

Mais ces entraves n'ont pas découragé les planteurs. Ils ont multiplié leurs efforts. L'exportation des fruits *séchés* leur offrait de vastes débouchés. Elle ne suffit plus aujourd'hui aux propriétaires californiens : ils ont entrepris de nous envoyer leurs fruits frais, d'en approvisionner le marché anglais et les marchés d'extrême Orient.

Ainsi, le 26 juillet 1898, la maison Porter Brothers, de San Francisco, a fait la première expédition de Californie à Londres. Elle comprenait cinq wagons de poires de la meilleure variété californienne, la *Bartlett*, et de prunes de diverses espèces provenant des vergers du Sacramento. La poire duchesse se vend de 8 à 9 shillings la caisse sur le marché de Londres ; la *Bartlett*, qui peut se cueillir avant complète maturité, y est aussi très appréciée.

Ces fruits doivent mettre de cinq à six jours pour arriver à New-York. De là ils sont transbordés dans les réfrigérateurs des steamers transatlantiques. Il faut seize jours en somme pour que le voyage de Californie à Londres puisse s'exécuter, et la vente ne peut être avantageuse que si ces fruits y arrivent avant que les fruits de France aient paru sur le marché anglais.

Ce commerce des fruits frais aura-t-il toute l'importance que l'on espère ? Les expériences faites sont encore relativement trop peu nombreuses et trop incomplètes pour que l'on puisse porter un jugement.

III

La culture de pêcher, du pommier, de l'olivier, a été entreprise avec succès dans les comtés de Californie.

En 1897, l'estimation officielle fixait à 1 162 739 le nombre d'oliviers en Californie : 364 810 seulement étaient en rapport. C'est à sa quinzième année seulement que l'olivier donne une récolte appréciable, et la récolte moyenne est alors de 50 livres par arbre.

M. Guislain, consul de Belgique à San Francisco, dans un Rapport admirablement documenté, fait cette remarque que, si toute la récolte des olives qu'il évalue à 12 768 250 livres servait à la fabrication de l'huile, comme 60 livres de fruits donnent environ un gallon d'huile, la production d'huile d'olive minimum pourrait être de 212 804 gallons.

Mais quantité d'olives sont employées pour l'usage de la table. Le plus grand verger d'oliviers se trouve dans le comté de Santa Clara : il contient plus de 7 000 arbres.

La culture des orangers, qui fut introduite il y a plus de deux cents ans aux États-Unis par les Jésuites, a pris un essor remarquable bien que de fortes gelées l'aient parfois contrariée, comme dans la Nouvelle-Orléans où les plantations se sont beaucoup développées. En Californie, les comtés de San Diego, Riverside, San Bernardino, Santa Barbara, Ventura, Orange, Los Angeles, Tulare, Fresno, Sacramento, Placer, Yuba, Butte et Tchama produisent de grandes quantités d'oranges et de citrons.

De Riverside, de la fin de novembre 1897 jusqu'à la fin de mai 1898, on en expédia 1 277 942 caisses, soit 4 000 wa-

gons. A Corona, la récolte des citrons a été en 1896-1897 de 462 900 caisses, soit 1 378 wagons de 336 caisses chacun.

On compte environ 85 orangers par acre. Il n'est pas d'usage d'en planter davantage. On les place à une distance de 24 pieds l'un de l'autre. Ils ne sont en rapport qu'au bout de cinq ans. Pour les arbres de huit à neuf ans, la récolte est en moyenne de 2 à 2 boîtes et demie par arbre : ce qui représente 140 à 175 livres. Chaque caisse renferme environ 150 oranges.

Les acres plantés d'orangers valent de 150 à 300 dollars. On a calculé qu'une orangerie, qui ne couvrira ses frais de culture que la cinquième année, pouvait établir ainsi son bilan :

	Dollars.
Valeur du terrain : l'acre	300
85 arbres à 0,50 dollars	42,50
Préparation et plantation du terrain.	9
Soins de culture pendant 4 ans	80
Intérêts du capital.	90
Total.	521,50

Au bout de la quatrième année le verger vaudra donc 521 dollars et demi. A partir de la huitième année on peut compter sur une récolte de 191 boîtes par acre, soit, au prix de 1,46 dollars la boîte, 276,95 dollars.

Un homme seul suffit pour soigner un verger de 20 acres. Une société coopérative, la *South California Fruit Exchange*, a été créée pour le transport et la vente des oranges, et elle est d'un grand secours au producteur.

Le commerce des pommes n'a pas l'importance de celui des prunes, des oranges et des raisins secs.

