5.964.114
Huile aromatisée.....	617.130
Baumes.....	604.128
Opium.....	8.109.260
Espèces médicales chinoises.....	2.295.854
Bois.....	1.188.652
Coton.....	4.600.810
Chanvre.....	945.983
Légumes.....	876.921
— conservés.....	835.832
Vins.....	8.287.678
Bière.....	1.452.796
Boissons distillées.....	2.782.565
Eaux minérales.....	538.062
Matériaux de construction.....	1.486.037
Houille.....	5.443.165
Goudron.....	3.393.688
Pétrole.....	7.315.261
Or battu.....	9.751.056
Fer en T.....	977.361
Fer blanc ou zingué.....	572.775
Rails.....	5.034.788
Lingots d'acier.....	1.231.925
Fils de cuivre.....	633.685
Étain laminé.....	582.088
Zinc laminé.....	865.196
Produits chimiques.....	1.754.475
Indigo.....	1.069.100
Couleur.....	1.667.414
Savons parfumés.....	638.495
Jossticks.....	1.083.256
Poterie.....	3.745.572
Verres et cristaux.....	1.337.027
Tissus.....	24.587.715
Tissus de lin, chanvre et ramie.....	731.379
— de jute.....	13.489.747
— de coton.....	28.213.524
— de laine.....	1.822.789
— de poils.....	1.193.604
— de soie.....	10.044.270
Vêtements et lingerie.....	2.772.754
Papier et applications.....	10.773.524
Chaussures.....	571.280
Orfèvrerie, horlogerie, bijouterie.....	1.068.659
Machines et mécaniques.....	5.870.477
Outils.....	1.057.655
Constructions métalliques.....	4.011.924

58.268.007

Petite ferronnerie.....	1.234.149
Ferrure de wagons.....	673.465
Clouterie, visserie.....	1.260.389
Objets d'art en cuivre.....	1.103.620
Armes et munitions.....	5.695.378
Chapeaux de paille.....	676.375
Sacs en paille.....	529.688
Automobiles.....	1.711.236
Vélocipèdes.....	749.480
Embarcations de mer.....	828.625
Jouets.....	1.916.594
Allumettes.....	1.053.628
Parapluies de coton.....	1.742.346

Exportation.

Le mouvement des exportations s'est élevé au total à 253.357.657 francs dont 42.746.330 pour la France et ses colonies et 210.611.327 francs pour l'étranger.

Par rapport à 1906 la France gagne 3.851.983 francs seulement et l'étranger 72.608.894, soit un total de 76.460.877.

Jamais encore l'Indo-Chine n'a connu une telle puissance d'exportation, différentes causes étant venues favoriser l'année écoulée. Non seulement les récoltes de riz de Cochinchine, du Cambodge et du Tonkin ont dépassé les prévisions les plus optimistes, mais encore la réalisation s'est faite à des cours très avantageux en raison des disettes qui ont sévi dans les grands pays consommateurs, la Chine, le Japon et les Philippines.

En dehors du riz il y a eu augmentation sur la production de divers produits : les soies grèges, le coton, la maïs, le coprah, le poivre, le thé, les filés de coton et pour une moindre quantité les bois (principalement le lim). Il convient d'insister particulièrement sur la vente au dehors et particulièrement au Yunnan des filés de coton de la colonie. Le gain réalisé par eux provient des exportations de la Société cotonnière du Tonkin, maintenant en pleine activité et qui doit faire appel au marché extérieur pour l'écoulement de ses produits. Les quantités ainsi déversées au dehors ont augmenté de plus de 800.000 francs d'une année à l'autre, montant ainsi à 1.600.000 francs. Il est en outre intéressant de noter que sur cette quantité près de 600.000 francs de filés ont été dirigés en France.

A côté de ces divers produits qui ont progressé il faut noter ceux qui ont perdu, au premier rang desquels le caoutchouc dont les qualités mal préparées ou fraudées n'ont pu supporter les effets de la crise générale sur ce produit dans le monde.

La progression des produits ci-dessus s'est fait sentir aussi bien pour le commerce avec la France que pour le commerce avec l'étranger.

Il est d'autres produits qui n'ont progressé que pour l'étranger. C'est ainsi que le commerce des bœufs vers Manille a eu une marche ascendante considérable et qui devient inquiétante pour notre colonie qui en quelques années risque d'être dépeuplée si l'exportation continue avec cette importance.

L'augmentation des sorties de coprah, de fruits

frais, de sésame, de gomme laque a profité principalement au commerce étranger. Le coton de notre colonie est de plus en plus demandé par les planteurs du Japon, et la production qui a été considérable en 1906 a trouvé acquéreur aussi bien par le marché local que par la métropole et par l'étranger.

Les ciments fabriqués à Haïphong sont très estimés sur les marchés voisins, et leur exportation augmente. De même les houilles de Hongay sont de plus en plus demandées par les usines et le port de Hong-kong. Les autres productions minières, zinc et étain, trouvent aussi sur ce marché un débouché toujours augmentant.

Par cet aperçu résumé on peut voir que d'une manière générale tous les produits de notre colonie ont été exportés en plus grande quantité en 1907 qu'en 1906.

Il n'y a à regretter qu'une chose c'est qu'ils ne l'aient pas été vers la France en quantité plus grande.

Nous donnons ci-dessous la liste des produits exportés pour plus de 500.000 francs.

	1907
	francs
Bœufs.....	1.163.308
Peaux de bœufs.....	1.108.887
Soies grèges.....	1.919.439
Pêches.....	11.536.282
Maïs.....	4.052.115
Riz et dérivés.....	154.407.265
Légumes en grains.....	786.353
Café.....	985.242
Coprah.....	495.127
Sucre d'Annam.....	569.843
Thé de Chine.....	271.785
— d'Annam.....	920.295
Poivre.....	6.031.237
Amome et cardamome.....	687.612
Tabac chinois.....	1.090.055
Cannelle.....	1.058.116
Caoutchouc.....	1.431.749
Gomme et slik laque.....	1.027.394
Huile d'anis ou de badiane.....	802.860
Bois.....	591.565
Coton en laine.....	2.045.228
— égrené.....	531.576
Rotin.....	564.219
Cunao.....	648.770
Ciment.....	2.698.474
Houille crue et en briquettes.....	9.646.889
Etain.....	12.812.370
Filés de coton.....	11.209.019
Peaux corroyées.....	2.106.104
Tresses.....	586.078
Nattes.....	2.731.546

Transit.

Examinons maintenant le mouvement du transit.

Ce dernier, avant l'annexion au Cambodge des nouvelles provinces, était composé du transit vers ces régions, du transit vers le Yunnan et du transit vers le Kouang-si.

Actuellement, depuis l'annexion, les opérations

commerciales de la région de Battambang sont englobées dans le commerce spécial de la colonie. Quant au transit sur le Kouang-si, il est resté en 1907 ce qu'il a toujours été, c'est-à-dire insignifiant. Reste donc le transit yunnanais, qui soit à la montée soit à la descente représente un élément commercial du plus haut intérêt.

Ils est manifesté en 1907 avec son activité habituelle. C'est toujours le transit avec Hong-kong dans les deux sens qui en est l'élément prépondérant et de beaucoup, ainsi qu'on peut s'en rendre compte ci-dessous :

Hong-kong-Yunnan	17.462.355	} 30.684.810
Yunnan Hong kong	13.222.455	
Europe au Yunnan	478.522	
Quang-si-Yunnan	68.441	
Quang-si-Quang-si	9.057	
Sur Battambang (5 mois)	272.853	
Total	31.513.683	

Sur un total de 31.513.683 francs le transit avec Hong-kong représente 30.684.810 francs.

Disons en passant qu'en 1907 le transit de l'Indo-Chine a progressé de 6.500.822 francs sur 1906 et que le transit avec Honk-kong est en plus-value de 7.468.516 francs.

La cause de ces progrès est due pour une part à la construction du chemin de fer pour laquelle de nombreux coolies ont été introduits, lesquels ont consommé davantage d'articles d'origine chinoise. Il faut considérer en effet que si ce n'est les filés de coton le transit Honk-kong-Yunnan se compose presque exclusivement d'articles chinois. D'autre part, l'année 1906 en raison d'une grande sécheresse avait eu à souffrir d'un ralentissement de la production d'étain par suite de l'abandon des mines par les ouvriers.

L'exploitation a repris de plus belle en 1907 et cette production a atteint le chiffre le plus fort connu jusqu'ici. Cette augmentation a compensé et au delà les diminutions considérables qu'a subies le transit de l'opium par suite de l'interdiction de sa consommation en Chine.

Aujourd'hui que le chemin de fer pénètre de 80 kilomètres dans la province Yunnan, il est bien certain que l'on verra progresser le transit d'une manière plus importante, et qui ne peut aller qu'en se développant à mesure que la ligne ouvrira de nouvelles régions à l'importation et à l'exportation pour l'Europe d'une part, mais surtout pour Hong-kong. Il ne faut pas oublier en effet que ce que les Yunnanais demanderont surtout, ce sont des articles chinois, et que notre rôle sera surtout de servir de transitaire entre la province isolée et le bloc chinois.

Les principales marchandises transitant vers le Yunnan ont été par comparaison avec 1906 :

	Francs		Francs
Le tabac chinois	1.061.050	au lieu de	724.770
Le coton pilé	9.545.219	—	7.147.534
Les tissus de coton	1.710.275	—	826.409

Les marchandises venant du Yunnan :

	Francs		Francs
L'étain	12.677.042	au lieu de	11.073.423
L'opium	40.780	—	376.660
Le thé	241.242	—	424.606

Conclusion.

Nous avons au cours de cette étude examiné au fur et à mesure les questions qui intéressent le commerce indo-chinois. Notre conclusion sera donc brève.

En résumé l'année commerciale 1907 a été exceptionnellement bonne et l'année qui vient, tout en étant excellente, pourrait très bien ne pas donner les chiffres que nous venons d'examiner. Il est à regretter simplement que la métropole se tienne si à l'écart de l'évolution économique de notre France d'Extrême-Orient. En l'état actuel des choses, tout progrès de l'Indo-Chine profite surtout à Hong-kong; je ne pense pas que ce soit pourtant là le but à rechercher.

Ce que nous disions l'année dernière ici même, nous ne pouvons que le répéter; l'Indo-Chine, par la force des choses, par la paix dont elle jouit, par l'effort de ses colons, par les travaux publics qu'on y a poursuivis, progresse et progressera encore plus; que la France s'en préoccupe ou non, son évolution continuera, avec elle ou sans elle.

Seulement, quand il sera trop tard, lorsque le marché de la colonie aura été absorbé par le commerce étranger, il ne faudra pas crier partout que nous avons des colonies pour l'étranger et non pour nous, parce que lorsque nous pouvons y aller, nous ne le faisons pas et, quand nous disons nous, ce n'est pas à l'émigrant que je songe, mais au capitaliste, à l'entrepoteur, à l'armateur, au courtier, à l'industriel. Ce sont tous ceux-là auxquels sont réservés les gros bénéfices du commerce, qui doivent aller en Indo-Chine parce que c'est leur intérêt, et parce qu'ils doivent y aller pour créer à Saïgon un grand entrepôt sur le modèle du marché de Hong-kong. Cet entrepôt recevra par des navires français des marchandises françaises qu'il répandra dans tout l'Extrême-Orient; il renverra en Europe et principalement en France par des navires français les millions de tonnes de riz et autres produits qui sont actuellement abandonnés à l'armement étranger.

C'est là la seule solution de l'avenir français en Indo-Chine, hors de laquelle notre influence économique et bientôt morale périclitera.

P. CHEMIN-DUPONTÈS.

Nous accepterions avec reconnaissance les listes de noms pour la propagande que MM. les Adhérents voudraient bien nous adresser.

ASIE FRANÇAISE

Le budget des colonies à la Chambre. — La discussion du budget des colonies à la Chambre a, dans les deux séances du 16 novembre 1908, présenté quelques points qui méritent d'être relevés ici parce qu'ils touchent d'assez près notre colonie d'Indo-Chine.

Dans la première séance de cette journée, celle du matin, on a beaucoup discuté sur la diminution des effectifs des troupes coloniales en Indo-Chine. On sait que, l'an dernier, c'est sur l'initiative de parlementaires que fut prise une mesure contre laquelle nous nous sommes élevés ici même, que dans la presse quotidienne on apprécia, d'une façon à peu près générale assez sévèrement et qui, finalement, a porté les fruits que les gens réfléchis redoutaient. Les troubles dont la colonie a souffert n'auraient peut-être pas éclaté si on n'avait pas rogné ainsi sur les effectifs ou, en tout cas, ils n'auraient pas causé, à beaucoup près, la même appréhension.

Aux critiques apportées à la tribune sur cette mesure, le rapporteur général de la commission du budget a répondu qu'en réalité les troupes avaient été fort peu réduites par rapport aux années précédentes, qu'on était revenu au *statu quo* antérieur aux événements d'Extrême-Orient. L'intervention de M. Doumer, qui s'est montré optimiste, a été suivie de celle du ministre des Colonies; et chacun a semblé avoir gardé son opinion concernant la diminution des effectifs opérée l'an dernier en Indo-Chine.

A la séance de l'après-midi, consacrée à la discussion générale du budget des colonies proprement dit, M. Louis Martin est venu plaider la cause d'une colonie dont nous avons parfois, dans ce Bulletin, entretenu nos lecteurs. L'orateur a montré que la Nouvelle-Calédonie, privilégiée par la nature, se trouvait pourtant dans une situation extrêmement difficile et ne pouvait pas tirer de ses richesses intérieures tout le parti désirable. Pour l'orateur, cette situation lamentable provient : 1° de ce que les mines sont soumises, dans la colonie, au régime instable des décrets, et 2° de ce que les voies de communication font défaut. D'autre part, la Nouvelle-Calédonie a trop de fonctionnaires à payer et souffre de son régime douanier. Il y a là pour la France une situation qui mérite une grande attention, car la Nouvelle-Calédonie n'est malheureuse que parce qu'on n'a pas su l'organiser de façon qu'elle tire avantage de ses richesses.

Se plaçant à un point de vue plus général, un autre député, M. Chailley, est venu réclamer du ministre beaucoup de fermeté pour assurer la connaissance de la langue des indigènes de la part des administrateurs et magistrats coloniaux. Le même député a demandé encore, entre autres choses, la constitution d'un comité de juriconsultes qui étudierait et reviserait les coutumes indigènes. Il ne suffirait pas, d'ailleurs, d'avoir

de bons textes à appliquer, il faudrait encore avoir des magistrats capables de les appliquer; or il y aurait à améliorer le recrutement des magistrats indigènes ou européens.

M. Aynard a critiqué la façon dont on a stimulé la consommation de l'alcool officiel, de l'alcool du monopole au Tonkin. Nous avons trop souvent montré combien l'organisation de certains monopoles avait troublé les habitudes des indigènes et provoqué de la désaffection à notre égard pour ne pas approuver les observations que le député du Rhône a apportées à la tribune. Après les explications du ministre, M. Aynard a exprimé la confiance que le spectacle de la consommation forcée de l'alcool par les indigènes ne se renouvellerait pas.

On peut retenir de cette discussion, qui n'a pas été, en somme, remplie de beaucoup d'aperçus nouveaux, qu'on reconnaît de plus en plus la nécessité de faire des indigènes des collaborateurs de l'œuvre économique que nous poursuivons dans les pays placés sous notre drapeau; et que pour atteindre ce but on préconise avec raison une politique indigène basée sur le respect des usages et des coutumes, non viciée par la politique de l'assimilation; encore qu'il se soit trouvé un orateur pour vanter cette politique dont les néfastes effets ne sont pourtant pas niables. Mais une voix ne fait pas l'opinion et on semble comprendre maintenant à la Chambre que tout le fatras de nos codes et de nos lois est la pire exportation qu'on puisse faire dans nos colonies.

Les premiers actes de M. Klobukowski.

— Dès son arrivée en Indo-Chine, le nouveau gouverneur général a agi en homme qui connaissait depuis longtemps le pays et qui, ne s'en étant jamais désintéressé, en savait les faiblesses et les besoins.

Voici d'abord la première circulaire qu'il a adressée à ses collaborateurs : le lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, les résidents supérieurs au Cambodge, en Annam, au Tonkin et au Laos, les chefs des services généraux.

Saïgon, le 25 septembre.

Le gouverneur général de l'Indo-Chine, à MM. le lieutenant-gouverneur de la Cochinchine, les résidents supérieurs au Cambodge, en Annam, au Tonkin et au Laos, les chefs des services généraux.

