

voie fluviale. On parcourait aussi le pays à l'aide de tarentasses, sorte de voitures à quatre roues, assez grossièrement suspendues et ne rappelant que de fort loin le confort de nos grands express européens.

Nous ne retracerons pas le tableau cent fois fait de la Sibérie, qui formait un pays, bien à part, dans l'empire russe et dont la fonction paraissait consister surtout, aux yeux du public, à servir de lieu de transportation pour les condamnés; pas d'industrie, pas de commerce, les terres produisant peu. Et, cependant, tous les voyageurs qui visitaient ces contrées s'accordaient à en dire les richesses inexploitées: tout cela rendu inutile par le manque de communications et de débouchés; cette situation pouvait prendre fin par la construction d'une voie ferrée qui donnerait vraiment tout ce pays à la civilisation qui unifierait l'empire russe, et dont, au reste, toutes les conséquences stratégiques, politiques, commerciales, économiques étaient incalculables. En 1887, ce comité spécial nommé par l'Empereur donnait à l'unanimité un avis favorable au projet; en 1889, l'Empereur signait un ukase déterminant le tracé de la future ligne; en 1891, un nouvel ukase ordonnait la construction de la première section de ce chemin de fer qui devait réunir Saint-Petersbourg à Vladivostock, sur la mer du Japon, sur une longueur de 10,500 kilomètres.

Le tracé définitif, dont une partie a été déjà construite et ouverte au public, part de Tcheliabinsk, s'engage dans les plaines de la Sibérie, traverse plusieurs rivières ou fleuves importants tel que le Tobal, l'Ichim, l'Irtich, atteint la ville d'Omsk, puis le grand fleuve Obi un peu en avant de Tomsk. La ligne, après avoir traversé l'Iénisseï, rencontre Krasnaiarsk et s'élève graduellement dans un pays très boisé jusqu'à Irkoutsk, auprès du lac Baïkal; c'est "la grande mer sainte," d'une superficie de 34,180 kilomètres carrés, le plus abondant des lacs du monde, après le lac supérior. Le transsibérien le contourne au sud et remonte ensuite vers le nord-est dans une région rocheuse, coupée d'obstacles et dans laquelle l'établissement de la voie ne devient possible que grâce à l'existence de plusieurs vallées. On atteint enfin, par Mertchinsk et Stretensk, la Chilka et le fleuve Amour dont le système de navigabilité suffira au moins pendant quelque temps pour

assurer les communications; l'on doit traverser les marécages de l'Oussouri, affluent de l'Amour, pour aboutir à Vladivostock, grand port de guerre de la flotte russe en Extrême Orient; les Russes considèrent cette ville comme la future dominatrice de l'Orient.

Il fallait, pour mener à bien cette œuvre, surmonter des obstacles de toute nature. Le pays est, sur bien des points, notamment, dans la Transbaïkale, hérissé d'obstacles, de reliefs qu'on devait couper au prix de travaux d'art importants; la traversée de plusieurs grands fleuves exigeait la construction d'immenses ponts; il fallait parer au manque de matériaux, bois de construction, rails, etc., qu'aggravait la difficulté des communications; l'on devait se préoccuper d'avoir même dans les parties les plus désertes et dont le climat était le plus rude, un nombre suffisant d'ouvriers expérimentés. Les difficultés étaient vraiment énormes: l'on peut dire aujourd'hui, et bien qu'il reste encore à faire, qu'elles sont à peu près vaincues.

Les premiers résultats obtenus sont bien faits pour rassurer pleinement sur l'achèvement de l'entreprise. D'après les derniers renseignements qui ont été donnés sur l'état des travaux, en particulier, d'après l'intéressante relation d'un voyage récemment effectué par MM. Sabachnikoff et Levat, la ligne est ouverte à la circulation de Tcheliabinsk, capitale du gouvernement du même nom. Plusieurs ponts métalliques ont été construits: il suffira pour permettre la circulation sans rupture de charge, d'achever le pont sur l'Obi, ce qui sera à la fin de l'année un fait accompli. De Krasnaiarok au lac Baïkal, grâce à l'activité déployée, les terrassements sont faits; il ne reste plus qu'à poser les rails, la ligne pourra être ouverte au public à la fin de l'année prochaine. On compte établir provisoirement pour la traversée du Baïkal un service de ferry-boats. La construction de la voie ferrée dans la Transbaïkale exigera encore quelques travaux difficiles dont on espère venir à bout dans quelques années. Les communications seront enfin assurées vers la côte orientale par le système de navigation du fleuve Amour et la dernière section du Transsibérien jusqu'à Vladivostock, qui est en grande partie construite.

Ce sont là des résultats qui ouvrent sur l'avenir de belles perspectives. La Sibérie sera sous peu le pas-

sage obligé des voyageurs allant en Extrême Orient; la nouvelle ligne apportera en effet 50 0/0 au moins d'économie de temps sur les trajets actuels; le tour du monde pourra être fait en quarante jours. Il suffit de signaler l'intérêt stratégique et politique de l'œuvre pour la Russie. C'est surtout un nouveau courant commercial qui va s'établir avec l'Europe d'une part et d'autre part le Japon et la Chine. Par cette voie passeront les marchandises de grand prix, soie, thé, fourrure. Les Russes comptent sur le Transsibérien pour conquérir le marché du thé. Il faut certes faire la part des choses; les distances sont trop grandes; les frais de transport par voie ferrée sont élevés pour les marchandises de valeur moyenne, grains, cuirs, laines, fourrures inférieures, qui passeront plutôt par eau. Mais par cela même les communications fluviales croîtront en importance.

Le commerce intérieur de la Sibérie, son industrie, son agriculture vont recevoir, par l'ouverture du Transsibérien, une impulsion et un développement en quelque sorte indéfinis. L'on pourra mettre en plein rapport les plaines fertiles de la Sibérie occidentale qu'on laissait trop souvent en friche pour ne pas être obligé de laisser pourrir les récoltes sur place, faute de communications. Les céréales de ces régions pourront être exportées dans la Transbaïkale, dans les provinces de l'Amour qui sont plutôt des pays d'élevage.

L'on commence enfin à mettre en valeur les richesses minières dont l'exploitation est restée jusqu'à ces temps à l'état rudimentaire. Les recherches faites par les ingénieurs ont prouvé que le midi de l'Oural, les gouvernements de Tomsk, d'Irkoutsk, les steppes des Kirghis abondaient en minerais de fer et de houille, la région de l'Amour en minerais de plomb et de cuivre. La Sibérie est très riche en or; la plus grande production est fournie par le traitement des sables aurifères.

La Sibérie va ainsi devenir pour l'empire russe une inépuisable source de richesses. Le Transsibérien en fera un plus vaste débouché pour tous les produits manufacturés de Russie, épicerie, vins, sucre, etc. Les puissances européennes, la France en particulier, sont appelées à jouer un rôle dans ce mouvement qui, on le voit d'après cette rapide esquisse, constituera une véritable révolution économique.