Toutes les espèces qu'on récolte en Californie sont utilisées pour la fabrication des pommes évaporées, dans des étuves spéciales. On les expédie dans l'Est, et à Anvers *via* New-York. Les pêches jaunes de Californie sont des fruits sans saveur et de chair peu délicate. Elles sont bien inférieures à nos pêches du Sud-Ouest de la région garonnaise.

Il en est de même des abricots, mais on les utilise comme fruits séchés, et en France, en Angleterre, en Belgique, la Californie en expédie des quantités assez sérieuses.

Nous n'avons pu que donner ici un aperçu sommaire de cette question si intéressante pour les agriculteurs français, si grosse de conséquences pour un grand nombre. On peut prévoir que l'extension prise par les cultures fruitières en Californie ira en augmentant et que les marchés européens auront de grands efforts à faire pour se défendre contre une concurrence audacieuse, active et admirablement dirigée.

EMMANUEL RATOIN.

620 (606)

INDUSTRIE

Les trottoirs roulants de l'Exposition.

Les plans inclinés mobiles, que tous les Parisiens ont pu apprendre à connaître aux magasins du Louvre, constituaient un premier pas dans la voie qui devait aboutir aux trottoirs roulants. Ces plans inclinés furent imaginés en 1892 par un ingénieur américain, Reno, qui s'en servit, à l'extrémité du pont de Brooklyn, pour permettre aux piétons de franchir sans fatigue la différence de niveau qui existe entre la rue et la plate-forme de la station du tramway faisant la traversée du pont.

Un certain nombre de plans inclinés mobiles ont été répartis dans l'Exposition de 1900, pour faciliter aux visiteurs l'accès des galeries; on peut seulement regretter que cette solution n'ait pas été appliquée à la traversée des voies conservées à la circulation publique: pont des Invalides, pont de l'Alma, etc.

Dès 1880, un Français, M. Dalifol, prenait un brevet pour un « nouveau système de locomotion à planchers mobiles avec traction par moteur fixe ». Ce système comportait deux plates-formes: l'une fixe, servant pour la montée et la descente; l'autre mobile, formée de panneaux assez courts pour pouvoir tourner facilement dans les courbes; chaque panneau constituait un wagonnet monté sur des roues garnies de caoutchouc et roulant sur des rails placés en contre-bas. Le mouvement était transmis par une machine fixe; il devait y avoir un arrêt tous les 200 mètres pour permettre de monter et de descendre.

En 1886, M. Blot fit breveter à son tour un système consistant en une plate-forme mobile sans fin circulant entre deux trottoirs fixes et comportant également des arrêts de quelques secondes toutes les deux minutes. Le plancher mobile devait être entraîné par la friction de galets tournant sur place. M. Hénard avait, de son côté, proposé, pour l'exposition de 1889, un plancher sans fin porté par des wagonnets plats roulant dans une tranchée de manière que le plancher se trouvât au niveau du sol. Les wagonnets étaient groupés par séries de dix avec un moteur électrique par série et l'énergie électrique devait être fournie par une usine fixe transmettant le courant au moyen de conducteurs placés sous les rails. La plate-forme aurait marché à une vitesse de 5 kilomètres à l'heure, avec un arrêt de 15 secondes par minute.

Ces projets n'eurent pas de suite, mais l'idée fut reprise et réalisée pour la première fois à l'Exposition de Chicago, en 1893, pour le transport des voyageurs depuis les lacs jusqu'à l'enceinte de la World's Fair.

Le système américain, dû à MM. Schmidt et Silsbee, ne fonctionne plus par intermittences: le déplacement de la plate-forme est continu, grâce à l'application d'une idée brevetée en 1888 aux noms de MM. Wilhelm et Heinrich Rettig sous la désignation de *train à gradins*. Le

trottoir est décomposé en deux chemins roulant à des vitesses graduelles. Les deux plates-formes reposent par leur plate-bande inférieure formant rail, l'une sur les roues, l'autre sur les essieux d'une série de wagonnets constituant une chaîne sans fin et entraînés eux-mêmes sur des rails par des moteurs électriques répartis à raison de un pour trente wagonnets. Les roues motrices se trouvent donc entraînées avec leurs essieux et leurs dynamos, ce qui constitue un poids mort inutile et nécessite l'arrêt du système pour les réparations aux organes de propulsion. A Chicago, les deux trottoirs mobiles se déplaçaient l'un à raison de 4 kilomètres à l'heure, l'autre à raison de 8 kilomètres; ils transportèrent plus de 10 000 personnes sans accident.

Un trottoir mobile du même système fonctionna à Berlin durant l'Exposition de 1896; il formait une sorte de grand carrousel circulaire d'une longueur totale de 500 mètres et comportait 122 wagonnets; les vitesses respectives des deux plates-formes étaient de 5 et 10 kilomètres à l'heure.