La situation de l'Indo-Chine vient d'être, de la part du département des Colonies, l'objet d'un examen approfondi; les constatations que personnellement j'ai pu faire en ont confirmé pleinement les résultats. En conséquence, j'estime qu'il est nécessaire d'examiner avec vous les simplifications qui peuvent être apportées dans le fonctionnement de nos divers services administratifs au cours du prochain exercice.

Tout d'abord je désire qu'il soit bien entendu que cette opinion n'implique, en aucun cas, la critique de l'administration de mes prédécesseurs; je rends, au contraire, hommage à la largeur de vues dont ils ont témoigné dans l'accomplissement de leur mission et je tiens à honneur de me solidariser avec eux dans un égal sentiment du

bien public au service d'un même idéal : la grandeur et le bon renom de la patrie française.

Il ne saurait être question, dans la tâche que j'entreprends, d'un changement d'orientation de notre politique générale en Indo-Chine ; ce serait restreindre singulièrement, en même temps que notre horizon, la conception de nos intérêts, que ne pas comprendre au nombre des éléments principaux de la prospérité de l'Indo-Chine son rayonnement extérieur, et de ne pas continuer à soutenir et à développer, dans la mesure du possible, les œuvres d'influence française en Extrême-Orient dont l'expérience a démontré l'incontestable utilité.

Il ne saurait davantage être question de toucher aux lignes essentielles de l'Union indo-chinoise, dont la création déjà remonte à plus de vingt ans, qui a donné et donne chaque jour des preuves de sa vitalité et dont il y aurait démesure à mettre en discussion l'existence ; mais il n'est pas d'œuvre humaine qui soit immuable, il n'en est pas qu'on puisse, sans présomption, considérer comme intangible ; à défaut de la volonté des hommes, le temps se chargerait d'indiquer lui-même les modifications indispensables, et il est simplement sage de ne pas se laisser devancer par les événements.

On ne peut donc, sans encourir le reproche d'aveuglement, méconnaître la très importante évolution qui s'accomplit dans les esprits en Extrême-Orient. Et le moment est venu d'apporter, dans nos méthodes administratives, les tempéraments, les réformes susceptibles, non pas seulement de moins contrarier les habitudes de nos sujets, mais de mieux répondre à leurs besoins présents à leurs vœux légalement formulés, à leurs aspirations nouvelles que, par un constant et louable souci de leur éducation, nous avons nous-mêmes éveillées.

Il est permis de se demander si l'organisation actuelle, basée sur un principe généralisé de centralisation, est absolument satisfaisante. Je ne le pense pas.

La centralisation m'apparaît comme un moyen de mieux armer l'action gouvernementale pour le plus grand profit des intérêts généraux. Mais si, dans ses applications diverses, elle s'exerce sur tous les détails des services, elle risque non seulement d'augmenter inconsidérément les dépenses, mais d'entraver aussi le jeu normal d'institutions dont elle a, au contraire, pour rôle de fortifier et d'assouplir le fonctionnement. Or celles-ci, la direction indiquée, l'impulsion initiale une fois donnée, le contrôle assuré — et telles sont les attributions du gouvernement général — doivent se mouvoir librement et avec leurs moyens propres.

C'est une règle de bon sens qu'on peut gouverner de loin, mais qu'on n'administre bien que de près ; dans une aussi vaste région que l'Indo-Chine — que se partagent deux civilisations différentes et quatre régimes distincts — les gouvernements locaux ne doivent pas être que de simples rouages attendant d'être actionnés par un moteur central ; ce sont autant d'organes autonomes, responsables, empruntant à la connaissance du milieu dans lequel ils évoluent une valeur particulière, une sûreté de manœuvre, une souplesse et surtout une autorité consciente de ses droits et aussi de ses obligations dont, à tout instant, est appelée à profiter la chose publique. Ce serait persister dans une erreur d'une répercussion lointaine et fâcheuse que de les maintenir à l'état d'unités, ayant, dans l'administration chinoise, moins une fonction qu'un grade.

Où est la responsabilité, là doit être le pouvoir. Or, qui est responsable de l'ordre et de la bonne marche des affaires, sinon le représentant direct de l'autorité centrale, les gouverneurs locaux assistés de leurs collaborateurs immédiats, les administrateurs ?

Est-il dès lors admissible qu'à côté d'eux, en dehors d'eux, à l'encontre souvent de leurs avis, parfois même à

leur insu, les agents des services généraux, échappant entièrement à leur contrôle, puissent engager et mettre en mouvement une part de l'action publique ?

Si quelque accident fâcheux se produit, qui doit en atténuer les conséquences et serait reprochable de ne pas le faire ? Celui-là même qui est resté étranger à l'initiative dont il subit le contre-coup : résultat paradoxal dont le premier effet, et non le moins déplorable, est d'amoin-drir, de discréditer même aux yeux des indigènes le prestige et l'autorité de la représentation gouvernementale.

Il y a là, semble-t-il, à tous les degrés de l'échelle et dans les branches de l'administration, un émiettement d'activités et d'efforts frappés d'impuissance par leur division même, un éparpillement de responsabilités insaisissables et, partant, dépourvues de sanction.

Bien que ces considérations se soient déjà, sans nul doute, imposées à votre esprit, il m'a paru utile de vous les exposer dès mon entrée en fonctions. Vous saurez ainsi exactement dans quel sentiment j'aborde l'examen des réformes que je crois indispensables et dont la réalisation progressive doit, dans ma pensée, nous conduire à une décentralisation méthodique, sans secousses, comportant évidemment certaines réductions inévitables et certaines économies, mais respectant les droits acquis et prévoyant aussi des ménagements et des compensations équitables.

Ces réformes peuvent, suivant le très judicieux programme que me tracent mes instructions, se classer en trois catégories :

- 1° Celles qui sont réalisables immédiatement ;
- 2° Celles qui sont réalisables par étapes successives ;
- 3° Celles qui nécessitent des études supplémentaires.

Avec chacun de vous, j'étudierai la procédure qu'il convient de suivre pour arriver à la prompte et efficace application de ces diverses mesures ; m'inspirant des nécessités de la sécurité intérieure et extérieure de nos possessions, du progrès des institutions dont elles ont été dotées, je travaillerai avec vous à la mise au point des réformes les plus propres à assurer le développement général de notre commerce et de notre industrie, ainsi que des intérêts de nos colons et de nos indigènes, à convaincre, en un mot, les populations des intentions bienveillantes que le gouvernement de la République désire témoigner à tous ceux qui apportent à la cause de la prospérité générale la contribution de leur bon vouloir honnête et laborieux.

Dans la voie que je vais suivre, j'ai besoin de votre entier et loyal concours ; je compte sur votre collaboration active et dévouée.

Dès maintenant, à titre préliminaire et transitoire, vous devrez vous préoccuper de déterminer un accord complet entre l'action du personnel sous vos ordres et celle des administrateurs chefs de province.

L'expérience a démontré que, du défaut d'entente entre les administrateurs, chefs de province, et les agents des services généraux, résultaient de graves inconvénients, notamment en ce qui concerne le service des Douanes et Régies. Il est évident que l'action de ceux-ci serait incomplète, inefficace et même dangereuse, si elle n'était appuyée, guidée, et parfois aussi tempérée par l'influence de l'agent du pouvoir central. Aussi, dans le but de sauvegarder le principe de l'autorité territoriale que doit avoir le représentant du gouverneur général sur l'ensemble du personnel des services généraux, les dispositions ci-après devront être appliquées :

- 1° Les agents des services généraux, et particulièrement ceux des D. R., devront tenir l'administrateur chef de province, comme leur chef direct, au courant de toutes les mesures qu'ils sont amenés à prendre pour assurer la marche générale de leur service ; ils lui rendront compte de tous les incidents pouvant avoir une répercussion sur

la tranquillité publique et de nature à intéresser l'action administrative. En toutes circonstances, ils auront à se concerter avec le chef de province pour l'exécution des mesures présentant un caractère de gravité spéciale.

2° Comme conséquence, le chef de province aura à donner son appréciation, par la voie administrative, sur les agents en service dans sa circonscription.

Le lieutenant gouverneur de la Cochinchine, les résidents supérieurs et les chefs des services généraux devront se concerter et soumettre à mon approbation, « dans un délai de huit jours à dater de la notification de la présente circulaire », les instructions destinées à assurer la mise en vigueur de ces nouvelles dispositions.

Signé : A. KLOBUKOWSKI.

Cette circulaire a été très bien accueillie tant en Indo-Chine qu'en France. On y a senti un esprit qui comprenait les nécessités d'une bonne administration et qui voulait organiser logiquement celle-ci de façon que l'action et le contrôle soient là où est la responsabilité, ce qui n'existait plus avec des services devenus tout à fait indépendants des chefs de provinces.

En Annam, M. Klobukowski a marqué son passage par deux actes qui sont eux aussi beaucoup commentés et favorablement. Il est allé au palais royal de Hué, avec beaucoup de solennité, sachant combien la pompe des cérémonies frappe l'imagination de ces populations et voici la harangue qu'il a adressée au jeune roi, successeur de Thanh-tai.

« Au nom du gouvernement de la République française, protecteur de l'Annam-Tonkin, j'apporte à Votre Majesté le témoignage de notre inaltérable amitié et de notre désir de collaborer avec votre gouvernement de plus en plus intimement au développement de la prospérité du royaume. C'est la troisième fois que j'entre officiellement dans ce palais; j'y trouve le souvenir de Paul Bert, mon maître regretté, qui avait, dès le premier instant, compris l'âme annamite, il avait commencé à en traduire les aspirations dans son langage et dans ses actes quand la mort est venue entraver la réalisation de ses nobles projets. Mais si l'homme a disparu, l'idée subsiste, et c'est elle que je viens aujourd'hui interpréter et appliquer dans ce beau pays dont la paix intérieure, étroitement liée à la cause du progrès et des réformes fécondes, est et sera toujours assurée par la vigilante sollicitude de la France. De même que mon prédécesseur et ami, M. Paul Beau, et mes éminents devanciers, je compte que le gouvernement de Votre Majesté me facilitera ma tâche par son loyalisme et son souci éclairé des véritables intérêts du peuple annamite. »

Le roi a répondu :

« Excellence, votre discours, par les sentiments que vous avez exprimés, a rempli mon humble personnalité d'une joie bien sincère. Comme représentant de l'État protecteur, S. E. Paul Bert fut le premier résident général, vous étiez, Excellence, son collaborateur, aussi vous connaissez parfaitement et depuis longtemps tous les besoins du pays d'Annam. A moi, faible personne, la succession au trône m'est échue alors que je suis encore

dans l'enfance; j'ai l'assurance que, dans la charge si importante que vous occupez en revenant ici, vous vous êtes, Excellence, tracé tout un programme de projets pour mon bonheur personnel et la prospérité de mon royaume.

« Je fais également des vœux pour votre bonheur que je désire constamment croissant afin de vous permettre de réaliser les nobles projets de Paul Bert, si heureusement inspirés par l'intérêt qu'il portait au protectorat de l'empire d'Annam. Votre renommée sera ainsi revêtue d'une auréole plus éclatante parmi les nations. Soyez convaincu, Excellence, que moi-même, si faible que je sois encore, vous apporterai, avec mon gouvernement, une collaboration sincèrement dévouée et nous pourrons ainsi, un jour, nous réjouir des résultats acquis. »

Le gouverneur général ne s'est pas contenté de cette manifestation qui a eu pour témoins les hauts dignitaires de la cour d'Annam. Il a en outre adressé aux populations de l'Annam et du Tonkin une proclamation qui a été affichée partout et dont voici le texte :

Habitants de l'Annam et du Tonkin.

C'est un ami sincère qui vous revient après une longue absence.

J'arrive à vous le cœur ouvert, la main tendue, avec le désir de vous associer, par des actes autrement que par des paroles, à l'œuvre de progrès entreprise par la France en Indo-Chine.

Le gouvernement de la République m'a fait le très grand honneur de m'investir de sa confiance parce qu'il sait que je vous aime; il sait que je représente à vos yeux une tradition de collaboration amicale.

Aussi m'a-t-il attribué le pouvoir de vous donner des satisfactions légitimes.

Pendant une longue suite d'années, nous avons répandu l'instruction dans votre pays et nous vous avons admis, sous la protection nécessaire et durable du gouvernement français, à discuter vos intérêts: ayant éveillé les intelligences, nous devons causer avec elles.

C'est pourquoi j'étudie et je compte appliquer progressivement des réformes qui peuvent se résumer ainsi: répartition plus équitable de l'impôt; contrôle de l'emploi des journées de corvées avec faculté de rachat; amélioration dans le mode d'exploitation des marchés, par exemple restitution éventuelle aux villages de cette exploitation; affermissement de l'autorité des chefs et sous-chefs de canton, maires et notables, avec responsabilité effective; recrutement des mandarins avec amélioration de leur situation matérielle; accession élargie des indigènes à certaines fonctions; étude et exécution immédiate de travaux d'hydraulique agricole: petites digues, canaux, assèchements, irrigations, mise en culture des régions abandonnées et incultes; étude immédiate des réformes à apporter au régime du sel et de l'alcool; détaxe éventuelle des droits de consommation en faveur des industries saumurières; organisation et développement des œuvres d'assistance médicale; suppression de la responsabilité des villages en matière de contrebande.

Tout cela, je le ferai, j'en prends l'engagement.

Je vous assure, en outre, qu'aucun impôt nouveau ne sera créé, qu'aucun impôt existant ne sera augmenté;

Que le gouvernement est bien résolu à maintenir le régime du Protectorat, en l'améliorant, s'il est nécessaire, mais sans en modifier le principe.

Habitants de l'Annam et du Tonkin.

Vous avez à la fois des droits et des obligations envers le Gouvernement de la République, votre protecteur.

Je veillerai personnellement au respect de vos rites, de vos mœurs, de vos coutumes, de vos traditions nationales, à la sauvegarde de vos intérêts individuels, qu'il s'agisse aussi bien des mandarins, des lettrés, que des gens du peuple ou des habitants des villages et de la campagne, à l'établissement, entre les hauts fonctionnaires français et indigènes, de rapports cordiaux basés sur des sentiments d'estime et de déférence réciproques.

Mais, de votre côté, — retenez bien mes paroles, — vous refuserez d'écouter ceux qui cherchent à jeter parmi vous des semences de discorde, de haine et de révolte.

Défiez-vous donc lorsque des ambitieux, avides de jouer un rôle, affirment avoir en vue votre bien ; c'est au contraire aux pires malheurs que vous conduiraient leurs excitations intéressées.

Vous devez comprendre, en effet, qu'il n'est pas de progrès possible, pas de réforme sérieuse et durable sans le maintien de l'ordre, sans le respect absolu de la loi.

Aussi, conscient des devoirs que m'imposent, et la confiance du gouvernement de la République, et le sentiment de vos véritables intérêts, je suis fermement résolu, pour assurer la sécurité intérieure du pays, à réprimer avec rigueur tout acte qui serait de nature à troubler la tranquillité publique, toute infraction au régime légal dont j'ai la garde.

En agissant ainsi, j'aurai, j'en suis sûr, l'approbation de tous les hommes sages d'entre vous, de tous les patriotes sincères, qui ne doutent pas que, sous la puissante égide de la France, l'Indo-Chine n'accomplisse, dans la paix et dans le travail, son évolution historique.

Hué, le 12 octobre 1908.

*Le ministre plénipotentiaire,
gouverneur de l'Indo-Chine,*

A. KLOBUKOWSKI.

Ce sont là des documents très nombreux, mais que nous avons cru devoir publier parce qu'aucune analyse n'aurait pu donner l'impression qui ressort tant de la circulaire que de la proclamation. Il faut souhaiter que M. Klobukowski puisse tenir la main à ce que les prescriptions qu'il a ainsi données ne restent pas lettre morte.

La Chambre consultative centrale indigène. — On sait que peu avant de cesser ses fonctions de gouverneur général, M. Beau, s'inspirant d'une idée qu'avait eue naguère Paul Bert, avait créé une représentation des indigènes. Ce *Bulletin* a donné alors l'organisation de cette représentation. M. Klobukowski ne supprime pas l'institution créée par son prédécesseur, mais par un arrêté en date du 2 octobre, il modifie la composition de cet organisme nouveau qui a déjà fonctionné une fois. La Chambre consultative centrale indigène sera désormais appelée commission consultative des notables indigènes. Cette assemblée comprendra 88 membres indigènes, les représentants de la population rurale seront au nombre de 45. Ils seront élus par les chefs et sous-chefs de canton. Il y aura ainsi des conseillers âgés, expérimentés, connaissant les besoins de leurs compatriotes. Le nombre des représentants du commerce indigène sera d'une

vingtaine. Enfin, Tri-Phu, Tri-Huyen, et Tri-Chau, compléteront le nombre des membres. Ces derniers seront désignés par le gouverneur général. La commission consultative des notables indigènes se réunira lorsque le résident supérieur aura besoin de prendre son avis sur les questions intéressant la population indigène.

