

en tête des Etats du continent européen.

La culture du coton prend dans les provinces russes de l'Asie centrale une extension très rapide, et aujourd'hui déjà les cotons de cette culture fournissent à la Russie le quart de la matière travaillée qui est d'environ 12,000,000 de pouds.

Beaucoup de grandes usines de Moscou qui travaillent avec ces cotons expédient leurs produits en Perse, et même jusqu'aux frontières de l'Afghanistan ; de grandes usines sont sur le point d'être fondées sur le littoral de la Caspienne, notamment à Pétrowsk, pour éviter le transport si long de la matière première et son retour à l'état de tissu par le même chemin. Le cabotage de la Caspienne apportera le coton sur le littoral, la fabrication s'y trouvera dans d'excellentes conditions et les matières fabriquées n'auront qu'à repasser la Caspienne pour aller en Perse et plus loin.

La lutte avec les manufactures anglaises est déjà vigoureusement engagée par les manufactures russes sur les marchés de l'Extrême-Orient 30 p. c. déjà des cotonnades employées en Perse sont de provenance russe.

Les capitalistes et spécialistes français ne devraient pas perdre de vue ces circonstances avantageuses pour une industrie appelée encore à se développer.

Un pavillon voisin représentait l'industrie des toiles. Elle est aussi en progression. On file beaucoup en hiver dans les villages ; cependant, on exporte encore beaucoup de lin à l'état brut et une partie entre en Russie à l'état de fil malgré les droits de douane qui sont très élevés.

La province de Pskoff, qui produit à elle seule pour \$5,000,000, exporte cette énorme quantité entière à l'état brut. Il en est de même pour une grande partie de la production de laine, bien que, nous le répétons, toutes les industries textiles soient vigoureusement protégées par des droits de douane.

Commerce de la Russie avec la Chine

Le pavillon que vous voyez en style chinois représente le commerce de la Russie avec la Chine.

Le principal objet d'importation, ai-je besoin de le dire, est le thé. Ce commerce, déjà si ancien, a pris un très grand développement. Il représente aujourd'hui plus de \$20,000,000. Mais l'achèvement du Transsibérien et de ses embranchements sur la Chine vont donner à ce commerce un caractère absolu-

ment nouveau et un essor dont on ne se doute pas encore. Le thé arrive aujourd'hui en Russie partie par voies de terre, à travers la Sibirie, et partie par les navires de la flotte volontaire, dans les ports d'Odessa ou ceux de la Baltique.

La Russie exporte pour la Chine toutes sortes de marchandises, surtout des draps et des étoffes de tous genres.

La navigation fluviale et maritime

La navigation fluviale en Russie est d'une énorme importance. Les fleuves et les lacs russes sont sillonnés par environ 2,000 bateaux à vapeur ; le Volga, sur ce nombre, en possède environ 1,200, le Dniéper 250, la Néva 220, le Don 140, le reste se répartit en la Vistule, le Niémen et les deux Dwida.

Les voies fluviales intérieures de la Russie d'Europe représentent dans leur ensemble le chiffre énorme de plus de 102,700 km, dont 46,000 navigables à différents degrés pour bateaux, 24,000 km pour radeaux, et le reste est seulement flottable pour les exploitations forestières. Dans ce dernier cas, on jette les arbres équarris à l'eau et on va les rejoindre aux barrages établis aux débouchés des cours d'eau dans les rivières navigables.

La longueur du Volga est de 3,660 km ; mais, avec tous ses affluents, ce bassin énorme, comme le peuple russe l'appelle : " la petite mer Volga," représente des voies d'eau de plus de 20,000 km.

Une statistique, déjà ancienne de vingt années, que nous n'avons pu retrouver depuis ce temps, établissait que pour transporter ce que ce fleuve charriait en une saison, il faudrait employer 480,000 wagons marchant nuit et jour, pendant 18 mois. Le trafic du fleuve a certainement triplé depuis 20 ans.

Les grands fleuves de l'Asie, l'Obi, navigable sur plus de 5,000 km, et l'Amour sur plus de 4,500 km, vont, avec l'achèvement du Transsibérien, être appelés à jouer un rôle très important dans les régions qu'il traversent.

La marine marchande russe est relativement en retard. Cela s'explique jusqu'à un certain point par le fait que les territoires sont immenses et que l'étendue des côtes est comparativement restreinte. Les matières premières qu'expédie la Russie sont si nombreuses, que les marines étrangères, dans leur ensemble, viennent les chercher, et elles seules sont capables de suffire à son exportation.

Les populations ont senti de tous

temps la nécessité de la navigation fluviale, et ce n'était pas le cas pour le littoral, que l'étranger venait toujours débarrasser des marchandises accumulées dans les ports. Aussi, c'est l'Etat qui a toujours pris l'initiative pour la création des sociétés de navigation.

La plus importante entreprise de ce genre est la Société de navigation et de commerce de la mer Noire. Elle possède 80 bateaux, jaugeant dans leur ensemble plus de 100,000 t, faisant un service régulier entre les ports de la mer Noire et ceux de la Méditerranée.

La flotte dite patriotique possède, de son côté, 12 bateaux, jaugeant plus de 35,000 t. On l'appelle patriotique ou volontaire, parce qu'elle a été créée par souscriptions patriotiques au moment de la dernière guerre d'Orient.

Les navires de la flotte volontaire sont construits de manière à répondre à l'Etat toutes sortes de services en temps de guerre. Ils peuvent être armés en course au besoin.

Une compagnie de navigation existe aussi pour le service entre Odessa et le Danube. Elle a été créée par le prince Gagarine.

Le commerce des pétroles a donné lieu à la création d'une flotte considérable, tant à voile qu'à vapeur, dans la mer Caspienne. Elle compte aujourd'hui plus de 1,000 unités. Ces navires sont généralement aménagés pour prendre le liquide en vrac ou en citerne. Ils vont ensuite transborder dans les navires du Volga qui remontent jusqu'à Nijny ou déversent leur marchandise dans des wagons-citernes le long du fleuve, surtout à Tzaritzine qui est le grand point de ramification des chemins de fer allant du Volga vers le centre.

La mer Blanche possède aussi une certaine quantité de navires, tant à voile qu'à vapeur, qui font surtout le commerce d'exportation de bois. Il y a déjà eu, de ce côté, des tentatives très fructueuses de navigation dans la baie de l'Obi. On a remonté avec succès ce fleuve à de très grandes distances, avec des vapeurs de grand tonnage. Ces tentatives sont en voie de prendre un développement régulier.

Vous voyez, mes chers collègues, par ces courts résumés, combien est vaste le sujet que nous venons de traiter, pour constater que la Russie est en pleine transformation de son état économique.

Les hommes qui sont à la tête de ce mouvement et dont nous n'avons pu nommer que quelques-uns, suivent résolument la voie qui leur est