A Paris, les trottoirs mobiles sont établis sur un viaduc en bois de 7 mètres de hauteur. L'itinéraire est le suivant: Invalides, rue Fabert, quai d'Orsay, Champ de Mars (le long de l'avenue de la Bourdonnais), avenue de Lamothe-Piquet-Invalides. Le parcours total est de 3500 mètres et comporte neuf stations réparties dans l'enceinte de l'Exposition.

Le viaduc supporte trois trottoirs continus: un fixe, deux mobiles; le premier à une vitesse de 4 kilomètres à l'heure, le second à une vitesse de 8 kilomètres; ce dernier trottoir effectue par suite un tour entier en 26 minutes. Le premier trottoir mobile a 0^m,90 de large, il est surtout destiné à servir de marche-pied mobile pour passer du trottoir fixe au second trottoir mobile; celui-ci a 2 mètres de large.

Le concours ouvert par l'administration de l'Exposition comportait un chemin de fer électrique, les constructeurs des trottoirs mobiles durent donc, pour pouvoir concourir, présenter un projet combinant la plate-forme au chemin de fer électrique. Celui-ci suit le même itinéraire et circule en sens inverse au mouvement des trottoirs roulants à la vitesse de 17 kilomètres; la voie est tantôt aérienne et située à 7 mètres de hauteur comme les trottoirs mobiles, tantôt au niveau du sol et tantôt souterraine.)

L'originalité du système de trottoirs mobiles, adopté pour l'Exposition de 1900, réside dans ce fait que les organes de propulsion sont absolument distincts des organes de soutien et de roulement. La propulsion est assurée pour chaque trottoir par un galet agissant par friction sur une poutre fixée suivant la ligne médiane des trucks et ceux-ci sont, de deux en deux, munis de deux paires de roues portées et guidées par des rails latéraux établis sous les planchers.

Les galets à friction sont montés sur un même arbre

actionné par un treuil électrique fixe; le bâti qui porte la dynamo motrice, les galets et les rouages intermédiaires est en effet suspendu à un axe horizontal fixe supérieur; il repose d'autre part à sa partie inférieure sur le milieu d'un ressort à lames analogue à celui d'une voiture dont les extrémités sont reliées par des tirants ou tiges filetées à l'ossature fixe de la plate-forme. On peut donc, à l'aide des écrous dont sont munis ces tirants, régler la hauteur des points d'attache et par conséquent la pression exercée par les galets de friction sur la semelle de la poutre axiale. La ligne comporte environ 150 treuils de ce genre. Il va sans dire que le galet destiné à actionner la plate-forme à petite vitesse a un diamètre deux fois plus grand que le galet qui actionne la plate-forme à grande vitesse.

L'électricité nécessaire à la production du mouvement est fournie par l'usine des Moulineaux, de la Compagnie de l'Ouest; le courant fourni est transformé en courant continu plus avantageux à cause de la facilité de démarrage qu'il procure et de la latitude qu'il donne pour le réglage des vitesses. Ce courant est amené aux plates-formes par 9 câbles et reçu sur un tableau de distribution qui permet d'obtenir la marche dans un sens ou dans l'autre, ou l'arrêt immédiat.

La plate-forme mobile peut recevoir simultanément 14 000 personnes; durant l'après-midi du jour de Pâques, elle a transporté 70 000 personnes, alors que les lignes d'omnibus ou de tramways les plus fréquentées ne transportent guère qu'une quarantaine de mille de voyageurs par jour en moyenne.

CAUSERIE BIBLIOGRAPHIQUE

La Rénovation de l'Asie : Sibérie, Chine, Japon, par PIERRE LEROY-BEAULIEU. — Un vol. in-12; Paris, Colin, 1900. — Prix : 4 francs.

L'auteur nous fait d'abord remarquer que cette suite d'études est le fruit d'observations personnelles faites sur les lieux au cours d'un voyage qui a duré plus d'une année, et complétées par des renseignements extraits pour la plupart de documents officiels et, en tout cas, soigneusement contrôlés.

La pénétration des hommes et des idées de l'Occident dans la plus vaste des parties du monde, l'application des méthodes scientifiques modernes à la mise en valeur de ses richesses longtemps endormies, en un mot la rénovation de l'Asie, berceau de la civilisation, mais demeurée depuis tant de siècles à l'écart de tout progrès, est un phénomène dont l'importance pour le monde entier est telle qu'il y a à peine besoin de la faire ressortir. C'est ce phénomène dont M. Leroy-Beaulieu s'est proposé de nous donner la genèse, l'état actuel, et l'avenir.