CHINE

La mort des souverains chinois. — L'empereur de Chine Kouang-siu et l'impératrice douairière Tseu Hi sont morts à quelques jours l'un de l'autre.

L'empereur n'avait, on le sait, aucune autorité. Il était né à Pékin, le 2 août 1872. Il était fils du prince Tchouen, septième fils lui-même de l'empereur Tao Kouang, qui régna de 1821 à 1851, et non pas fils de son successeur. Il était le neveu de l'impératrice douairière, qui était devenue sa mère adoptive.

Il vivait enfermé dans son palais, au milieu de toutes les femmes du harem. Sa mère adoptive l'avait marié, le 26 février 1889, à une fille de son frère Kouei-siang, duc de troisième rang, car les concubines qu'on lui donna ne sont que des femmes auxiliaires qui n'ont point le plein caractère de la femme légitime. Ce mariage fut sans enfants. Il n'en eut pas davantage des concubines.

Le 4 mars 1889, il avait été proclamé majeur et théoriquement il régnait, mais en réalité l'impératrice douairière continuait à être maîtresse souveraine du pouvoir. Vers 1898, on crut à un déplacement d'autorité; l'empereur tomba sous l'influence de Kang-youwei et de ses amis, mais cela ne fut pas de longue durée et les inspirateurs du prince furent bientôt supprimés.

L'impératrice douairière, qui était déjà malade au moment où l'empereur mourut, n'en reçut pas moins cependant le prince Tching et approuva un édit proclamant le prince Pou-yi héritier présomptif, et le prince Tchouen, régent. Les légations étrangères en ont reçu notification.

Un décret publié le 15, au nom du nouvel empereur, annonce que celui-ci avait reçu le message suivant de l'impératrice douairière, qui prouve bien que Tseu-hi a tenu jusqu'à la fin à conserver un pouvoir absolu et comptait le maintenir sous la régence actuelle.

« En ce moment, je suis désespérément malade et je crains de ne pouvoir me rétablir. Dorénavant, toutes les affaires du gouvernement et de l'empire seront confiées au prince régent, et si des questions sérieuses surgissaient, le prince devrait demander l'avis de la nouvelle impératrice douairière. »

Tout le monde s'accorde à déclarer que la nouvelle impératrice douairière est une personne très effacée, mais que la veuve de Woung Lou, belle-mère du nouveau régent, est une femme

énergique : c'était l'amie intime de la défunte douairière et elle exercera une grande influence sur le nouveau régime.

Le correspondant du *Times* à Pékin télégraphie à son journal le texte suivant du décret d'adieu de l'impératrice douairière, que la *Gazette officielle* a publié le 15 novembre dans la soirée :

Moi, personnage humblement vertueux, j'eus jadis l'honneur d'être choisie comme une des compagnes de Sa Sainte Majesté mon mari Hsien Feng. La succession au trône de mon fils l'empereur Toung Tchi eut lieu au moment où des rébellions sévissaient et où les rebelles musulmans et les indigènes de Kouei Tcheou provoquaient à tour de rôle des désordres. Les provinces de la côte étaient en proie à de graves difficultés. Partout la misère régnait. De concert avec l'impératrice douairière de l'Est, je maintins l'autorité du gouvernement en travaillant nuit et jour.

Grâce au ciel, j'étouffai les rébellions et du danger je fis renaître la paix.

Au moment où Sa Majesté Koang-siu succéda au trône, la crise était encore plus grave et le peuple se trouvait réduit à une misère encore plus grande. Dans l'intérieur de l'Empire, c'était le malheur ; à l'extérieur, il y avait le danger qui se renouvelait et de nouveau il importait de travailler à la réforme du gouvernement.

En 1906, je lançai un décret annonçant l'établissement d'une Constitution et cette année-ci j'ai proclamé la date où sera accordé ce régime. Heureusement, ma santé a toujours été robuste et mes forces se sont maintenues, mais inopinément, depuis l'été dernier, je suis souvent souffrante. Les affaires d'Etat étaient urgentes et je ne trouvais plus de repos. Je ne dormais plus et je n'avais plus d'appétit, et mes forces commençaient à s'épuiser. Néanmoins, je ne me reposais jamais, pas même une seule journée. Samedi eut lieu la mort de l'empereur. La douleur m'accabla. Je ne pouvais plus résister. Mon état est grave et tout espoir de guérison a disparu. A ce moment, l'œuvre de la réforme a fait déjà peu à peu quelque progrès.

S. M. le nouvel empereur est très jeune et aura besoin de conseils. Le prince régent et les ministres devront l'aider à fortifier les fondations de notre nation. Sa Majesté doit oublier la douleur personnelle en travaillant avec énergie afin qu'un jour elle apporte aux exploits de ses ancêtres un nouvel éclat. C'est mon espoir sincère.

Dans le décret d'adieu de l'empereur, paru dans la soirée précédente, allusion était faite également à la nécessité qu'il y a à préparer la Constitution et à mettre à exécution les mesures de réforme prescrites pour chaque année, afin que « au bout de neuf ans une Constitution puisse être proclamée de façon à réaliser mes projets inachevés. Dans ces conditions, mon âme au ciel recevra quelque consolation. »

Ce décret, rédigé par le grand Conseil au nom de Kou-shou, prouve l'influence prédominante des hommes d'Etat chinois sur les Mandchous ; il peut être considéré comme une déclaration de la politique du nouveau gouvernement.

Ce programme comprend l'exécution des réformes, la question des relations entre Chinois et étrangers et entre chrétiens et non-chrétiens ; il fait allusion au développement des écoles militaires, à l'industrie et au projet de Constitution ; il ordonne aux fonctionnaires provinciaux de

se départir de leur attitude intransigeante afin que l'édit relatif à la Constitution puisse être approuvé.

Fille du maréchal mandchou Kouei Siang, née le 17 novembre 1834, l'impératrice Tseu Hsi (« grâce bienfaisante ») a atteint l'âge de soixante-quatorze ans.

Douée d'une intelligence peu commune, d'une énergie farouche et d'une ambition insatiable, elle avait débuté dans le gynécée de l'empereur Yi Tchou, comme concubine de rang inférieur.

Puis, ayant donné à son impérial époux un héritier, celui qui fut plus tard l'empereur Tsai Tchouen, elle fut élevée au rang de *kouei-fei* (concubine de deuxième degré), puis de *si-kong* (impératrice de l'Ouest).

L'empereur Yi Tchou mourut en 1861, et Tsai Tchouen, né en 1856, lui succéda sous la tutelle de sa mère. Lorsque celui-ci mourut à son tour, le 12 janvier 1875, sans laisser d'héritier direct, l'impératrice Tseu Hsi réussit à lui donner comme successeur son neveu, le jeune prince Kouang-siu, fils de sa sœur Tsi An et du prince Tchouen, qui était lui-même le septième fils de l'empereur Tao Koang (1821-1851). Cette manœuvre habile lui permit de continuer d'exercer le pouvoir pendant toute la minorité du nouvel empereur. Nous avons vu plus haut qu'après une éclipse, elle reprit le pouvoir.

Jusqu'ici la transmission des pouvoirs n'a provoqué en Chine aucune agitation sérieuse. Nous reviendrons d'ailleurs dans notre prochain Bulletin sur la situation du pays après ce double événement.

La réforme monétaire en Chine. — Un édit récemment rendu à Pékin prescrit l'établissement unique du taël destiné à remplacer graduellement la monnaie existant en Chine. La monnaie actuelle est, on le sait, d'une diversité extraordinaire, ce qui n'est pas précisément pour faciliter les relations commerciales.

Il existe dix-neuf sortes de dollars de différentes valeurs, sans compter de nouveaux taëls et les roupies chinoises, plus une multitude de pièces de cuivre, laiton et nacre, sans compter une masse de pièces « subsidiaires », qui une fois émises ne sont plus admises pour leur valeur par le gouvernement.

A la suite de la visite de l'American Currency Commission à Pékin, en 1904, le gouvernement décida l'établissement d'un hôtel des monnaies à Tien-tsin et de frapper une monnaie d'argent uniforme pour toute la contrée.

A cette époque, le gouvernement commanda tout l'outillage. Mais le tout fut saisi, paraît-il, par la flotte de Vladivostock, sous le prétexte que ce matériel était destiné au Japon.

Jusqu'à présent, les gouvernements provinciaux procèdent à la frappe de leurs pièces, ce qui est d'ailleurs pour eux la source d'un bénéfice considérable. Aussi, malgré l'édit, faut-il compter avec les difficultés, les lenteurs de la mise en

œuvre et l'opposition des gouvernements provinciaux.

Le commerce de l'opium. — Un édit impérial en date du 19 octobre stipule que le gouvernement chinois a abandonné son monopole de la vente de l'opium et qu'un système de licence lui sera substitué. Le gouvernement central a décidé

lement notifié au Wai-wou-pou et aux ministres étrangers que son gouvernement retirait la garde de la légation russe à Pékin et ses soldats à Tien-tsin, mais qu'il se réservait le droit de les y réinstaller si l'occasion l'exigeait.

La réorganisation de l'armée chinoise. — Le *North China Herald* a annoncé que le minis-



PORTRAIT DE L'IMPÉRATRICE DOUAIÈRE TSEU-HI. (D'après l'illustration.)

récemment d'abaisser à cinq ans, au lieu de dix, le délai accordé pour supprimer complètement la consommation de l'opium et la culture du pavot.

Le retrait des troupes russes. — Le fait par le Japon de réduire le nombre de ses troupes dans le Nord de la Chine a été imité par la Russie, qui n'a pas seulement réduit les siennes, mais qui les a complètement retirées. Dans les derniers jours d'octobre le ministre russe a officiel-

lèment décidé de créer un poste d'inspecteur général dans chacune des vingt-deux provinces de l'Empire. Ces inspecteurs auront pour mission de surveiller les exercices et la discipline dans les divers corps d'armée. Il y a là une nouvelle manifestation de la volonté arrêtée à Pékin de mettre l'armée sous le contrôle d'une direction centrale.

Les chemins de fer de Mandchourie. — L'entente finale intervenue à ce sujet entre le

Japon et la Chine donne un formel effet à l'agrément préliminaire intervenu en 1907 et concernant la construction du Kirin-Kwang-cheng-tsze, branche du chemin de fer japonais sud-mandchourien. Des trois routes conjointement étudiées entre Kirin et Kwang-cheng-tsze, c'est celle du Nord qui a été choisie, comme cela était désiré par la Chine, quoique le Japon préférât celle du Sud. Le chemin de fer aura seulement 75 milles de long, mais il sera important en tant qu'il reliera la ville principale de la province au point de jonction des sections russe et japonaise du chemin de fer de Mandchourie.

La convention stipule que la ligne sera construite par la Chine elle-même sous la direction d'un ingénieur en chef japonais. L'emprunt sera gagé sur le chemin de fer à construire.

Historique du projet d'amélioration du cours du Whampou jusqu'en mai 1907. —

On sait que le port de Changhaï se trouve situé, non pas sur la mer, ni même directement sur les rives du Yang-tsé, mais bien sur le Whampou, petit mais important affluent qui se jette dans le fleuve Bleu non loin de son estuaire. Si tous les bateaux, de n'importe quel tonnage, n'ont aucune difficulté à pénétrer dans l'énorme estuaire du Yang-tsé, il n'en est pas de même pour le Whampou. Ceux d'entre eux qui ont un fort tirant d'eau évitent presque toujours de remonter jusqu'à Changhaï, à moins de conditions exceptionnellement favorables. Aussi les grands paquebots, tels que les courriers de Chine de la Compagnie des Messageries maritimes, sont-ils obligés de jeter l'ancre devant Woosung, village qui se trouve à peu près au confluent du Yang-tsé et du Whampou, à une vingtaine de kilomètres à peine, de Changhaï. C'est de là que voyageurs et marchandises sont transportés sur des chaloupes ou des chalands jusqu'à la métropole commerciale de la Chine. Malgré les complications et les lenteurs qu'impose ce transbordement, il ne saurait en être autrement. En effet, une barre dangereuse sépare le Whampou de l'estuaire du fleuve Bleu, et cet obstacle ne fait que grandir en même temps que le cours de la rivière elle-même s'envase également. C'est là une très sérieuse menace pour la prospérité de la plus grande place commerçante de l'Empire et les négociants aussi bien que les armateurs n'ont pas manqué de s'en alarmer depuis longtemps déjà. Il est certain qu'au prix de quelques travaux les abords du grand port de Changhaï pourraient être singulièrement facilités et que cette salutaire mesure donnerait une nouvelle impulsion au développement de cet important entrepôt qui absorbe à lui seul près de la moitié du commerce de la Chine.

L'attention des plénipotentiaires réunis en conférence à Pékin pour régler les questions suscitées par le soulèvement des Boxers fut attirée sur l'urgence des travaux à effectuer en vue d'améliorer le cours du Whampou. Les plénipotentiaires s'émurent de cet état de choses et résolurent d'y apporter un remède. Dans son article XI, en effet,

le protocole final du 7 septembre 1901 posait le principe de la création d'un Conseil fluvial à qui était confiée la direction des travaux en question. Le gouvernement chinois et les gouvernements étrangers intéressés dans le commerce de Changhaï devaient y être représentés et fournir chacun la moitié de la somme nécessaire pour l'accomplissement de ces travaux. Ces dépenses étaient estimées à 460.000 Haikouan taëls à verser annuellement pendant les vingt premières années.

Une Commission spéciale fut chargée d'élaborer un règlement détaillé à ce sujet et celui-ci se trouve consigné dans l'annexe 17 du protocole final. Le Conseil fluvial devait se composer d'un représentant désigné par chacune des puissances dont le commerce à Changhaï atteignait un certain chiffre et d'un représentant du gouvernement chinois. Afin de sauvegarder pleinement les intérêts des particuliers, il fut convenu qu'on leur adjoindrait des membres choisis par la Chambre générale de commerce, par les principales Compagnies de navigation, par l'administration des Douanes, par les conseils municipaux. Pour mettre ce Conseil à même de faire face aux dépenses qu'il aurait à effectuer, on lui concédait le droit de percevoir des taxes spéciales sur certains terrains, sur les marchandises et les navires.

Mais le gouvernement chinois montra aussitôt son peu d'empressement à collaborer à cette œuvre commune en retardant de toutes les façons la nomination de son représentant, si bien que malgré les instances et les menaces du corps diplomatique à Pékin, le Conseil fluvial, parfaitement constitué du côté des étrangers, était dans l'impossibilité de siéger régulièrement par suite de l'absence du délégué chinois.

Les choses traînèrent ainsi pendant près de deux ans et demi sans qu'aucun changement fût apporté à la situation. Enfin, au mois de mai 1904, le gouvernement chinois se décidait à laisser voir son jeu et le but de ses lenteurs en soumettant aux puissances un projet aux termes duquel les travaux à effectuer pour améliorer le cours du Whampou ne devaient plus être une œuvre entreprise avec la collaboration des étrangers, mais bien une œuvre purement chinoise. La totalité des dépenses serait assumée par la Chine sous le contrôle du Corps consulaire à Changhaï et l'ingénieur qui aurait la direction des travaux devrait être désigné par la Chine après approbation des puissances. Celles-ci furent assez longues à se mettre d'accord sur la suite à donner à cette proposition. Enfin, après les négociations d'usage, un règlement définitif du Whampou fut signé en septembre 1905 sur les bases du projet chinois.

L'ingénieur hollandais M. Joly de Rijke, qui avait d'ailleurs déjà étudié la question, fut aussitôt, engagé par le gouvernement chinois, ce choix ayant été unanimement et immédiatement approuvé.

Enfin, au mois de mai 1907, les travaux furent mis en adjudication. Une maison hollandaise, la grande maison allemande Carlowitz, la Société française d'exploitations et d'entreprises en Indo-

Chine et une Compagnie japonaise se trouvaient en présence. Après divers incidents, la maison hollandaise fut déclarée adjudicataire malgré les efforts des Allemands.