Ce phénomène ne s'est produit d'une manière intense que dans la seconde partie de XIX^e siècle et surtout à son extrême fin. Sans doute le reflux de l'Europe sur

l'Asie a commencé aussitôt qu'a cessé l'invasion des Asiatiques en Europe : dès la fin du XVI^e siècle la Russie s'établissait en Sibérie, alors que les Portugais avaient déjà abordé en extrême Orient et s'installaient solidement aux Indes où leur succédaient ensuite les Hollandais, les Français, les Anglais. Mais les quelques bagnes que les Tsars établirent en Sibérie, les chasseurs de fourrures et les rares paysans, à demi Asiatiques eux-mêmes, qui se dispersèrent dans les plaines du Nord, n'y apportèrent que bien peu de civilisation; les marins qui venaient faire à Canton et à Macao d'assez faibles échanges n'influencèrent guère les Chinois; aux Indes mêmes les conditions de la vie et de la production furent à peine modifiées par la présence et le pouvoir politique des Européens jusqu'au début du XIX^e siècle, sinon jusqu'à la disparition de la Compagnie des Indes en 1857. C'est tout au plus si l'on pouvait dire, il y a cinquante ans, que l'influence européenne avait exercé une légère action sur l'Inde et certains points de la côte de l'Asie Mineure; tout le reste de l'Asie lui demeurait rebelle : la Sibérie était presque déserte, inexploitée, sans aucune communication avec le reste du monde, la Chine, étrangère à tout progrès, le Japon hermétiquement fermé.

Le jour où la Russie descendit en extrême Orient des solitudes glacées que baigne la mer d'Okhotsk pour s'emparer, aux dépens de la Chine, des rives du fleuve Amour, et pousser sa frontière sur le Pacifique jusqu'au 43^e degré de latitude, jusqu'aux limites mêmes de la Corée, vit s'accomplir un des faits les plus importants de l'histoire moderne. Consacrés en 1858 par le traité d'Aïgoun, suivant de près l'ouverture du Japon aux étrangers en 1854, ces progrès de l'empire des Tsars sur une terre lointaine passèrent presque inaperçus aux yeux de l'Europe, tout occupée alors du Levant méditerranéen et de l'Italie. C'était cependant un changement de l'axe politique du monde qui se préparait : la Russie entra en contact réel avec l'Empire chinois, qu'elle ne touchait jusqu'alors que par des déserts; en même temps se marquait le début de l'évolution prodigieuse qui devait transformer le Japon en une grande puissance militaire et commerciale.

Deux nations rajeunies et pleines d'activité allaient se dresser ainsi aux portes de la vieille Chine, qui, apeurée un instant par l'entrée des troupes anglo-françaises à Pékin en 1860, contrainte d'ouvrir aux étrangers quelques nouveaux ports, oubliait vite cette alerte, les forces alliées à peine retirées, et, figée dans la stérile admiration de son antique grandeur, dans l'obstinée conviction de sa supériorité, continuait à s'isoler de l'Occident dont son orgueil méprisait la science et dédaignait les leçons.

Aussi longtemps que le Céleste Empire n'avait eu à s'inquiéter que de l'action, intermittente et malaisée à faire sentir au loin, des puissances occidentales distraites par une foule d'autres soins et dont l'activité commerciale trouvait des débouchés ailleurs, il n'avait pas eu trop de peine à maintenir son isolement. Du jour où il se trouva en face de voisins tout ensemble rapprochés et forts, aux yeux desquels l'illusion de la distance ne masquait pas ses incurables faiblesses, il devait fatalement, s'il n'y cédait de bon gré, être entraîné de force par le courant rénovateur contre lequel il cherchait vainement

à s'entourer de digues. Un assez long répit lui fut laissé pendant que le Japon et la Russie, dont les yeux avaient peine encore à se détourner de Constantinople, procédaient à leur réorganisation intérieure et préparaient leurs moyens d'action. Le Japon fut le premier prêt, et, par ses victoires dans une guerre qui était en réalité la guerre de la science occidentale contre la routine chinoise, la guerre du progrès contre l'immobilité, enfonça les portes de la Chine. S'il ne l'avait fait en 1895, la Russie eût atteint le même résultat quelques années plus tard, sitôt l'achèvement du Transsibérien. Quoi qu'il en soit, le Céleste Empire, sa faiblesse aujourd'hui mise à jour, se voit imposer par l'étranger ces innovations qu'il abhorre. Que deviendra-t-il sous l'envahissement de la civilisation moderne auquel il ne peut plus résister désormais et au milieu des rivalités des peuples européens, luttant à l'envi pour se faire les metteurs en œuvre d'une transformation, dont chacun se promet de gros bénéfices et qui aura en tout cas d'immenses conséquences politiques et économiques?