JAPON

La flotte américaine au Japon. — Dans une déclaration restée célèbre, le Président Roosevelt, il y a un an, s'exprimait ainsi : « Nous avons sur deux Océans des côtes très étendues. Pour repousser toute attaque, il leur faut des fortifications. *Mais le meilleur moyen de parer une attaque est de frapper soi-même.* Aucun combat ne fut jamais gagné sans frapper et nous ne pouvons frapper qu'avec notre marine. C'est en temps de paix que nous devons construire une marine et entraîner les équipages. Une fois que la guerre a éclaté, il est trop tard pour rien faire. »

Ces graves paroles étaient prononcées au mois d'octobre 1907. Elles étaient enregistrées, colportées par la presse universelle. Il n'était alors question que du passage de la flotte américaine de l'Atlantique dans les eaux du Pacifique. « Si la flotte part, disait-on, la guerre devient inévitable : c'est une provocation, une mesure d'agression. » Envoi de la flotte et guerre étaient deux termes intimement liés : la question des écoles, à San-Francisco, celle de l'immigration japonaise aux Hawaï et sur le territoire de l'Union, celle du maintien de la porte ouverte en Mandchourie, questions aggravées par l'ingérence des Japonais aux Philippines, par la concurrence grandissante de leur commerce, etc., étaient, on se le rappelle les raisons principales pour lesquelles les États-Unis et le Japon, jusqu'alors amis, étaient subitement passés sur une expectative rivale et menaçante.

Or, la flotte partit. « L'inévitable » conflit n'eut pas lieu ! Une année s'est écoulée. Le mois de décembre 1907 vit majestueusement s'éloigner du port de Hampton-Road — le 16 décembre — l'Armada Américaine, portant dans ses flancs cuirassés les engins formidables, précurseurs de la bataille ; le mois d'octobre 1908 (le 18 octobre) la voit pacifiquement jeter l'ancre dans la baie de Yokohama. « L'oncle Sam » fait tout simplement au « petit Jap » une visite de courtoisie. L'horizon politique s'est éclairci : les deux amis d'antan se donnent, à nouveau, la main.

Pour les Japonais, c'est une grande joie ! Le début de l'année 1908 leur a été particulièrement pénible : du côté de la Chine, des difficultés sans nombre ont surgi précipitamment, détruisant l'œuvre de « régénération » entreprise au lendemain de la guerre russo-japonaise, et aboutissant au désastreux boycottage des marchandises japonaises ; du côté de l'Amérique, ce fut la grave question de l'immigration japonaise, question portée jusque sur les territoires d'amis et alliés, le Canada et l'Australie britanniques. De part et d'autre, l'alarme a été vive ; par deux fois le mot

de guerre a été prononcé. Le Japon armait, mais il était pauvre. Ce fut une période critique, entre toutes.

Aussi, répétons-nous, le « petit Jap » exulte de joie. L'arrivée de la flotte américaine a donné lieu à un enthousiasme extraordinaire. Des arcs de triomphe monumentaux ont été érigés dans toutes les rues pavées aux couleurs nationales des deux pays. La presse japonaise a fêté avec une joie sans égale l'arrivée de la flotte amie. L'hymne national américain s'y imprimait en gros caractères ; des articles, écrits en anglais, déclaraient que le Japon « devait une immortelle gratitude à la grande République qui l'avait conduit à la lumière de la civilisation moderne et toujours traité avec une amitié « constante ». L'amiral Sperry et les amiraux de sa flotte ont été comblés de prévenances ; ils ont séjourné au magnifique palais Chiba, résidence impériale située sur la baie de Tokyo, où M. Taft a déjà eu le privilège d'habiter. Les voitures impériales étaient à leur disposition.

Rien n'a été négligé pour donner satisfaction, jusque dans les moindres détails, aux officiers et marins de l'escadre. A ce sujet, il est assez curieux de noter les recommandations spéciales faites par le gouverneur de la province de Tokyo à ses administrés. Elles sont une preuve nouvelle, sous une forme amusante, du souci incessant qu'ont les Japonais de ne pas passer pour inférieurs, en fait d'éducation et de civilité, aux peuples de race blanche. Nous avons souligné, à maintes reprises, les efforts faits par les dirigeants japonais pour donner au peuple nippon, à défaut d'une éducation parfaite, le vernis de civilisation qui convient à des gens se trouvant en présence d'hôtes étrangers. La tâche est rude, semble-t-il. Cela s'explique naturellement : les Japonais sont extrême-orientaux ; dans leur façon de vivre, de se loger, de s'habiller, de se nourrir, de se comporter chez eux ou dans la rue, etc., — nous parlons du peuple — ils diffèrent totalement des nations de race blanche. Ils pensent principalement que l'étranger est encore le « diable étranger » qui médite sans cesse sur la ruine du Japon. C'est la conséquence logique des sentiments légués par le passé, ce passé obscur où le Japon s'est confiné, pendant des siècles, dans l'isolement le plus complet, répudiant toute ingérence extérieure. C'est une sorte d'atavisme que ne pourra détruire que très lentement la suite des temps à venir. Plusieurs grands hommes politiques, en particulier le marquis Ito, se sont élevés, souvent avec violence, contre ce sentiment retardataire, qualifié « haine de l'étranger », que rien ne pouvait plus justifier. Leurs vigoureuses admonestations ont été, le plus souvent, entendues ; elles ont, dans une certaine mesure, porté leur fruit. Mais il reste encore beaucoup à faire. Les recommandations dont nous parlons en constituent une preuve suffisante. Nous en extrayons les passages suivants : « Aucun commentaire ironique ne devra être fait aux étrangers sur leur vêtement, leur religion, leurs usages. Aucune

parole grossière ou injurieuse, notamment les mots *akahige* (barbe blonde) et *ijin* (homme étrange, étranger) ne devront leur être adressés. On ne devra pas non plus les regarder avec impertinence. Quand on se rendra dans une maison étrangère, on devra être chaussé de souliers propres. On évitera de troubler les jeux ou les promenades des étrangers en leur jetant des pierres, des tuiles ou des bâtons, ou de cracher, de jeter des pelures de fruits ou des bouts de cigares dans les trains ou les bateaux où ils se trouvent. On devra se servir d'un mouchoir pour se moucher. On évitera de se nettoyer les dents et d'exposer ses jambes ou ses cuisses en présence des étrangers, ou de les regarder quand ils prendront un bain ou changeront de vêtements intimes. » Sous la puérilité, et l'on pourrait dire, sous le comique de pareilles recommandations, il est facile de retrouver le double motif qui les a dictées : le souci de ne pas être taxé d'infériorité, au point de vue mœurs et éducation ; celui de combattre et d'atténuer chez le peuple la haine inconsciente de l'étranger.

La nation japonaise semble avoir compris les devoirs qui lui incombent. La réception qu'elle a faite aux Américains a été des plus chaudes et des plus sympathiques. Elle a été accomplie suivant les « usages modernes ».

Hier, méfiance entre les deux pays ; aujourd'hui congratulations. Américains et Japonais s'entendront-ils, désormais, pour la maîtrise du Pacifique ?

La question de l'émigration. — Non seulement le gouvernement de Tokyo a réussi, par des procédés administratifs que nous avons indiqués, à arrêter l'immigration de ses ressortissants en Amérique, mais il vient de décider de prohiber l'immigration même aux îles Hawaï. C'est une nouvelle mesure pour se concilier les États-Unis qui avaient si fort changé d'opinion à l'égard du Japon depuis la guerre russo-japonaise, et dont la flotte vient d'être reçue à Yokohama et à Tokyo avec des séductions destinées à reconquérir les bonnes grâces de l'Amérique. Le comte Komura, ministre des Affaires étrangères, a récemment décidé le Conseil à prohiber l'émigration aux Hawaï : M. Namakura, un des secrétaires du ministère des Affaires étrangères, est récemment parti pour ces îles afin d'y étudier les conditions de l'arrêt de l'immigration japonaise.

Le mois dernier, M. Straus, ministre américain du Commerce et du Travail, constatait d'ailleurs qu'à la suite des mesures prises par le gouvernement de Tokyo, l'immigration japonaise avait beaucoup diminué aux États-Unis et même aux Hawaï. Pendant l'exercice 1907, cette immigration avait été de 30.000 individus aux Hawaï et sur le territoire continental de l'Union. Pendant l'année fiscale, close le 30 juin 1908, il est venu seulement 18.000 Japonais, dont une moitié sur le continent américain. Mais sur ces 9.500 environ venus en Amérique, 5.718 Japonais sont retournés au Japon ou ont émigré ailleurs, ce qui

réduit à 3.800 l'augmentation de la population nipponne aux États-Unis, du 30 juin 1907 au 30 juin 1908. La cause principale de l'irritation de l'opinion américaine contre le Japon perd donc beaucoup de son importance.

On dira peut-être que la difficulté n'en subsiste pas moins et que la population japonaise, qui augmente de 500.000 âmes par an, doit trouver des débouchés. Mais il y a le Hokkaïdo, dont la superficie n'est guère inférieure au cinquième de celle de la France, il y a la Corée et la Mandchourie, et on peut même se demander jusqu'à quel point le Japon a et surtout aura longtemps besoin d'envoyer au dehors un grand nombre d'immigrants. Malgré la faible proportion des terres cultivées et cultivables de l'archipel et le chiffre élevé de la population, ce n'est pas, jusqu'ici, la faim qui a amené les Japonais à émigrer, mais le désir de toucher de gros salaires et de vivre sur un pied inconnu du vieux Japon. Le Japonais n'a pas encore trop de peine à mener dans son pays la vie simple et peu exigeante qui y est de tradition. Faudra-t-il qu'il émigre en grandes quantités à l'avenir ? Rien de plus douteux. Il semble que la haute natalité japonaise ne soit pas un phénomène qui puisse durer sans être affecté, comme la natalité des autres pays, par l'individualisme et tous les besoins de la vie moderne. Récemment, la *Gazette de Francfort* faisait observer que le nombre des naissances au Japon n'a rien d'extraordinaire : il s'est élevé, en 1904, à 34,4 par 1.000 habitants, ce qui est à peine plus qu'en Allemagne et moins qu'en Russie, en Hongrie et en Roumanie. Et cette natalité semble s'abaisser très rapidement. Elle est tombée à 32,4 en 1905, à 30,4 en 1906 et à 30,3 en 1907. C'est une proportion inférieure à celle de beaucoup de pays européens. Quant à la mortalité, elle est sensiblement plus forte qu'en Europe et le nombre des morts-nés, tout particulièrement, est tout à fait hors de proportion avec celui des pays occidentaux.

On peut assurer que le jour où les conditions de la vie changeront sérieusement, ainsi que la conception de la famille, — et le changement est déjà sensible pour les observateurs attentifs, — l'augmentation de la population japonaise se ralentira vite. Depuis longtemps, au Japon, l'infanticide et l'avortement ont été pratiqués pour éviter les familles trop nombreuses. Le malthusisme existe en pays nippon et y est, assure-t-on, très avisé. Déjà, à la fin des Tokugawa, après l'augmentation rapide du nombre des habitants au XVII^e siècle et une longue période de paix, la population avait une tendance marquée à demeurer volontairement stationnaire. Elle était même moins nombreuse en 1816 qu'en 1721. Les mœurs y étaient certainement pour beaucoup ; c'est ainsi que, dans le clan de Satouma, un samouraï ne se mariait pas avant trente ans et qu'il était considéré comme peu convenable d'avoir une famille de plus de trois enfants. Après la poussée de natalité qui a suivi l'ouverture du Japon au commerce étranger et l'importation d'industries nouvelles, le même tassement dut se produire. Déjà, nous

l'avons vu, les statistiques semblent en enregistrer les premiers symptômes. Au Japon, les mêmes causes doivent produire les mêmes effets qu'en Occident; l'instruction même, en diminuant la soumission de la femme japonaise, tendra à rendre le mariage plus difficile et moins précoce: c'est ainsi que l'on signale chez les jeunes filles des écoles supérieures une tendance à rejeter l'idée de se marier et d'accepter l'autorité à laquelle prétendent encore les maris japonais.

La population de Tokyo. — On vient de faire un recensement de la population de la capitale et on a trouvé 1.587.004 habitants répartis entre 361.428 familles. Beaucoup de personnes qui croyaient que Tokyo avait près de 2 millions d'habitants seront étonnées de ce résultat. Le *Stateman's Year Book*, pour 1907, attribuait 1.818.655 habitants à Tokyo. Un chiffre si erroné publié dans un recueil de documents qui fait généralement autorité montre qu'il est bon de traiter avec quelque prudence les statistiques japonaises.

Le nombre des visiteurs étrangers au Japon. — On est un peu préoccupé au Japon de la diminution du nombre des visiteurs étrangers. Pendant ces six mois qui se sont terminés en juin, ce nombre a été de 9.978, soit de 649 de moins que pendant la même période de l'année précédente. La diminution a surtout porté sur les Chinois, les Russes et les Américains. On l'attribue souvent à la crise financière américaine ou à des bruits fâcheux qui ont couru sur l'attitude des Japonais envers les étrangers. C'est d'ailleurs là, sans aucun doute, étant donné la situation géographique du Japon, sur la route d'Amérique en Extrême-Orient, et l'intérêt que présente ce pays, un phénomène temporaire. Notons que, presque seuls, les Français sont venus au Japon plus nombreux pendant les six premiers mois de 1908 que pendant la même période de l'année précédente: 329 contre 206.

Convention de pêche. — La Russie et le Japon viennent d'entamer des pourparlers ayant pour but de préciser et de compléter les clauses relatives aux droits de pêche des Japonais sur le littoral russe de l'Asie orientale. La pêche des phoques, en particulier, doit faire l'objet d'une mention spéciale.

L'article premier de la convention de pêche, annexée au traité de Portsmouth, stipule: « Le gouvernement impérial de Russie concède aux sujets japonais le droit de pêcher, de prendre et de préparer toutes espèces de poissons et produits aquatiques, *sauf* les phoques à fourrures et les loutres marines, le long des côtes russes des mers du Japon, d'Okhotsk et de Behring, à l'exception des fleuves et des anses. » L'article 2 précise les conditions dans lesquelles les Japonais pourront se livrer à l'exercice de la pêche, en dehors des cas prévus: « La pêche des baleines et des morues, ainsi que de tous les poissons et

produits aquatiques, dont la pêche ne peut se faire dans les lots spéciaux, est autorisée aux sujets japonais sur les bâtiments de mer *munis d'un permis spécial.* »

Or, le gouvernement japonais, par suite de l'annexion de la partie Sud de Sakhaline, et la possession des îles Kouriles, ou pour tout autre raison, émet des droits à la pêche des phoques et autres pêcheries dans les parages russes. Cette prétention a eu pour conséquence immédiate de provoquer les incursions des sujets nippons, contrebandiers et pirates, qui sont, dans ces mers lointaines, toujours à l'affût de braconnages fructueux. La quantité de bâtiments japonais se livrant, tant dans les eaux russes que dans les eaux américaines, au commerce illicite de la pêche des phoques, est devenue, depuis ces dernières années, simplement prodigieuse. Les intérêts les plus légitimes des marins russes et américains se trouvent ainsi considérablement lésés.

Les incidents, auxquels ce braconnage a donné lieu, ne se comptent plus. Les derniers en date sont ceux de la capture, par les Américains, des bateaux japonais, le *Hinsemaru* et le *Parkimaru* au large de l'île de Saint-Paul, dans la mer de Behring. Les membres de l'équipage, au nombre de 59, furent dirigés par le capitaine Bear sur Unga, en Alaska, où ils furent jugés et condamnés: ils se livraient d'une façon illégale à la pêche des phoques. Tout récemment, le navire japonais *Miyemaru* fut capturé par les Russes sur la côte du Kamtchatka et conduit à Nikolaïevsk. Pendant le trajet Nikolaïevsk-Vladivostok, où il devait être traduit en jugement, l'équipage japonais se mutina et se porta à des voies de fait envers les marins russes préposés à sa garde. A l'arrivée à Vladivostok, neuf d'entre eux furent traduits devant une cour martiale et condamnés à mort. Toutefois l'exécution de la sentence a été prorogée. Le gouvernement japonais a fait preuve, en la circonstance, de beaucoup de sagesse: il a déclaré s'en remettre entièrement en la haute justice du tribunal chargé de juger les coupables et de se prononcer sur les causes de la capture.

Ces incidents répétés sont, en tous points, regrettables. Le Japon se soucie fort peu, en ce moment, de se créer des inimitiés auprès de ses puissants voisins. Il a judicieusement compris qu'il lui importait en conséquence d'en faire cesser la cause. Il commettrait, en effet, une grande faute en ne s'employant pas, de tout son pouvoir, à empêcher un braconnage que la plus élémentaire des justices condamne. Il y va de l'intérêt non seulement de ses armateurs dûment autorisés, mais encore, et surtout, de celui de sa renommée.