Les changements qui se préparent dans le Céleste Empire seront la dernière phase de ce phénomène général de la rénovation du Nord et de l'Est de l'Asie, commencée par l'évolution du Japon et le développement des possessions sibériennes de la Russie. Ces deux ordres de faits sont d'une grande importance par eux-mêmes, outre qu'ils constituent deux des principaux facteurs du problème chinois, que ce sont eux qui l'ont posé si vite, qu'ils joueront un rôle capital dans sa solution. C'est pourquoi M. Leroy-Beaulieu les étudie d'abord. La Sibirie est aujourd'hui reliée au reste du monde par un chemin de fer qui la traversera bientôt de part en part. Le Transsibérien n'avait pas été conçu pour elle; ses promoteurs le considéraient avant tout comme un outil politique et stratégique, comme un levier puissant pour l'action russe en extrême Orient. Mais le vaste pays qu'il parcourt, de l'Oural à l'Amour et au Pacifique, se trouve posséder un sol fertile et d'immenses richesses minérales; ouvert aujourd'hui à la civilisation, muni d'une bonne voie de communication avec l'Europe, il deviendra l'un des plus riches domaines de la race blanche. Déjà les émigrants s'y précipitent à raison de 200 000 par an; il est vrai que la colonisation russe a ses avantages et ses faiblesses; mais, quelles qu'en soient les conséquences, il est certain que ce chemin de fer transsibérien, construit avec tant de décision et de rapidité, va permettre à la Russie de faire sentir en extrême Orient, à deux mille lieues de son centre, tout le poids de sa puissance.

Le Japon offre au monde le spectacle extraordinaire d'un peuple abandonnant une civilisation qui a été la sienne pendant douze siècles, pour adopter celle d'une autre race. Contrairement à la Chine, il n'a pas attendu que d'autres vinssent le transformer; il s'est imposé la tâche de se renouveler lui-même. Cette tentative n'a longtemps rencontré que des sceptiques et éveillé que des sourires. Depuis la guerre sino-japonaise, il n'en est sans doute plus ainsi et il a fallu ouvrir les yeux à l'évidence du développement économique et militaire de l'Empire du Soleil-Levant; bien des gens ont pourtant encore quelque peine à croire à la durée et à la profondeur de

sa transformation. Sans se dissimuler que l'œuvre prodigieuse qui s'y est accomplie contient quelques parties hâtives, que l'imitation de l'Europe a été parfois poussée à l'excès, qu'elle s'est portée même sur des points où il aurait mieux valu rester fidèle aux traditions nationales, l'auteur pense, comme le lui disait un Japonais, que le grand vent d'Occident qui souffle sur ce pays est définitivement établi. Les raisons de cette conviction, on les trouve aussi bien dans l'observation du Japon actuel que dans les leçons de son passé. Là où les changements ont été poussés trop loin, certaines scories inassimilables et d'ailleurs non essentielles seront éliminées, mais la partie maîtresse de l'œuvre demeurera; et le Japon nouveau en sortira, semblable à l'Europe par le côté scientifique et matériel de la civilisation, profondément modifié et rapproché de l'Occident, quoiqu'en différant encore, au point de vue social et moral.

L'étude du problème chinois lui-même clôt ce volume. L'auteur s'est efforcé, après avoir observé les deux redoutables et proches voisins du Céleste Empire, de noter les principaux traits de la situation où il se trouve aujourd'hui: ses dehors d'abord; le détestable gouvernement auquel le soumet la classe des lettrés, classe toute-puissante, figée dans son stérile orgueil, incurablement routinière et hostile au progrès; puis, contrastant avec la décrépitude de ce gouvernement, la vitalité du peuple dont les défauts incontestables sont compensés par une endurance, une persévérance, une habileté commerciale de premier ordre; l'attitude de ce peuple en face des Européens et de leur civilisation, le rôle joué jusqu'à présent par ceux-ci, le commerce qu'ils font dans les ports, les débuts, tout récents, dans ces mêmes ports de la grande industrie; les concessions d'entreprises variées accordées depuis quatre ans à ces Européens qui sortent aujourd'hui des quelques hectares où ils étaient parqués en de rares points de la côte ou des rives du Yang-tsé, qui cessent de s'adonner au pur et simple commerce pour entreprendre une véritable colonisation en appliquant à la mise en valeur des richesses de la Chine les méthodes occidentales; enfin l'inquiétant tableau des rivalités des puissances autour de cet Empire décrépiti auquel nul n'ose toucher trop fort de peur de le voir s'effriter et d'en manquer les plus beaux morceaux, mais dont chacun rêve de s'attribuer la meilleure part.

Quelle sera la solution du problème chinois? Cette solution ne dépend pas des faits qui s'accomplissent en extrême Orient seuls. Chacune des puissances qui voudrait le résoudre à son profit a des intérêts sur des points très divers du globe, et les événements qui se passent en des pays bien éloignés de l'Asie orientale y font sentir leur contre coup. C'est ainsi que la situation de la Grande-Bretagne en extrême Orient est devenue beaucoup moins forte depuis six mois. Tandis que l'ombre projetée par le Transsibérien qui n'est pas encore fini s'étend déjà sur la Chine et que la crainte du Tsar s'accroît tous les jours à Pékin, les actes de l'Angleterre dans l'Afrique du Sud lui lient les mains et lui font perdre, sans espoir de compensation sérieuse, l'empire de l'Asie. A Pékin même on semblait tenté, lorsque la peur de la Russie n'est pas trop dominante, de confier au

actionné par un treuil électrique fixe; le bâti qui porte la dynamo motrice, les galets et les rouages intermédiaires est en effet suspendu à un axe horizontal fixe supérieur; il repose d'autre part à sa partie inférieure sur le milieu d'un ressort à lames analogue à celui d'une voiture dont les extrémités sont reliées par des tirants ou tiges filetées à l'ossature fixe de la plate-forme. On peut donc, à l'aide des écrous dont sont munis ces tirants, régler la hauteur des points d'attache et par conséquent la pression exercée par les galets de friction sur la semelle de la poutre axiale. La ligne comporte environ 150 treuils de ce genre. Il va sans dire que le galet destiné à actionner la plate-forme à petite vitesse a un diamètre deux fois plus grand que le galet qui actionne la plate-forme à grande vitesse.

L'électricité nécessaire à la production du mouvement est fournie par l'usine des Moulineaux, de la Compagnie de l'Ouest; le courant fourni est transformé en courant continu plus avantageux à cause de la facilité de démarrage qu'il procure et de la latitude qu'il donne pour le réglage des vitesses. Ce courant est amené aux plates-formes par 9 câbles et reçu sur un tableau de distribution qui permet d'obtenir la marche dans un sens ou dans l'autre, ou l'arrêt immédiat.

La plate-forme mobile peut recevoir simultanément 14 000 personnes; durant l'après-midi du jour de Pâques, elle a transporté 70 000 personnes, alors que les lignes d'omnibus ou de tramways les plus fréquentées ne transportent guère qu'une quarantaine de mille de voyageurs par jour en moyenne.

CAUSERIE BIBLIOGRAPHIQUE

La Rénovation de l'Asie : Sibérie, Chine, Japon, par PIERRE LEROY-BEAULIEU. — Un vol. in-12; Paris, Colin, 1900. — Prix : 4 francs.

L'auteur nous fait d'abord remarquer que cette suite d'études est le fruit d'observations personnelles faites sur les lieux au cours d'un voyage qui a duré plus d'une année, et complétées par des renseignements extraits pour la plupart de documents officiels et, en tout cas, soigneusement contrôlés.

La pénétration des hommes et des idées de l'Occident dans la plus vaste des parties du monde, l'application des méthodes scientifiques modernes à la mise en valeur de ses richesses longtemps endormies, en un mot la rénovation de l'Asie, berceau de la civilisation, mais demeurée depuis tant de siècles à l'écart de tout progrès, est un phénomène dont l'importance pour le monde entier est telle qu'il y a à peine besoin de la faire ressortir. C'est ce phénomène dont M. Leroy-Beaulieu s'est proposé de nous donner la genèse, l'état actuel, et l'avenir.

Ce phénomène ne s'est produit d'une manière intense que dans la seconde partie de XIX^e siècle et surtout à son extrême fin. Sans doute le reflux de l'Europe sur

l'Asie a commencé aussitôt qu'a cessé l'invasion des Asiatiques en Europe : dès la fin du XVI^e siècle la Russie s'établissait en Sibérie, alors que les Portugais avaient déjà abordé en extrême Orient et s'installaient solidement aux Indes où leur succédaient ensuite les Hollandais, les Français, les Anglais. Mais les quelques bagnes que les Tsars établirent en Sibérie, les chasseurs de fourrures et les rares paysans, à demi Asiatiques eux-mêmes, qui se dispersèrent dans les plaines du Nord, n'y apportèrent que bien peu de civilisation; les marins qui venaient faire à Canton et à Macao d'assez faibles échanges n'influencèrent guère les Chinois; aux Indes mêmes les conditions de la vie et de la production furent à peine modifiées par la présence et le pouvoir politique des Européens jusqu'au début du XIX^e siècle, sinon jusqu'à la disparition de la Compagnie des Indes en 1857. C'est tout au plus si l'on pouvait dire, il y a cinquante ans, que l'influence européenne avait exercé une légère action sur l'Inde et certains points de la côte de l'Asie Mineure; tout le reste de l'Asie lui demeurait rebelle : la Sibérie était presque déserte, inexploitée, sans aucune communication avec le reste du monde, la Chine, étrangère à tout progrès, le Japon hermétiquement fermé.