C'est pourquoi le Japon, désireux de mettre fin à un état de choses, où les griefs ont jusqu'ici porté exclusivement de son côté, a fait savoir à la Russie qu'il était prêt à adhérer à la convention déjà existante entre ce pays, les Etats-Unis et le Canada. Le comte Komura, ministre des Affaires étrangères, a entamé, dans ce but, des pourparlers avec M. Isvolsky et M. Charikoff. Il est permis

de penser qu'ils aboutiront à une convention définitive, satisfaisant les deux gouvernements.

Boycottage des marchandises japonaises.

— Le boycottage des marchandises japonaises, organisé dans la Chine méridionale, à la suite de l'incident du *Tatsu-Maru* (5 février 1908), boycottage que certains pronostics favorables permettaient de considérer comme devant avoir une fin prochaine, ne ferait, au contraire, suivant des informations reçues de Chine, que redoubler d'intensité. Il aurait même, en ces derniers temps, revêtu un caractère d'animosité et, pourrait-on dire, de haine inconnu jusque-là.

Le Japon a cependant fait à la Chine de sérieuses concessions, depuis cette malheureuse affaire. M. Uéno, consul général à Canton, qui avait refusé, « d'accord » avec son gouvernement, de soumettre à une Commission d'enquête mixte les objets du litige, a été depuis longtemps déplacé; cette mesure a eu exclusivement pour but de donner satisfaction, dans une certaine mesure, à l'opinion publique chinoise. C'est la première fois que la politique du Japon se laissait aller à une concession de ce genre, à l'égard de la Chine.

Pour la même raison, la nomination du baron Goto, ancien directeur du chemin de fer de Mandchourie, au poste de ministre des Voies et Communications, au Japon, a été loin d'être fortuite. Le nouveau ministre a laissé entendre, en effet, dès son arrivée au pouvoir, que le gouvernement mikadonal était assez disposé à revenir sur son veto à la construction de la ligne Hsin-minning-Fakoumène. Des pourparlers ont été engagés dans cette voie, à base essentiellement conciliatrice; ils semblent devoir aboutir à la satisfaction du gouvernement chinois.

Profitant d'un incident qui, cependant, ne concernait pas le Japon, la presse nipponne a félicité la Chine d'avoir étouffé la révolte du Yunnan, et déclaré que les Chinois, quels qu'ils soient, ne pourraient chercher asile au Japon, dans le but de comploter contre la tranquillité de leur pays. C'est catégoriquement répudier la propagande révolutionnaire que le Japon a encouragée, abritée dans son sein.

Néanmoins, les Chinois ne paraissent pas disposés à mettre un terme à leur rancune; ils sont animés d'un entêtement qu'on pourrait croire irréductible; il semblerait qu'ils ne veulent plus, désormais, « entendre parler du Japon ».

« La Chine aux Chinois! » proclament-ils, en tous lieux, en toutes circonstances. — « Nous ne voulons pas plus d'une Chine japonisée que d'une Chine britannisée ou russifiée, a déclaré l'un des représentants les plus autorisés du Céleste Empire. Le dragon chinois a été pendant trop longtemps désagréablement chatouillé; il lui arrivera, certes, un jour, de montrer des griffes acérées. »

Acérées, pas encore, mais griffes singulièrement agressives. Le boycottage dégénère, en effet, en troubles graves. Au commencement du mois, une foule chinoise organisée a pillé vingt-six magasins chinois qui vendaient des marchandises

japonaises. Elle a coupé le nez et les oreilles à plusieurs Japonais. La police intervint; mais dans la bagarre qui s'ensuivit, plusieurs agents furent blessés. Une grande surexcitation règne dans les principales villes. Les Chinois tiennent des meetings secrets. On annonce, à Hong-Kong, l'organisation d'un cortège monstre avec 10.000 lanternes et des bannières portant ces mots imprimés: « La Chine est subjuguée! Qu'est-ce que prépare le Japon? »

Selon toute vraisemblance, l'animosité des Chinois contre les Japonais est entretenue par des incidents de toutes sortes, qui ne cessent de se manifester sur le territoire de la Mandchourie et, en particulier, à la frontière de Corée. La Chine est lasse d'être toujours réduite au rôle de l'excuse; elle demande, à son tour, des réparations. Les incidents de minime importance prennent, dans la tension actuelle des esprits, un caractère de gravité hors proportion, dont les conséquences sont toujours susceptibles de devenir redoutables. C'est ainsi qu'à propos d'un engagement insignifiant entre soldats japonais et réguliers chinois, à la frontière coréenne, le Japon vient d'adresser, par l'intermédiaire de son représentant à Pékin, des observations au gouvernement chinois. Celui-ci a fait une enquête. Elle aurait démontré que les soldats japonais avaient tiré les premiers sur les réguliers chinois, et qu'ils les avaient, en outre, poursuivis, après avoir passé la frontière. La Chine a décidé d'exiger du Japon des indemnités pour les morts et les blessés et le châtement des coupables.

Des incidents de cette nature ne sont pas faits pour favoriser le retour aux bonnes relations. Le boycottage des marchandises japonaises risque fort de s'éterniser, au delà de toute prévision. Il ne dépend pas du gouvernement chinois de le faire cesser; celui-ci a, d'ailleurs, de plus graves préoccupations, résultant de la mort simultanée de l'impératrice douairière et de son impérial neveu. C'est l'opinion publique qui, en la circonstance, est maîtresse de la situation. Jusqu'où pareille opinion n'est-elle pas capable de se porter dans la voie des griefs et des revendications!

Les chemins de fer de Formose. — La ligne qui traverse Formose du Nord au Sud est maintenant achevée et a été ouverte à l'exploitation. Elle a une longueur totale de 390 kilomètres environ entre Kalung et Takao sur la côte sud occidentale. Deux petits embranchements ajoutent à ce total 70 kilomètres environ. On peut aujourd'hui se rendre en quatorze heures de Kalung à Takao.

La situation économique de la Corée. — On vient de publier, sur le mouvement économique de la Corée en 1907, un rapport de M. H.-W. Davidson, secrétaire du commissaire en chef des douanes coréennes, qui montre que le commerce de la péninsule a sérieusement progressé en 1907. Le total de ce commerce s'est élevé à plus de 60 millions de yen, soit 10 de plus

qu'en 1905, la meilleure année jusqu'ici, et 15 de plus qu'en 1906. Les exportations ont doublé, passant de 8 millions de yen en 1906 à plus de 16 millions en 1907 : une très bonne récolte a beaucoup contribué à ce résultat, ce qui s'explique si l'on sait que le riz fournit plus de la moitié des exportations coréennes.

Les ventes de bétail, de blé et de bois ont également beaucoup augmenté.

Dans les importations qui continuent à l'emporter sur les exportations — de près de 20 millions de yen en 1907 — dominant les cotonnades, surtout japonaises, mais il est à noter que les mêmes articles originaires d'Angleterre et d'Amérique sont également en gain, sans atteindre de nouveau, cependant, les chiffres de 1905.

Le tonnage des ports coréens s'est élevé de 2.767.000 tonnes en 1906 à 3.088.000 en 1907. Le pavillon japonais est absolument prépondérant avec 2.569.000 tonnes. La part du pavillon britannique a augmenté, passant de 40.000 à 73.000 tonnes, grâce au service maintenu entre Changhaï et Chemulpo par une Compagnie de Liverpool. Les pavillons allemand et américain sont, au contraire, en perte, le premier parce que la Compagnie russe de l'Est asiatique a renoncé à ses services coréens qui étaient assurés par des navires allemands, le second parce qu'une Compagnie américaine a vendu ses navires aux Japonais.

Les droits perçus sur les marchandises étrangères et les droits de navigation se sont naturellement accrus, mais une autre source de revenus pour la Corée, la production des mines d'or, a baissé. L'insécurité qui commence à régner dans l'intérieur, malgré la vigueur de la répression japonaise, a rendu difficile ou même dangereux l'accès de plusieurs gisements.

D'après M. Davidson, bien que le gouvernement coréen, soumis à l'influence japonaise, ait introduit le yen en Corée et s'efforce de faire disparaître de la péninsule l'ancienne monnaie, les commerçants coréens persistent, même à Séoul, à faire leurs calculs selon cette dernière.

Au point de vue agricole, M. Davidson constate des progrès : il dit que, même dans les villages où il n'y a pas de colons japonais, on constate la mise en culture de terres qui avaient été longtemps négligées. M. Davidson attribue ces efforts des Coréens aux exemples donnés par les immigrants japonais qui continuent à venir en grand nombre dans la péninsule, puisque les statistiques officielles signalent, de 1905 à 1907, un excédent de 78.000 Japonais entrés en Corée, sur le nombre de ceux qui en sont sortis pendant la même période. Peut-être à l'exemple de ces nouveaux venus faut-il joindre, comme cause déterminante de la mise en culture de nouvelles terres par les Coréens, le resserrement que commence à subir la population coréenne du fait de l'immigration japonaise.

Signalons en passant, comme une des curiosités de la situation actuelle de la Corée que les Japonais, comme dans la période de 1893-1895, ont recommencé à vouloir imposer le « moder-

nisme » à la Corée, en faisant rendre des édits impériaux ordonnant de couper les chignons que les Coréens désirent cependant conserver comme toutes leurs vieilles habitudes.

ASIE RUSSE

La végétation des steppes kirghizes. — La végétation des steppes kirghizes se rapproche du type de la flore aralo-caspienne. Dans la région des steppes kirghizes, cette végétation comparée à la flore de la Russie d'Europe et même à celle de la Sibérie et des steppes de ces contrées, est originale au plus haut degré. La flore de la région kirghize reflète exactement les conditions climatiques de la contrée : les chaleurs de l'été, la rigueur des hivers et l'absence d'humidité. Ainsi que nous l'avons dit, à part la zone boisée s'étendant le long de la limite de la Sibérie occidentale, la steppe kirghize contient fort peu de forêts. La plus grande partie des forêts qu'on rencontre de temps à autre au milieu de cette steppe sont formées d'essences feuillues, de bouleaux, de trembles, de peupliers et de différentes espèces de saules. Toutefois, on rencontre des pins aux districts de Koktchétaïvsk et d'Akmolinsk, province d'Akmolinsk et dans la chaîne des monts Kolbinsk, province de Sémipalatinsk. Ce sont des forêts de pins qui constituent les domaines forestiers des districts de Sémipalatinsk et de Pavlodar situés sur la rive droite de l'Irtyche. A l'extrémité de l'angle Nord-Est de la région que nous étudions, on rencontre même le mélèze, le sapin blanc et le cèdre.

Dans les parties de la steppe kirghize, où la végétation ligneuse est entièrement absente, on ne rencontre d'arbres que le long des rivières. A cette catégorie d'arbres appartiennent : une espèce particulière de frêne (*Fraxinus potamophylla*, Herd.) et quatre espèces de peupliers (*Populus laurifolia* Led. ; *P. nigra*, L. ; *P. euphratica* Ol. et *P. pruinosa* Schr.), ainsi que trois espèces européennes de saules (*Salix fragilis*, L. ; *purpurea*, L., *viminatis* L.). Les buissons bas de cette contrée souvent épineux, souvent couverts d'un feuillage gris ou argenté, et assez souvent aussi ayant une difformité originale, tel que le saksoul (*Haloxylon ammodendron*) caractérisent bien davantage la flore de cette steppe.

Les herbes de cette steppe sont encore plus caractéristiques. Parmi ces herbes il n'y a que 40 0/0 d'espèces européennes et encore la plupart de ces dernières — telles que les deux espèces de kawyle (*Stipa pennata* et *capitata* L.) — appartiennent aux formes des steppes de la Russie d'Europe, ou — telles qu'une plante originale des déserts de sable, de famille exotique, des Balanophoræ (*Cynomorium coccineum* L.) — se rencontrent dans les contrées sablonneuses du littoral méditerranéen. Ensuite, à part les plantes communes à toute la plaine aralo-caspienne, les savants

russes qui ont étudié la flore de la marche kirghize y ont découvert jusqu'à 150 espèces nouvelles caractérisant cette flore ; au nombre de ces dernières, 30 espèces d'astragales (*Astragalus*) et 10 variétés de kali (*Salsolaceæ*). Celles des herbes de la steppe qui sont les plus dignes d'attention sont celles dont les nomades se servent dans leur vie domestique et particulièrement celles qu'ils emploient à la nourriture des bestiaux aux différentes saisons de l'année. Au nombre de ces dernières à part la stipe plumeuse, signalons les absinthés (espèces d'*Artemisia*), le kipietz, le tchi (*Lasiagrostis splendens*), un roseau qui dans cette contrée atteint une taille incroyable et le *Cerotocarpus*.

Dans la région des steppes kirghizes la faune des animaux invertébrés est aussi originale que la flore. Elle diffère d'une manière tout aussi frappante de celle de la Sibérie occidentale et de la Russie d'Europe ; en revanche, il est incontestable qu'elle appartient à un type différant fort peu de la faune des déserts et des steppes de la plaine aralo-caspienne. La faune des mammifères est plus riche que dans la Sibérie occidentale. Ainsi, au milieu des roseaux de la zone méridionale de la région des steppes kirghizes, habitent le tigre, l'irbis (*Felis irbis*), le sanglier ; dans les steppes, le voulan (*Equus hemionus*) et l'antilope (*Antilope subgutturosa*) ; et dans le nord, aux districts de Karkaralinsk et d'Akmolinsk, par exemple, le cerf (*Cervus elaphus*) et le chevreuil (*Capreolus vulgaris*). La faune des oiseaux est encore plus variée et plus riche ; elle est formée en partie d'espèces venant des contrées éloignées du Nord hiverner dans ces régions et nicher surtout près des eaux. La faune des insectes qui forment la transition entre la faune de la plaine west-sibérienne et celle de la plaine aralo-caspienne, n'est pas moins intéressante ; elle contient des faunes en assez grand nombre n'appartenant qu'à la steppe.

Le fer et la fonte dans les Monts Ourals.

— On sait que les années 1903 et 1906 ont été, pour la production de la fonte et du fer, très néfastes à la Russie ; l'année 1907 a été beaucoup meilleure : elle a atteint presque les chiffres de 1904.

La Russie a produit :

Fonte.....	2.752.000.000 kilogrammes
Fer.....	2.375.000.000 —

L'année 1907 est très intéressante en outre par ce fait que pour la première fois la fonte, le fer et l'acier russes ont fait leur apparition sur le marché international.

En 1904, la production de la fonte avait été supérieure de 128 millions à celle de 1907 ; la même différence de 128 millions existait également dans la production du fer. Par contre, la vente a mieux marché en 1907 qu'en 1904.

Dans l'Oural, la production de la fonte a dépassé de 4.800.000 kilogrammes celle de 1906,

elle a été de 608.000.000. Les hauts fourneaux de l'Oural pourraient en produire à peu près le double ; en 1903 et en 1904 la production avait été sensiblement supérieure.

Quant au fer et à l'acier, leur production dans l'Oural a été à peu près semblable à celle des années précédentes.

La région de l'Oural a fourni en 1907 480 millions de fer.

On peut constater qu'en 1907 la production du fer et de la fonte est restée stationnaire dans la région de l'Oural et dans les provinces polonaises, mais elle a fait par contre des progrès considérables dans tout le Sud de la Russie.

Le beurre en Sibérie. — On sait l'importance qu'à prise l'industrie du beurre en Sibérie, elle n'existait guère avant 1895. Ce sont des Danois qui ont eu l'heureuse idée de la créer en Sibérie occidentale.

On sait que la Sibérie occidentale est un pays d'élevage de premier ordre. Les nomades n'ont d'autre occupation que leur troupeau. Ils produisent beaucoup trop pour leur consommation : les grands troupeaux kirghizes offrent matière à une importante exploitation.

Le Transsibérien joua un grand rôle dans la création d'une exploitation beurrière. Sans lui, elle aurait difficilement existé : les moyens de communications étaient insuffisants. Il était difficile en effet de conduire à travers la steppe d'Asie et les monts Ourals le beurre produit en Sibérie. La voie fluviale n'était pas non plus très pratique : une partie de l'année elle est d'ailleurs inutilisable.

Le succès obtenu par les Danois décida d'autres industriels à fonder en Sibérie occidentale des beurreries et des fromageries. D'autres Danois, des Russes, des Allemands se rendirent dans les provinces de Tobolsk et d'Akmolinsk. Les explorateurs français dans leurs écrits et leurs conférences avaient exposé la situation en 1896 : il y avait de bonnes places à prendre et de l'argent à gagner, mais leurs efforts furent vains, aucun commerçant ne répondit à leur appel.