Le jour où la Russie descendit en extrême Orient des solitudes glacées que baigne la mer d'Okhotsk pour s'emparer, aux dépens de la Chine, des rives du fleuve Amour, et pousser sa frontière sur le Pacifique jusqu'au 43^e degré de latitude, jusqu'aux limites mêmes de la Corée, vit s'accomplir un des faits les plus importants de l'histoire moderne. Consacrés en 1858 par le traité d'Aïgoun, suivant de près l'ouverture du Japon aux étrangers en 1854, ces progrès de l'empire des Tsars sur une terre lointaine passèrent presque inaperçus aux yeux de l'Europe, tout occupée alors du Levant méditerranéen et de l'Italie. C'était cependant un changement de l'axe politique du monde qui se préparait : la Russie entra en contact réel avec l'Empire chinois, qu'elle ne touchait jusqu'alors que par des déserts; en même temps se marquait le début de l'évolution prodigieuse qui devait transformer le Japon en une grande puissance militaire et commerciale.

Deux nations rajeunies et pleines d'activité allaient se dresser ainsi aux portes de la vieille Chine, qui, apeurée un instant par l'entrée des troupes anglo-françaises à Pékin en 1860, contrainte d'ouvrir aux étrangers quelques nouveaux ports, oubliant vite cette alerte, les forces alliées à peine retirées, et, figée dans la stérile admiration de son antique grandeur, dans l'obstinée conviction de sa supériorité, continuait à s'isoler de l'Occident dont son orgueil méprisait la science et dédaignait les leçons.

Aussi longtemps que le Céleste Empire n'avait eu à s'inquiéter que de l'action, intermittente et malaisée à faire sentir au loin, des puissances occidentales distraites par une foule d'autres soins et dont l'activité commerciale trouvait des débouchés ailleurs, il n'avait pas eu trop de peine à maintenir son isolement. Du jour où il se trouva en face de voisins tout ensemble rapprochés et forts, aux yeux desquels l'illusion de la distance ne masquait pas ses incurables faiblesses, il devait fatalement, s'il n'y cédait de bon gré, être entraîné de force par le courant rénovateur contre lequel il cherchait vainement

à s'entourer de digues. Un assez long répit lui fut laissé pendant que le Japon et la Russie, dont les yeux avaient peine encore à se détourner de Constantinople, procédaient à leur réorganisation intérieure et préparaient leurs moyens d'action. Le Japon fut le premier prêt, et, par ses victoires dans une guerre qui était en réalité la guerre de la science occidentale contre la routine chinoise, la guerre du progrès contre l'immobilité, enfonça les portes de la Chine. S'il ne l'avait fait en 1895, la Russie eût atteint le même résultat quelques années plus tard, sitôt l'achèvement du Transsibérien. Quoi qu'il en soit, le Céleste Empire, sa faiblesse aujourd'hui mise à jour, se voit imposer par l'étranger ces innovations qu'il abhorre. Que deviendra-t-il sous l'envahissement de la civilisation moderne auquel il ne peut plus résister désormais et au milieu des rivalités des peuples européens, luttant à l'envi pour se faire les metteurs en œuvre d'une transformation, dont chacun se promet de gros bénéfices et qui aura en tout cas d'immenses conséquences politiques et économiques?

Les changements qui se préparent dans le Céleste Empire seront la dernière phase de ce phénomène général de la rénovation du Nord et de l'Est de l'Asie, commencée par l'évolution du Japon et le développement des possessions sibériennes de la Russie. Ces deux ordres de faits sont d'une grande importance par eux-mêmes, outre qu'ils constituent deux des principaux facteurs du problème chinois, que ce sont eux qui l'ont posé si vite, qu'ils joueront un rôle capital dans sa solution. C'est pourquoi M. Leroy-Beaulieu les étudie d'abord. La Sibirie est aujourd'hui reliée au reste du monde par un chemin de fer qui la traversera bientôt de part en part. Le Transsibérien n'avait pas été conçu pour elle; ses promoteurs le considéraient avant tout comme un outil politique et stratégique, comme un levier puissant pour l'action russe en extrême Orient. Mais le vaste pays qu'il parcourt, de l'Oural à l'Amour et au Pacifique, se trouve posséder un sol fertile et d'immenses richesses minérales; ouvert aujourd'hui à la civilisation, muni d'une bonne voie de communication avec l'Europe, il deviendra l'un des plus riches domaines de la race blanche. Déjà les émigrants s'y précipitent à raison de 200 000 par an; il est vrai que la colonisation russe a ses avantages et ses faiblesses; mais, quelles qu'en soient les conséquences, il est certain que ce chemin de fer transsibérien, construit avec tant de décision et de rapidité, va permettre à la Russie de faire sentir en extrême Orient, à deux mille lieues de son centre, tout le poids de sa puissance.