Les résultats obtenus par l'industrie beurrière sont aujourd'hui merveilleux. Les trains de wagons-glacières circulent activement sur le Transsibérien dont l'industrie du beurre a fait la fortune dans la partie occidentale.

La production a été :

en 1895 de	80.000 kilogrammes
— 1896 —	332.000 —
— 1897 —	766.000 —
— 1898 —	2.259.000 —
— 1899 —	4.960.000 —
— 1900 —	16.800.000 —
— 1901 —	24.900.000 —
— 1902 —	31.000.000 —
— 1903 —	34.000.000 —
— 1904 —	33.000.000 —
— 1905 —	31.500.000 —
— 1906 —	45.000.000 —
— 1907 —	53.000.000 —

La zone agricole en Sibérie. — La zone agricole de la Sibérie offre un sol propre à la vie sédentaire ; pourtant elle comprend aussi des régions difficiles à peupler et mauvaises à cultiver, comme les steppes de Baraba et de Kouloundinsk, où les eaux croupissent dans des lacs sans écoulement.

La température de la zone agricole correspond à celle de la même latitude en Russie d'Europe ; pourtant les hivers y sont un peu plus rigoureux et les étés un peu plus chauds ; enfin en Sibérie la hauteur de la colonne des eaux météoriques est moindre.

Dans la zone agricole de la Sibérie occidentale, c'est-à-dire dans la partie la plus cultivée de cette zone, la température moyenne de l'année se rapproche de zéro (+ 0,3), tandis qu'en Russie la moyenne est de + 3°. La moyenne de la température d'hiver dans la région cultivable est de - 17°, celle du mois le plus froid - 48°. En été la moyenne est de + 17°, celle du mois le plus chaud + 19°5.

Malgré tout la zone est favorable à la vie sédentaire agricole, elle l'est même plus qu'en Russie d'Europe. La Sibérie a un sol plus intact, des pâturages plus spacieux, et les bois n'y font pas défaut.

La zone reçoit annuellement 380 centimètres de dépôts météoriques (pluie et neige), tandis que les contrées correspondantes en Russie d'Europe en reçoivent jusqu'à 500 ; mais la différence est bien plus sensible, entre la quantité de dépôts tombant sur la Sibérie occidentale pendant la saison d'hiver et celle que reçoit dans la même saison la Russie d'Europe. Dans la zone agricole de la Sibérie occidentale, il ne tombe en hiver que 50 millimètres de dépôts, tandis que dans les régions correspondantes de la Russie d'Europe il en tombe 80. Cette différence est presque nulle quant aux mois d'été. Dans la zone agricole de la Sibérie occidentale il tombe, en effet, au cours de la saison estivale, 175 millimètres de dépôts et dans les régions correspondantes de la Russie d'Europe, 180 millimètres. Aussi dans la région agricole de la Sibérie il y a beaucoup moins de neige en hiver qu'en Russie d'Europe, de sorte que, dans le Sud de la zone agricole de la Sibérie, les bestiaux, écartant la neige avec le pied, trouvent, en hiver, à se nourrir aux pâturages ; mais les vents (les bouranes) qu'aucun obstacle n'arrête sur l'immense plaine, balayant les masses de neige qui couvrent le sol par une température ne descendant pas au-dessous de - 10°, accumulent en certains lieux d'énormes masses de neige.

La soie au Turkestan. — La Chambre de Commerce française nous donne de très intéressants renseignements sur la sériciculture au Turkestan. La sériciculture constitue dans tout ce pays et surtout dans la province du Ferghana une des principales occupations des indigènes, après la culture du coton, beaucoup moins ancienne, mais qui a pris depuis quelques années un prodigieux développement.

Autrefois, les indigènes employaient des graines de vers à soie préparées par eux-mêmes. L'industrie séricicole a été sensiblement éprouvée lors de l'apparition de la maladie atteignant le ver à soie ; mais plus tard, il y a presque vingt ans de cela, grâce aux efforts des autorités russes, elle a de nouveau gagné du terrain en utilisant des graines de vers à soie préparées d'après le système Pasteur et provenant de l'étranger.

Le gouvernement russe, dès le commencement, s'est empressé de faire installer à Samarkand une station séricicole, afin de vérifier toutes les graines de vers à soie importées, et d'interdire la vente de celles non soumises à la vérification ou reconnues défectueuses.

La mesure en question a donné des résultats très satisfaisants. Les quantités de graines importées, limitées au début à quelques milliers de boîtes dont la plus grande partie était de provenance française, ont sensiblement augmenté chaque année pour atteindre, en 1900, environ 250.000 boîtes de 20 à 22 grammes.

Entre temps la Turquie a donné une grande extension à ses envois de graines auxquelles les graines françaises ont dû en partie céder la place, l'espèce Bagdad convenant mieux au climat du Turkestan, à l'exception d'une région qui donne la préférence aux graines à cocons jaunes de France.

Depuis l'année 1900, les graines de vers à soie, qui se vendent au Turkestan russe, n'ont pas, ou relativement très peu, augmenté. En outre, la mesure de vérification à la station séricicole de Samarkand, obligatoire pour toutes les graines jusqu'à cette époque, est devenue, depuis, facultative. Par conséquent, la bonne qualité de toutes les graines de vers à soie utilisées dans le Turkestan ne peut être contrôlée.

Les graines de vers à soie de Turquie n'ont pas tardé, à leur tour, à céder un peu le pas à celles qu'on a commencé, depuis quelques années, à préparer dans le pays d'après le système Pasteur ; elles donnent de bonnes récoltes de cocons. Mais il se confectionne aussi dans le pays des quantités considérables de graines, par des procédés primitifs, c'est-à-dire sans l'emploi du microscope. Elles sont par conséquent défectueuses et ne donnent aucun résultat appréciable.

La production annuelle de cocons frais dans le Turkestan est évaluée de 6 à 6 millions et demi de kilogrammes, dont plus de la moitié est exportée à Marseille et à Milan. Le reste est employé par les filateurs indigènes qui font de la soie suivant des procédés tout à fait primitifs. Celle-ci, de qualité ordinaire, s'exporte peu en Europe ; on l'emploie dans le pays même pour faire des tissus. On l'envoie en Afghanistan et aux Indes. La moitié des déchets est envoyée à Marseille.

La quantité de graines de vers à soie importées, cette année, de l'étranger ou préparées dans le pays a été supérieure à celle que nos régions peuvent consommer. Aussi les prix, bien que soutenus au commencement de la période des

ventes, ont sensiblement fléchi plus tard, menaçant de baisser à 5 copeks la boîte de graines (0 fr. 13). Afin de remédier à cette baisse, les propriétaires de vers à soie se sont vus obligés de former un syndicat, qui, du reste, n'a eu d'autre résultat que le maintien des prix. Le syndicat en question a dû jeter, à la fin de la saison des ventes, plus de 50.000 boîtes de graines, qui n'ont pas pu trouver acheteurs au Turkestan; il faut encore ajouter à ce chiffre 10 à 12.000 boîtes appartenant à des sériciculteurs ne faisant pas partie de ce syndicat.

Les quantités de vers à soie mises à l'incubation au Turkestan sont évaluées supérieures d'environ 10 0/0 à celles de l'année 1906. Les éclosions se sont effectuées normalement avec un retard pourtant de quelques jours relativement à celles de la campagne dernière; mais la température plutôt chaude favorable aux éducateurs a fait avancer les vers. La plupart de ceux-ci se trouvent déjà à la quatrième mue. Le temps est également propice au développement de la feuille qui est assez belle.

La proportion de graines de vers à soie, de diverses provenances, mises en incubation cette année au Turkestan, est évaluée comme suit :

Graines de vers à soie	Françaises	15 0/0
» » »	Turques	40 0/0
» » »	préparées au Turkestan	45 0/0

TURQUIE

Les élections. — Les élections pour le Parlement ont eu lieu dans les premiers jours du mois de novembre. Tout s'est passé dans le calme le plus parfait : on aurait pu croire que les électeurs ne votaient pas pour la première fois. Tous les députés ne sont pas élus : sur 220 membres que devra compter la Chambre, un tiers seulement est définitivement nommé. Nous n'avons pas, à l'heure actuelle, des renseignements bien certains sur les programmes et les opinions des nouveaux élus : nous savons que tous ne sont pas musulmans, et qu'ils appartiennent en général plus ou moins ouvertement au Comité d'Union et Progrès.

Les révoltes. — Dans toute la péninsule arabe, Yémen, Hedjaz, Iraq, Nedjd, Mésopotamie, on signale des révoltes inquiétantes qui donnent lieu à d'assez vives appréhensions.

Du Nedjd, il nous arrive qu'un chef arabe, Tayeb Bey, a proclamé son indépendance : le gouvernement, décidé à rétablir l'ordre, a envoyé des troupes de Bagdad.

Enfin, la terre sainte de l'Islam a été le théâtre d'une lutte dont les troupes turques sont d'abord sorties victorieuses, mais, en dernier lieu, ont été battues. Certaines tribus arabes des environs de la Mecque, composées en grande partie de muletiers et de chameliers, attaquèrent simulta-

nément tous les postes militaires de la Mecque et des environs : les soldats turcs, au nombre de 2.600 environ, les repoussèrent et leur firent subir de grandes pertes. Les désordres étaient provoqués par la révocation du chérif de la Mecque, dont les exactions faisaient vivre ces tribus : il a été rappelé à Constantinople et remplacé immédiatement. Le 18 novembre, trois bataillons turcs qui battaient en retraite sur Médine, ont été harcelés en route par un fort contingent de Bédouins, qui leur a tué 2 officiers et 28 hommes et grièvement blessé 4 officiers et 40 hommes. Dans cette région surtout, le gouvernement est décidé à ne pas céder; et des troupes sont parties de Constantinople même dans la direction du Hedjaz.

Une seule bonne nouvelle nous parvient : l'imam Yahya, chef des Saïdia, heureux de l'établissement du régime constitutionnel, serait entré en relations avec des membres du Comité d'Union et Progrès pour entamer des négociations. Il pourrait se faire que l'imam Yahya obtienne la succession du gouverneur de l'Yémen, le maréchal Ahmed Feïzi Pacha, qui a donné sa démission dans le courant du mois de septembre. Dans le cas contraire, son remplacement par un homme dévoué à la constitution paraît tout indiqué, si le gouvernement ottoman veut en finir avec les révoltes de la région.

La situation financière. — M. Charles Laurent, le nouveau conseiller financier de la Porte, a présenté un projet au sujet de la dette flottante ottomane. Examiné et approuvé par le conseil des ministres, ce projet a été sanctionné par le sultan sous réserve de l'approbation ultérieure du Parlement. Il y est prévu qu'un avertissement sera donné aux divers créanciers épars dans l'empire d'avoir à faire enregistrer leurs créances dans un délai de deux mois, avec des titres et des preuves à l'appui, sous risque de prescription, passé ce délai.

Nous apprenons aussi que les directeurs de la Banque ottomane, les représentants de la Deutsche Bank et ceux d'un syndicat anglais se sont mis d'accord sur un contrat d'avance au Trésor ottoman de 1.150.000 livres turques, qui seront remboursées par un nouvel emprunt que doit voter le Parlement et qui seront éventuellement garanties par un gage.

La Banque nationale ottomane, qui vient de se constituer à Constantinople au capital de 3.000.000 livres turques, pourra le porter à 10.000.000. Cet établissement, qui se propose le développement des ressources de la Turquie, mines, forêts et toutes affaires industrielles, formera un crédit foncier, dont le capital initial de 3.000.000 livres turques pourra atteindre dans la suite 20.000.000. Cette dernière institution commencera à fonctionner après l'ouverture du Parlement, en profitant d'une nouvelle loi sur les hypothèques, qui sera soumise à la Chambre. Tout Ottoman acheteur de trente actions de dix livres turques, aura droit à une part de fondateur. L'intérêt versé pour les sommes avancées sur des

immeubles sera au-dessous du taux légal de 9 0/0 : on espère pouvoir le fixer à 7 0/0. Le délai maximum pour la libération des propriétés hypothéquées sera de cinquante ans. Le gouvernement se promet de grands résultats de cette institution.

PERSE

La situation intérieure. — Les demandes pressantes des gouvernements anglais et russe, en vue du rétablissement prochain de la constitution, avaient permis d'espérer qu'un nouveau Parlement allait se réunir et diriger d'une manière équitable les affaires du pays. Depuis le milieu de septembre, les ministres d'Angleterre et de Russie avaient dû faire de fréquentes visites au Chah, qui leur répondait toujours d'une façon évasive. Finalement, Mohammed Ali se vit obligé de céder, et nous avons vu qu'il convoqua la Chambre, tout en annonçant qu'un décret ultérieur, réformant l'ancienne loi électorale, fixerait les nouvelles bases de l'élection des députés. Cette proclamation n'eut pas tout le succès qu'elle aurait eu, si le souverain avait rétabli d'une manière spontanée la constitution, abolie depuis le coup d'État de juin dernier. On affirmait même que les candidats feraient défaut, et que peut-être le récent décret n'était qu'une manœuvre destinée à permettre d'incarcérer les chefs du parti nationaliste que les élections porteraient certainement en avant. Mais cette grève politique n'eut pas à être mise à exécution, pour l'excellente raison que le second décret n'a pas encore paru, bien que, dans la note du 25 septembre, la réunion du nouveau Medjlis fût prévue pour le 14 novembre.

A la suite de quels événements Mohammed Ali revenait-il ainsi sur ses décisions antérieures ? Pour notre part, nous serions assez tentés de croire à une manœuvre du Chah, sollicitant des manifestations anti-constitutionnelles ; car, les faits qui se sont déroulés en Perse depuis quelques années semblent prouver qu'il n'y a plus dans ce pays personne qui soit sincèrement opposé à une constitution. Nous irons plus loin : si les habitants de la campagne n'ont pas pris part à la lutte, semblant ainsi se désintéresser du mouvement en faveur de la liberté, il n'en est pas moins vrai qu'ils ont le plus fervent désir d'avoir une constitution (*Qanoun*). En effet, les journaux leur ont répété continuellement ce mot, qui, pour eux, désigne un avenir meilleur à tous points de vue, sans qu'ils se rendent bien compte de sa signification étroite. Ceci nous porte à penser qu'une mise en scène avait été réglée d'avance ; d'ailleurs, voici les faits.

Mohammed Ali promit jusqu'au dernier moment de publier son rescrit électoral : selon certaines dépêches, sa proclamation fut envoyée à l'impression le 28 octobre ; mais, le lendemain, elle était remise à une date ultérieure. Le 5 novembre, comme rien n'avait encore paru, les

ministres d'Angleterre et de Russie insistèrent auprès du Chah afin que la publication de la loi électorale fût accélérée et la date d'ouverture du Medjlis, 14 novembre, ne fût pas encore reculée. Mais, le 7 novembre, une manifestation anti-constitutionnelle se produisit à Téhéran. Trois cents personnes environ, la plupart membres du clergé, ainsi qu'un petit nombre de chefs des corps de métiers (*Esnaf*), se rassemblèrent dans le quartier où habite Emir Bahadour, qu'elles acclamèrent, puis, se rendirent à Bag-i-Chah pour expliquer à leur souverain qu'elles n'avaient aucun désir de voir rétablir la constitution. Une réunion fut organisée sur place, et on y lut et commenta des télégrammes de la province protestant contre la constitution. Une pétition fut ensuite rédigée et portée à Mohammed Ali : il y était écrit que le Parlement était contraire à la loi coranique. Le souverain reçut les délégués porteurs de la pétition et leur dit qu'il était incorrect de déclarer la constitution contraire au Coran et qu'au surplus il fallait s'adresser au grand vizir ! On alla donc à la tente du premier ministre, Mouchir es Saltanèh, qui crut probablement s'adresser à des nationalistes, ou du moins feignit de le croire, car il leur dit que le Chah éprouvait un grand plaisir à rétablir la constitution. Les Mollah présents protestèrent et supplièrent humblement Sa Majesté d'éloigner de l'Islam cette ignominie, qui est l'œuvre du babisme. Mohammed Ali promit donc d'abolir la constitution : des prières terminèrent cette manifestation.

Mais ce ne fut vraisemblablement pas un mouvement sérieux : plusieurs jours auparavant, on avait au Palais préparé la cérémonie et demandé aux gouverneurs de province l'envoi de télégrammes d'adhésion au pouvoir absolu. Malgré tout, le souverain n'était pas rassuré, et le 7 novembre, toutes les troupes de Téhéran étaient sous les armes.

Comme on l'a vu, peu de personnes répondirent à l'appel de la Cour. Aussi, les ministres anglais et russe ne se découragèrent pas et prièrent encore une fois le Chah de faire une concession constitutionnelle quelconque. Aucune réponse ne fut faite : M. Hartwig, le ministre de Russie, quitta Téhéran, le 15 novembre, rappelé par son gouvernement pour fournir des explications sur la situation. La capitale était en état de siège depuis la veille : le souverain voyait arriver avec anxiété la date du 14 novembre, jour où le Parlement devait se réunir, et craignait des manifestations antipathiques. En conséquence, il fit proclamer l'état de siège, fermer les mosquées, et ordre fut donné de disperser tous les attroupements.

Pendant que certains Mollah demandaient le retrait de la constitution, voici ce qu'écrivait le corps des Moudjtéhid (grands Pontifes), invité à formuler un avis sur la situation politique interne : « L'Islam reposant sur un principe démocratique et autorisant l'évolution constitutionnelle, ceux qui ont détruit le Parlement, qui ont menacé, châtié ou mis à mort les défenseurs de

cette institution doivent être assimilés aux gens sur lesquels pèse la responsabilité du meurtre de Hoseïn à Kerbéla; les auxiliaires du Chah ont encouru dans ce monde la colère divine et dans l'autre le sort des meurtriers du plus grand des martyrs. » On sait que les Persans, chiïtes, prennent le deuil à l'anniversaire du meurtre de Hoseïn, fils du calife Ali : dans leur bouche, le fait d'assimiler le Chah et ses défenseurs aux meurtriers d'Hoseïn est donc une grave injure.

Comme les Moudjtéhid disposent de beaucoup d'influence et qu'ils défendent une cause qui a la sympathie populaire, il semble que le Chah aurait tort de résister plus longtemps aux désirs constitutionnels de son peuple. Mohammed Ali ne doit pourtant pas ignorer que l'on a déjà sérieusement réfléchi à sa déposition et prévu l'avènement de l'héritier actuel du trône, son frère Souldan Ahmed Mirza, enfant de dix ans, avec son oncle, le prince Zill es Souldan, comme régent.

La révolte de l'Azerbaïdjan. — Comme il était facile de le prévoir, la province d'Azerbaïdjan est actuellement dans une indépendance de fait; car les soldats qui sont destinés à réduire la ville de Tebriz sont maintenant découragés, malgré l'argent qu'on leur distribue. Nous avons laissé Sata Khan maître incontesté de la ville de Tebriz, et nous constatons qu'à l'heure actuelle il occupe une forte banlieue, qui s'étend notamment assez loin du côté de la frontière russe.

Le chef des nationalistes avait jusqu'alors affirmé sa soumission au Chah, trompé, disait-il, par son entourage. Mais, les menaces de Mohammed Ali, réalisées dans son rescrit supprimant le droit de vote des habitants de la province, ont provoqué une scission complète : dans un document publié en persan, en turc et en français, la déchéance du souverain a été proclamée. Voici la conclusion de ce manifeste, qui fut envoyé à toutes les légations européennes :

« Un roi qui n'exerce pas la justice que Dieu a placée entre ses mains perd la situation qu'il occupait et n'a plus droit au titre d'ombre de Dieu sur la terre... Il en est ainsi : quand le souverain s'est aliéné l'amour et le respect de ses sujets ; quand il a prostitué l'honneur du pays ; quand il s'est servi des deniers publics pour les dissiper en vue de satisfaire ses plaisirs ; quand il s'est servi de l'argent de son peuple pour pensionner des rénégats et des parasites, à l'exclusion de ses fidèles sujets ; quand il a accordé délibérément sa confiance aux ennemis de la vraie religion et leur a donné le commandement de l'armée ; quand il a préféré les services d'un clergé corrompu et ignorant à ceux d'un clergé saint et droit ; quand il a approuvé le bombardement d'une mosquée sainte ; quand il a livré le sort des hommes justes de son pays aux mains de barbares infidèles (le colonel Liakhof et ses cosaques) ; quand il a chassé ses conseillers à coups de canon ; quand il a ordonné la mise à mort de personnes innocentes ; quand il a violé le serment qu'il avait prêté sur le Coran ;

quand il a abaissé l'honneur national en demandant pardon à l'Angleterre pour des actes commis en son nom et avec sa connaissance par des mercenaires (excuses au chargé d'affaires d'Angleterre à cause de la garde de cosaques mise à la porte de la légation)... C'est pourquoi, nous, peuple de l'Azerbaïdjan, nous ne reconnaissons plus le droit divin de notre souverain. »

Cette proclamation met évidemment les choses au point : les habitants de l'Azerbaïdjan luttent maintenant pour leur indépendance, et le Chah va défendre l'intégrité de son territoire contre ses propres sujets.

Aïn ed Dooulèh, chef des troupes royalistes, battu complètement par les forces de Sata Khan, quitta ses positions dans le courant d'octobre et se retira avec ses soldats jusqu'au village de Basminch, à 25 kilomètres environ au Sud-Est de la ville de Tebriz. Le Chah, voyant qu'Aïn ed Dooulèh déclinait toute lutte avec les nationalistes, lui retira son commandement. Il s'adressa pour le remplacer au prince Firman Firma, qui était encore gouverneur général de l'Azerbaïdjan au commencement de cette année ; mais celui-ci refusa. Le souverain nomma à la tête de ses troupes le colonel Outchakof, subordonné immédiat du colonel Liakhof : trois cents cosaques furent désignés pour partir avec lui et reçurent chacun 25 tourran (120 francs environ). Quelques jours après, Mohammed Ali apprenait que le colonel Outchakof refusait à son tour la délicate mission qui lui était confiée, et que les cosaques, arrivés à Qazvin, n'étaient pas disposés à aller plus loin. Enfin, le Chah rendit à Aïn ed Dooulèh le commandement des troupes, à la date du 23 octobre, et lui fit dire d'éviter un conflit avec Sata Khan et d'entrer en négociations.

Aucun combat sérieux ne se produisit donc durant le début du mois de novembre : l'Andjoumen de Tebriz fit occuper toute la contrée du Qaradag au Nord de la ville, et des patrouilles allèrent jusqu'à Makou, tout près de la frontière russe ; Sata Khan y nomma aussitôt un gouverneur. L'Andjoumen dirigea la pacification de la contrée et envoya des circulaires aux légations, affirmant qu'il protégerait les intérêts des négociants en tenant compte du traitement de la nation la plus favorisée. Dans la ville de Tebriz, les marchés furent rouverts et les denrées arrivèrent en abondance de la banlieue. Puis, un corps de troupes fut envoyé dans la direction de Basminch pour surveiller le camp d'Aïn ed Dooulèh.

Malgré la bonne volonté des membres de l'Andjoumen, qui présument un peu trop de leurs forces, la contrée n'est pas pacifiée complètement, et s'il n'y a pas de lutte ouverte, les brigandages et les assassinats n'ont peut-être jamais été si nombreux. A Marand, sur la route de Tebriz à Djoulfa, c'est une bombe qui éclate dans le palais du gouverneur et qui tue celui-ci. Au Sud de cette ville, c'est le trop fameux Rakhim Khan, ex-généralissime des troupes du Chah, qui fait détruire un village arménien et ordonne le massacre des habitants. Enfin, tout dernièrement, les

troupes du Chah pillèrent les propriétés d'un sujet russe à quelques kilomètres de Tebriz; et, Aïn ed Dooulèh, mis en cause, a décliné toute responsabilité, parce qu'il ne disposait pas des forces nécessaires pour faire respecter l'ordre.

Tous ces désordres, dans une région où les intérêts russes sont considérables, et où passe la grande route de Tiflis à Téhéran, par Djoulfa et Tebriz, firent craindre une intervention de la Russie. Une dépêche de source allemande annonça même vers la fin d'octobre que six bataillons d'infanterie, accompagnés d'artillerie et de cavalerie, avaient franchi la frontière, avec mission d'occuper Tebriz. La nouvelle était inexacte: la Russie, voyant l'état croissant des troubles, avait massé sur la frontière quelques troupes, prêtes à intervenir dans le cas où la vie des nombreux commerçants russes de la contrée serait en danger. Le gouvernement de Saint-Pétersbourg pouvait craindre de sérieuses manifestations anti-russes; car, depuis le commencement des désordres, les nationalistes n'ont cessé de manifester des sentiments russo-phobes: on se rappelle le pillage du consulat russe de Tebriz dans le courant du mois d'août. Néanmoins, pour faire cesser le malaise causé par ces bruits d'intervention, le gouvernement russe publia, le 12 novembre, un communiqué sur son attitude dans les affaires persanes. Dans ce communiqué, le cabinet de Saint-Pétersbourg dément, de la façon la plus catégorique, les bruits relatifs à une intervention russe. En aucun cas, déclara-t-il, la Russie n'occupera la moindre partie du territoire persan, et nulle troupe russe ne passera la frontière, à moins qu'après un accord avec l'Angleterre, on ne juge indispensable d'envoyer de petits détachements pour protéger les étrangers.

Malgré tout, l'émotion fut grande à Londres, à la nouvelle que des troupes russes étaient massées sur la frontière persane. Il se forma même une commission interparlementaire pour protester contre cette velléité d'intervention, contraire à l'accord anglo-russe. Certains membres de la Chambre des communes, prenant les événements de plus loin, rejetèrent sur le gouvernement russe la responsabilité de l'attitude des officiers russes en Perse, et notamment du colonel Liakhof. Sir Edward Grey fit, le 27 octobre, les déclarations suivantes: « Les officiers russes en Perse sont à la solde du Chah depuis plusieurs années... Je suis certain que des officiers russes n'ont pas pris part aux récents combats entre les forces persanes... Des troupes russes n'ont pas passé la frontière... La Russie a massé, je crois, 400 hommes environ à la frontière. J'ai été informé que les troupes russes avaient reçu l'ordre de ne pas passer la frontière sans que la vie de sujets russes n'ait été en danger. » Le même jour, sur une question de M. Dillon, demandant si le gouvernement consentait au passage de la frontière par les troupes russes, sir Edward Grey répondit: « Nous avons toujours prétendu avoir le droit de prendre telles mesures que nous croyions utiles quand la vie de sujets anglais était en danger, et

nous ne devons pas refuser aux autres la même liberté d'action. Mais, puisque les deux gouvernements, russe et anglais, suivent une politique de non-intervention, et que les troubles étant terminés, les troupes russes n'ont pas dépassé la frontière, je pense avoir raison de dire que la Russie a agi en conformité avec l'esprit de la convention anglo-russe... Les deux gouvernements ont maintenu leur politique de non-intervention vis-à-vis de la Perse; mais ils ont été d'accord pour recommander au Chah de garantir la constitution, comme leur paraissant le meilleur moyen d'apporter la paix dans le pays. »

C'est évidemment la seule solution; et à chaque fois que la promesse du rétablissement du Medjlis est reculée, la probabilité de l'extension de la révolution nationaliste de l'Azerbaïdjan aux provinces situées plus au Sud risque d'amener la Perse à un état d'anarchie très grave. On apprend en effet que les principales routes des provinces du Sud sont fermées à tout transit, et que des caravanes de marchandises destinées à l'intérieur sont retenues dans les ports du golfe Persique ou à Chiraz.

Mohammed Ali se refusant à garantir une constitution à son peuple, la province d'Azerbaïdjan va échapper à son autorité. Les chefs des tribus de cette région n'ont jamais accepté la domination des Qadjar. Sous le règne de Feth Ali Chah, le deuxième de la dynastie, en 1827, pendant la guerre entre la Perse et la Russie, les Khan déchus de leur indépendance avaient formé un parti nombreux et manifestaient l'intention de se soulever: la paix de Tourkmentchaï remit tout dans l'ordre. Mais leurs descendants reprennent aujourd'hui la tradition: l'idée de liberté étant commune aux Persans de l'Azerbaïdjan et à ceux des autres provinces, il est à craindre qu'ils ne s'unissent tous pour enlever à leur souverain son pouvoir. Espérons que le rétablissement prochain de la constitution empêchera une révolution: dans quelque temps, il sera peut-être trop tard.

L'armée persane. — La *Revue du Monde musulman*, dans un de ses derniers numéros 1908, donne des renseignements sur l'état actuel des troupes en Perse. Elles devraient officiellement compter 105.500 hommes. En réalité, elles sont loin d'atteindre ce chiffre et comprennent actuellement 24.500 soldats. Ce fait provient d'une habitude prise par le gouvernement persan depuis un grand nombre d'années, pour des raisons d'économie. Il est d'usage de laisser une bonne moitié des hommes de chaque régiment dans leurs foyers. Tout en ne cessant pas d'être soldats, ces derniers jouissent d'un congé d'une durée illimitée, pendant lequel ils ne touchent naturellement ni solde ni vivres. L'infanterie compte de 78 à 80 régiments de 800 à 1.000 hommes; l'effectif exact de ces régiments se trouve réduit facilement à 300 ou 400 hommes. De plus, les soldats qui sont réellement présents sous les drapeaux ne sont pas payés pendant six mois, ce qui les oblige à travailler au dehors. Il n'était pas rare, par exemple, de

voir, il y a quelques années, des soldats qui se réunissaient pour acheter un mouton ou deux; après les avoir écorchés et découpés, ils suspendaient les morceaux aux baïonnettes des fusils et débitaient la viande aux passants.

Il n'y a pas de casernes, les soldats vivent chez eux; pas d'exercice systématique ni d'instruction du tir. Les troupes ne possèdent d'ailleurs pas d'armement uniforme: les uns ont encore des fusils Werndt, que les Autrichiens ont vendus à la Perse vers 1880; d'autres ont des fusils Peabody et Martini. L'âge des soldats varie; il y en a de tout jeunes et il y a aussi des vieillards.

Plus de 20 régiments sont recrutés dans la province d'Azerbaïdjan; 40 régiments viennent de la province de l'Iraq-Adjémi; le reste, du Khorasan et du Kirman. Quelques provinces, telles que les contrées de Yezd et de Kachan, ne donnent pas de soldats; de plus, les Juifs, les Arméniens et les Zoroastriens sont exempts de tout service; mais ces derniers paient une taxe.

L'artillerie compte officiellement 6.000 hommes, mais il n'y en a que 2.000 groupés en bataillons de 200 à 250 hommes.

La cavalerie se divise en régulière et irrégulière. La cavalerie régulière comprend le régiment d'Ispahan, qui compte 500 hommes instruits par des Allemands, et la brigade de Cosaques de Téhéran, instruits par des Russes. Cette brigade comprend 1.000 hommes. Le Chah possède, en outre, sa garde particulière, les *Ghoulami*, au nombre de 1.000. Mais la force principale de la cavalerie est formée par les milices irrégulières, fournies par les Khans des provinces, qui comptent 25.000 hommes. Ceux-ci sont bien montés, bien armés et sont en général très braves, surtout dans les régions frontières. Mais ces cavaliers s'attaquent aux Persans aussi souvent qu'ils viennent à leur défense, car ils appartiennent à des tribus kurdes, dans l'Ouest, et afghanes, dans l'Est et le Nord-Est, et prennent souvent le parti de leurs voisins, Turcs ou Afghans. Il a été facile de s'en apercevoir dans le récent incident turco-persan. Les tribus nomades de la région centrale peuvent fournir, d'autre part, 100.000 cavaliers bien armés; mais ces hommes préfèrent attaquer les caravanes et combattent plutôt quand il s'agit de leurs propres intérêts.

ASIE ANGLAISE

Crimes politiques au Bengale. — La série des attentats politiques continue au Bengale. Après les bombes, les tentatives d'assassinat et les meurtres à coup de revolver et de poignard. Le 7 novembre au soir, au moment où le lieutenant-gouverneur du Bengale, sir Andrew Fraser, pénétrait dans la salle d'Overtoun, à Calcutta, où allait être donnée une conférence par un professeur de Chicago, un jeune Bengali s'approchait de lui et par deux fois à quelques centimètres à peine de distance, essayait de décharger

son revolver sur sa poitrine. Les coups ratèrent heureusement et pour la quatrième fois depuis un an, le lieutenant-gouverneur du Bengale, qui est au reste au moment de prendre sa retraite, échappa à la mort. Cet attentat était d'autant plus stupide qu'il visait un homme qui, durant toute sa longue carrière administrative, a toujours témoigné à l'Inde une grande sollicitude et que l'on considère comme l'un des plus libéraux parmi les hauts fonctionnaires de l'empire. Aussi provoqua-t-il une très vive émotion, d'autant qu'il suivait d'une semaine à peine le meurtre d'un agent de police indigène, tué dans la prison d'Alipour par deux prisonniers, pour avoir fourni à ses chefs des renseignements sur l'organisation du parti anarchiste du Bengale. Le 9 novembre enfin, on trouvait dans une rue de Calcutta le cadavre percé de balles de l'un des plus habiles détectives indigènes du Bengale, assassiné, lui aussi, pour avoir accompli son devoir professionnel en découvrant l'auteur de l'attentat qui coûta la vie à deux dames anglaises, à Mouzaffarpour, au mois de mai dernier.