Le Japon offre au monde le spectacle extraordinaire d'un peuple abandonnant une civilisation qui a été la sienne pendant douze siècles, pour adopter celle d'une autre race. Contrairement à la Chine, il n'a pas attendu que d'autres vinssent le transformer; il s'est imposé la tâche de se renouveler lui-même. Cette tentative n'a longtemps rencontré que des sceptiques et éveillé que des sourires. Depuis la guerre sino-japonaise, il n'en est sans doute plus ainsi et il a fallu ouvrir les yeux à l'évidence du développement économique et militaire de l'Empire du Soleil-Levant; bien des gens ont pourtant encore quelque peine à croire à la durée et à la profondeur de

sa transformation. Sans se dissimuler que l'œuvre prodigieuse qui s'y est accomplie contient quelques parties hâtives, que l'imitation de l'Europe a été parfois poussée à l'excès, qu'elle s'est portée même sur des points où il aurait mieux valu rester fidèle aux traditions nationales, l'auteur pense, comme le lui disait un Japonais, que le grand vent d'Occident qui souffle sur ce pays est définitivement établi. Les raisons de cette conviction, on les trouve aussi bien dans l'observation du Japon actuel que dans les leçons de son passé. Là où les changements ont été poussés trop loin, certaines scories inassimilables et d'ailleurs non essentielles seront éliminées, mais la partie maîtresse de l'œuvre demeurera; et le Japon nouveau en sortira, semblable à l'Europe par le côté scientifique et matériel de la civilisation, profondément modifié et rapproché de l'Occident, quoiqu'en différant encore, au point de vue social et moral.

L'étude du problème chinois lui-même clôt ce volume. L'auteur s'est efforcé, après avoir observé les deux redoutables et proches voisins du Céleste Empire, de noter les principaux traits de la situation où il se trouve aujourd'hui: ses dehors d'abord; le détestable gouvernement auquel le soumet la classe des lettrés, classe toute-puissante, figée dans son stérile orgueil, incurablement routinière et hostile au progrès; puis, contrastant avec la décrépitude de ce gouvernement, la vitalité du peuple dont les défauts incontestables sont compensés par une endurance, une persévérance, une habileté commerciale de premier ordre; l'attitude de ce peuple en face des Européens et de leur civilisation, le rôle joué jusqu'à présent par ceux-ci, le commerce qu'ils font dans les ports, les débuts, tout récents, dans ces mêmes ports de la grande industrie; les concessions d'entreprises variées accordées depuis quatre ans à ces Européens qui sortent aujourd'hui des quelques hectares où ils étaient parqués en de rares points de la côte ou des rives du Yang-tsé, qui cessent de s'adonner au pur et simple commerce pour entreprendre une véritable colonisation en appliquant à la mise en valeur des richesses de la Chine les méthodes occidentales; enfin l'inquiétant tableau des rivalités des puissances autour de cet Empire décrépiti auquel nul n'ose toucher trop fort de peur de le voir s'effriter et d'en manquer les plus beaux morceaux, mais dont chacun rêve de s'attribuer la meilleure part.

Quelle sera la solution du problème chinois? Cette solution ne dépend pas des faits qui s'accomplissent en extrême Orient seuls. Chacune des puissances qui voudrait le résoudre à son profit a des intérêts sur des points très divers du globe, et les événements qui se passent en des pays bien éloignés de l'Asie orientale y font sentir leur contre coup. C'est ainsi que la situation de la Grande-Bretagne en extrême Orient est devenue beaucoup moins forte depuis six mois. Tandis que l'ombre projetée par le Transsibérien qui n'est pas encore fini s'étend déjà sur la Chine et que la crainte du Tsar s'accroît tous les jours à Pékin, les actes de l'Angleterre dans l'Afrique du Sud lui lient les mains et lui font perdre, sans espoir de compensation sérieuse, l'empire de l'Asie. A Pékin même on semblerait tenté, lorsque la peur de la Russie n'est pas trop dominante, de confier au