Ces crimes répétés ont plongé Calcutta dans la consternation. L'acharnement que les meurtriers mettent à frapper ceux de leurs compatriotes qui collaborent à l'œuvre de répression que le gouvernement poursuit au Bengale, comme le poursuivrait en tout pays tout gouvernement digne de ce nom, indique un plan très nettement conçu et qui ne manque pas d'habileté. Ils veulent évidemment terroriser la police et paralyser son action. Il semble bien qu'ils aient, pour le moment, réussi dans leur dessein; effrayés par tant de résolution, les témoins n'osent plus déposer dans les enquêtes de police ou dans les instructions, les policiers hésitent à obéir et l'on se demande à quels excès on pourra assister si, par des mesures rigoureuses, peut-être par des dispositions législatives nouvelles, on ne parvient pas à rendre la confiance aux agents de l'autorité et à redonner à l'action publique toute la vigueur qui lui fait actuellement défaut. Il semble bien, en effet, que l'organisation de la police laisse fort à désirer dans cette partie de l'Inde. Le soir de l'attentat contre sir Andrew Fraser, il ne se trouvait dans la salle où il fut commis aucun agent de police et ce sont les personnes qui accompagnaient le lieutenant-gouverneur, notamment le maharajah de Bourdouan, qui durent arrêter le meurtrier et le mettre hors d'état de nuire. Quand le lieutenant-gouverneur rentra à son hôtel le service d'ordre était de même si mal fait qu'il fallut que sa voiture empruntât des chemins détournés pour échapper à des manifestations hostiles.

Que ces dernières aient pu se produire en pareilles circonstances, voilà qui jette un jour singulier sur l'état d'esprit des habitants de Calcutta vis-à-vis de l'un des plus hauts fonctionnaires de l'Inde. Mais que dire des manifestations qui, à quelques jours de là, eurent lieu à la suite de l'exécution de l'un des meurtriers de la prison d'Alipour.

L'administration de la prison avait remis, après le supplice, le corps aux parents qui l'avaient réclamé pour l'incinérer. Dès que le cadavre fut à quelque distance de la prison, un prêtre hindou vint le bénir, la foule s'amassa et un cortège énorme se forma pour accompagner le défunt jusqu'au bûcher; le cercueil fut couvert de fleurs, sur le parcours du convoi on avait semé du riz et des brassées de branches et de fleurs; à travers les quartiers populaires se déroula ainsi la funèbre procession au milieu des cris et des chants patriotiques, arrêtée à chaque instant par ceux qui voulaient voir « le martyr ». Après que la cérémonie de l'incinération fut achevée, les assistants se partagèrent les cendres du mort, comme des reliques.

Cette participation d'une fraction non négligeable de la population à la glorification d'un anarchiste a porté à un degré extraordinaire la nervosité de Calcutta. Plus que jamais, font observer les journaux anglais, des mesures sévères s'imposent avant que surgissent des événements qui, par leur gravité, justifieraient une répression dont souffriraient sans doute beaucoup d'innocents et qu'il y a tout intérêt à ne pas voir se produire.

La politique japonaise et l'opinion dans l'Inde. — Au moment de la guerre russo-japonaise beaucoup d'hommes crurent, dans toute l'Asie Orientale, que le Japon allait se mettre à la tête d'un mouvement d'émancipation asiatique. C'était se faire une singulière illusion : le Japon n'est pas une nation à faire de sa puissance un autre usage que les peuples européens. Sa domination est plutôt plus lourde. Quoi qu'il en soit, le spectacle du régime japonais en Corée et à Formose et la politique du Japon envers la Chine ont dissipé certains rêves. Nous avons déjà signalé depuis assez longtemps la fin de la lune de miel sino-japonaise. Voici la traduction d'un article publié par *The Modern Review* de Calcutta qui montre que l'on commence à se faire aussi dans l'Inde une idée plus juste des perspectives que l'avènement du Japon comme grande puissance peut ouvrir aux autres peuples asiatiques.

L'histoire de l'activité japonaise en Extrême-Orient depuis la fin de la guerre russo-japonaise n'accuse pas des résultats bien honorables. Le Japon a dépouillé de ses anciennes libertés et de son indépendance le peuple même auquel il doit sa civilisation et sa culture. Les Japonais semblent avoir oublié que jadis leurs ancêtres reçurent les enseignements du noble maître de Bharatavarsha des mains de ses disciples Coréens. Avant la guerre russo-japonaise, le Japon avait arraché la belle île de Formose à la nation qui est cependant la mère de sa civilisation. Et aujourd'hui ses yeux avides convoitent les plaines fertiles de la Mandchourie...

À Formose, le nouveau système d'instruction et d'éducation imposé par le gouvernement de Tokyo ne laisse pour ainsi dire aucune place à l'étude de la langue, de la littérature, de l'histoire et de la morale chinoises. Il en est de même en Corée. Quel contraste entre cette intransigeance japonaise à Formose et en Corée et la politique si libérale des Etats-Unis aux Philippines : là-bas, le gou-

vernement américain s'efforce au contraire de faire revivre parmi les populations insulaires les mêmes idiomes, presque disparus sous la domination espagnole...

Bien que nous ne puissions approuver toutes les violences, souvent inconsidérées des patriotes coréens, nous devons constater ce fait : La conduite barbare des aventuriers et des soldats japonais en Corée est indigne d'une nation asiatique civilisée...

On attendait du Japon d'être à l'avant-garde de la grande Renaissance asiatique. Le Japon s'est montré tout à fait indigne de cette grande tâche : sa politique est l'opposé de ce que l'opinion extrême-orientale s'imaginait qu'elle serait son action militaire apparaît comme une menace pour la civilisation asiatique.

AUSTRALASIE

L'or aux Philippines. — D'après des renseignements parvenus de Manille aux Etats-Unis, on espère que les gisements aurifères de l'archipel auront, l'année prochaine, un rendement de 5 millions de francs et que ce rendement pourra ensuite être annuellement de 25 millions. On aurait dès à présent reconnu aux Philippines des gisements d'une valeur totale de 500 millions.

NOMINATIONS OFFICIELLES

MINISTÈRE DE LA GUERRE

Troupes métropolitaines.

SERVICE VÉTÉRINAIRE

Annam-Tonkin. — M. Boulard, *vétérin.* en 2^e, est désig. pour l'artillerie du Tonkin.

Cochinchine. — M. Lostie, *vétérin.* en 2^e, est désig. pour l'artillerie de la Cochinchine.

Troupes coloniales.

INFANTERIE

Chine. — M. le *capit.* Durand est placé à l'état-major du corps d'occupat.

Indo-Chine. — M. les *capit.* Mera et Doucet sont placés à l'état-major des troupes de l'Indo-Chine.

Annam-Tonkin. — Sont désig. pour le Tonkin : MM. les *capit.* Fontaine et Rebel; les *lieut.* Frehly, Barjou, Vadrot, Girardot et Thiéry; le *sous-lieut.* Reynès.

Cochinchine. — MM. le *capit.* Piard; les *lieut.* Vallade, Cros et le *sous-lieut.* Bollude sont désig. pour la Cochinchine.

ARTILLERIE

Indo-Chine. — M. le *capit.* Folliet est placé à l'état-major des troupes de l'Indo-Chine.

MM. les *lieut.* Désabaye, Gouin et Berthier sont désig. pour servir hors cadres en Indo-Chine.

Annam-Tonkin. — MM. les *capit.* Goujon et Petit sont désig. pour le Tonkin.

Cochinchine. — MM. le *capit.* Marchat, Carteron et Durnerin et le *lieut.* Chourrot sont désig. pour la Cochinchine.

Nouvelle-Calédonie. — M. le *capit.* Gamas est désig. pour la Nouvelle-Calédonie.

Officiers d'administration.

Annam-Tonkin. — MM. l'*offic. d'admin.* de 3^e cl. Mathieu et le *stagiaire* de 1^{re} cl. Rondet sont désig. pour le Tonkin.

Cochinchine. — MM. les *stagiaires* de 2^e cl. Le Du et Le Cloirec sont désig. pour la Cochinchine.

CORPS DE L'INTENDANCE

Officiers d'administration.

Cochinchine. — M. l'*offic. d'admin.* de 3^e cl. Boujart est désig. pour la Cochinchine.

SERVICE DE SANTÉ

Annam-Tonkin. — Sont désig. pour le Tonkin : MM. le méd. ppal de 2^e cl. Mesnard ; le méd.-maj. de 1^{re} cl. Devaux ; les méd.-maj. de 2^e cl. Brouillard et Plomb et les méd. aides-maj. Jubin et Clavet.

Cochinchine. — MM. le méd. maj. de 2^e cl. Mul et le méd. aide-maj. Nicod sont désig. pour la Cochinchine.

MINISTÈRE DE LA MARINE

ÉTAT-MAJOR DE LA FLOTTE

Levant. — M. le capit. de fréq. Daveluy est nommé au command. du *Faucon* à la Canée.

Extrême-Orient. — M. lieut. de vaiss. Lemoine est désig. pour la flottille de sous-marins des mers de Chine ; M. le lieut. de vaiss. Alliez est désig. pour le *Bruix* ; M. l'enseigne de vaiss. Lepelletier est désig. pour le *Pistolet* ; M. le mécanic. ppal de 2^e cl. Rabadeux est désig. pour le *Bruix*.

M. le capit. de fréq. Jacquemont est désig. pour le *D'Entre-casteaux* ;

M. le lieut. de vaiss. Petit est nommé au command. du *Styx* ;

M. l'enseig. de vaiss. Jeanson est nommé au command. de l'*Olry* ;

M. l'enseigne de vaiss. Latty est désig. pour la flottille de torpilleurs des mers de Chine.

SERVICE DE SANTÉ

Extrême-Orient. — MM. les méd. de 1^{re} cl. Lancelin et de 2^e cl. Brun sont désig. pour le *Bruix*.

MINISTÈRE DES COLONIES

M. H. Beaufort est nommé élève de la section spéciale de la magistrature coloniale (sous-section indo-chinoise) à l'école coloniale.

M. Dalmas est nommé directeur du personnel au ministère des colonies ;

MM. Duchène et Schmidt sont nommés sous-directeurs au ministère des colonies.

Bibliographie

Le Coton en Egypte, par FRANÇOIS CHARLES-ROUX.
Librairie Armand Colin, rue de Mézières, 5, Paris. —
Un volume in-8° jésus de 420 pages, broché, 7 fr. 50.

La question étudiée dans cet ouvrage n'est pas seulement une question vitale pour l'Egypte, dont la prospérité dépend aujourd'hui, dans une mesure toujours plus large, de la récolte du coton : elle est aussi d'un intérêt primordial pour l'Europe et l'Amérique, qui ont des capitaux placés en Egypte et dont l'industrie textile tire de ce pays une partie de son approvisionnement.

Le livre de M. François Charles-Roux est le fruit d'une enquête consciencieuse, conduite sur place et doublée d'une sérieuse documentation. Quelles ont été les diverses phases, les étapes successives de la production du coton en Egypte ? A quelles circonstances la culture de ce textile est-elle redevable de l'impulsion décisive qu'elle a reçue et du développement que nous lui voyons aujourd'hui ? A l'aide de quels procédés, dans quelles conditions est-elle pratiquée actuellement ? A quelle industrie, à quel commerce donne-t-elle naissance ? Enfin quelle place tient-elle dans la production cotonnière du monde entier ? Tels sont les principaux points examinés au cours de cette étude.

Ce sujet est traité sous son triple aspect agricole, industriel et commercial. L'auteur nous conduit successivement aux champs, à l'usine et à la Bourse, pour nous faire assister à la culture du cotonnier, aux transactions commerciales auxquelles donne lieu la récolte, aux opérations de l'égrenage et du pressage, à l'exportation du coton et de la graine. La question des irrigations si importantes pour l'Egypte, la substitution de la canalisation au système des bassins, la construction des réservoirs et les travaux en projet font l'objet d'une étude particulièrement approfondie. Cet exposé de la situation présente est relié au passé par un historique qui, remontant jusqu'aux origines de la culture du coton en Egypte, en suit le développement à travers toutes les vicissitudes intérieures ou extérieures dont elle a subi l'influence. Dans sa conclusion, l'auteur

cherche à tirer, de la marche suivie par la production cotonnière du monde, quelques déductions relativement à l'avenir de cette culture en Egypte.

Ancient China simplified, par Edw. H. PARKER, professeur de chinois à la Victoria University de Manchester. Londres, Chapman and Hall, 1908. — Un volume in-8°, cartes et plans.

C'est le tableau d'un état de choses depuis longtemps disparu en Chine, mais dont le Japon avait conservé jusqu'à nos jours la vivante réalité, — celui de la féodalité guerroyant sous la suzeraineté d'un empereur encore respecté mais impuissant, — que M. Parker a tracé dans son nouvel ouvrage. L'auteur s'y est appliqué à montrer, dans cette période de plus de cinq siècles précédant l'unification, en 221 avant Jésus-Christ, du monde chinois et de ses grands vassaux à demi-barbares par l'homme prodigieux que fut Ts'in Che Houang Ti, le « Premier empereur auguste », plutôt l'état social, politique et économique de la nation que l'enchaînement des traités et des guerres, ou la succession des souverains, des marquis et des comtes apanagés. M. Parker ne croit pas aux migrations primitives vers l'Empire du Milieu. Abandonnant la tradition biblique de la Tour de Babel et de la confusion des langues, il ne voit, dans les documents historiques indigènes, aucune indication d'un afflux extérieur. Au sud du Fleuve jaune, dans sa partie moyenne, apparaissent les premiers Chinois de l'histoire et rien ne montre qu'ils aient eu antérieurement un autre habitat.

M. Parker a eu le louable souci de rendre son livre accessible et attrayant pour le grand public. Il a réduit à un minimum le nombre des noms chinois de personnes, d'Etats et de lieux et ses cartes sont de simples schémas destinés à faire ressortir les positions respectives des capitales ou des fiefs, ou les changements de direction des cours d'eau, sans que jamais leur examen devienne étude ou fatigue. Ce parti pris de simplification n'a pas empêché l'auteur d'aborder, avec une entière connaissance de l'état actuel de la science, les problèmes que celle-ci se pose relativement à ce berceau féodal de l'empire chinois. Ses vues sont souvent neuves et ingénieuses, toujours pondérées. C'est ainsi que, s'il expose, en citant ses autorités, les motifs qui le détournent de voir, comme M. Ed. Chavannes, dans le « fils du Ciel Mou », grand voyageur vers l'Occident, un autre personnage que l'empereur Mou Wang des Tcheou, il reconnaît pleinement que ces pérégrinations tant vantées ne s'étendaient pas au delà de ce qui est aujourd'hui la région moyenne du Turkestan chinois et qu'il n'y est question ni de l'Arabie et de la reine de Saba, ni de l'Afrique. Nous craignons cependant que M. Parker n'ait représenté les anciens Chinois comme plus ignorants de la géographie qu'ils ne l'étaient en fait et un rappel des notions contenues dans le poème *Li sao* sur les limites du monde ancien, connues dans la principauté de Tch'ou, aurait pu être substitué aux affirmations d'ordre trop négatif du chapitre xxxix.

Aucun reproche n'est à adresser à l'auteur sur sa méthode d'exposition « à facettes ». Il envisage la Chine orthodoxe, c'est-à-dire impériale, et ses vassaux immédiats ou médiatisés, sous les différents aspects propres à intéresser le lecteur moderne, dans quarante-sept chapitres, généralement courts, spécialement consacrés aux origines, aux positions respectives des Etats, aux armées, à la diplomatie, à la morale, au culte, à la législation, aux travaux et monuments, à l'influx du sang étranger, à la culture intellectuelle, à la fortune publique, aux nobles, à la place restreinte occupée par Confucius dans la société de son temps, etc. De ce diorama se dégage une impression d'ensemble de l'ancienne société chinoise, vivant sa vie à part loin des grandes civilisations de l'Occident, que l'on ne ressent partiellement qu'à la lecture des productions les plus récentes de la sinologie... quand on est spécialiste. Il faut donc savoir gré à M. Parker de ce résumé mis à la portée de tous : c'est un jalon qui marque notre étape du jour, dans la marche continue de la science.

A. VISSIÈRE.

Le Gérant : A. MARTIAL.